

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

## -حالة ولاية عنابة-

نجلاء غرابي

أستاذ محاضر بمعهد تسيير التقنيات الحضرية - جامعة أم البواقي

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 بتفسير 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 متتالية 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 اقتصرت ولازالت لمكانة جد رفيعة عبر مختلف هذه المراحل، وإن دراسة تاريخية مختصرة وملمة لإقليم عنابة وشبكة النقل كقيلة 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 توالى التغيرات المجالية على عنابة تبعا للمراحل التاريخية التي مرت بها وأدت في كل مرة إلى تغيير ملامحها انطلاقا من تجمع مينائي وصولا 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: سيدي سالم، البوني، الحجار، شبيطة مختار في الجنوب، بسباس، زريزر وبن مهدي في الغرب بالإضافة إلى بعض الأكواخ القصدية التي أقيمت سنة 1954، فتشكلت علاقة تكامل بين المدينة باعتبارها سوق حضرية ومجالها الريفي المحيط بها المختص في الإنتاج الفلاحي لصالح المدينة<sup>1</sup>. فيما بعد تطورت بعض هذه القرى في فترة ما بعد الاستقلال مشكلة مراكز لمدن توابع خاصة بعد إنشاء مركب الحجار للحديد و الصلب في فترة السبعينات، نظرا لقربها من عنابة و امتلاكها القابلية الكاملة لاستقبال الفائض السكاني لها. وتم تجميع 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 الالتقاء ونقطة التبادل** سواء في العصور الماضية كالفينيقيين والرومان من خلال الميناء وشبكة الطرق الرومانية، أو خلال وقتنا الحالي من حيث دور الميناء والمطار إضافة إلى الشبكة المتطورة من الطرق والسكة الحديدية، و بهذا تكون الولاية قد اكتسبت مكانة جغرافية ومجالية هامة زيادة على أهميتها الاقتصادية، السياحية والفلاحية،...

يعتبر قطاع النقل من القطاعات التي تساهم في التنوع الاقتصادي والتقدم الاجتماعي من خلال توفير بيئة ملائمة للاستثمار المحلي والأجنبي ولا يتسنى ذلك إلا بتوفر بنية تحية متطورة تتماشى ومتطلبات العصر، حيث يتركز قطاع النقل على عناصر أساسية تتمثل في: **البنية التحتية، البنية الفوقية، التنظيم، التاريخ**، لهذا يتضح لنا جليا أن تاريخ المنطقة وأهميتها عبر مراحل تاريخية معينة تتماشى وأهمية تطور تاريخ النقل بها.

**أولا: الأهمية التاريخية لولاية عنابة**

### 1. عنابة من أكبر الحواضر الجزائرية " النواة المهيكلية للولاية"

عنابة أو بونة، تلقب بجوهرة الشرق الجزائري وعاصمة الساحل الشرقي، تعتبر مركزا صناعيا رائدا 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 وهران. تتمتع عنابة بموقع استراتيجي جد هام باعتبارها بوابة الشرق الجزائري نحو أوروبا عن

<sup>1</sup> حسانية تقي الدين، تقييم مصادر المخاطر البيئية في الأوساط الحضرية - حالة تجمع عنابة، أطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2016، ص 22 نقلا 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، وبوابته نحو تونس عن طريق البر. سياحيا تعتبر مدينة العناب من أجمل المدن الجزائرية بفضل أهميتها الاقتصادية والاجتماعية حيث لعبت دورا استثنائيا في ظاهرة الهجرة وجذب السكان منذ سبعينيات القرن الماضي. تحتل ولاية عنابة مكانة هامة باعتبارها عقدة تمفصل لكل أنواع هياكل 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 المجالي 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 «ملجأ» أو «خليج»<sup>2</sup> حيث شيدوا فيها أول منطقة تجارية في القرن الحادي عشر الميلادي<sup>3</sup> والذين جلبوا إليها العلوم و المعرفة وأصبحت بذلك قطبا اقتصاديا و سياسيا و ثقافيا<sup>4</sup>. إن تواجد الفينيقيين على هذه الأراضي كان سلميا في نهاية القرن الثاني قبل الميلاد وفي القرن الثالث قبل الميلاد أصبحت هيبون جزءا من مملكة الشمال القسنطيني، وكانت مدينة ملكية تعرف ب: هيبون ريجيوس سنة 202 قبل الميلاد، وعرفت ازدهارا كبيرا في الزراعة وخاصة القمح والكروم إضافة إلى الصيد، وخلال هذه الفترة وضع أول مخطط لهيبون. ففي القرن الخامس ضمت هيبون إلى المقاطعة الجديدة المسماة إفريقيا الجديدة (Africa Nova)<sup>5</sup> بعدها أصبحت مركز إشعاع ومقر ثقافي وعاصمة للمسيحية تحت أسقفية (Saint Augustin)<sup>6</sup>.

اما خلال **الفترة الرومانية** كانت ملتقى طرق مهم يخدم المحليات المتبقية مثل روسيكادا (سكيكدة)، Tuniza (القالة)، Taghaste (سوق أهراس)، Calama (قالمة)، وعرفت خلال هذه الفترة تطورا ملحوظا خاصة في الجانب الزراعي. وعام 431م دمرت جزئيا 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 نهائيا سنة 705م من يد البيزنطيين<sup>7</sup> و أصبح اسمها مدينة سيبيوس ثم مدينة بونا (اختصارا لهيبون) في عهد الأغالبة ثم بونا الحديثة (La nouvelle Bouna) في عهد الزيريين<sup>8</sup> وبقدوم الاستعمار الفرنسي عام 1832، تغيرت ملامح المدينة ذات الطابع الإسلامي (من خلال هدم أغلبية المساجد التي تعتبر مصدرا للمقاومة) وفي عام 1845م وضع أول مخطط لتعمير المدينة من قبل الفرنسيين وتحول اسمها إلى بون (Bone)<sup>9</sup>. وبعد الاستقلال أصبح اسمها عنابة حيث أغلبية

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

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

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

<sup>5</sup> DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique de la wilaya d'Annaba, 2014.

<sup>6</sup> القديس أوغستين (354-430) ق.م شخصية تركت بصمتها في مدينة هيبون وإقليمها أكثر من 30 سنة حيث كان يمثل ركيزة الكنيسة المسيحية في شمال إفريقيا.

<sup>7</sup> DPSB, Wilaya d'Annaba, Annuaire statistique, Op.cit.2015, p03.

<sup>8</sup> Idem.

<sup>9</sup> 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 جنوبا إلى غاية ولاية تبسة، وفي سنة 1974م اتجه إقليمها بشكل أفقي نحو الطارف أما سنة 1984م فقد تقلص مجال الولاية ليشمل بعض الولايات غير المتجانسة.<sup>10</sup> وعلى الرغم من تقلص مساحتها إلا أن دورها الاستقطابي لم يتأثر وهذا بفضل أهميتها كمركز اقتصادي واجتماعي مهم جدا. لكنها خلال الفترة الإسلامية حكمت من قبل:

- الأغالبة (769-909) م أعطوها اسم بونا.
- الفاطميين (910-937) م قاموا بتسليح المدينة في خدمة الفتوحات.
- الزييريين أعطوها اسم بونا الحديثة ومدينة الزاوي نسبة إلى محافظ تلك الفترة: زاوي بن زيير.
- الحماديين (1015-1152) م وقاموا بغزو المدينة وأغاروا على بني هلال مما تسبب في مجازر.
- عام 1153 احتلت من قبل روجي الثاني (Roger II) من صقلية، وتعرضت للنهب والعبودية.
- الموحدين القرن 12 م، الذين أعادوا إحياءها وجعلوا منها أكبر أساطيل المغرب العربي.
- الحفصيين، من القرن 12 إلى 14 م، وبنجاحاتهم أصبحت عنابة محافظة.
- احتلت من قبل شارل كينيت الإسباني (Charles Quint) بين (1535 و 1540) م.
- خير الدين (الأخوة بربروس) مؤسس الدولة الجديدة (الجزائر الحرة) قاموا بإدماج عنابة ضمن بايلك الشرق عام 1557م، وأصبح اسمها عنابة أو مدينة العناب وتعمل وفقا للنظام العثماني.
- عام 1832 شهدت عنابة محاولة دخول الفرق العسكرية الفرنسية بقيادة أرمندي (Armandy)، وقامت بفضل قبائل: بني صالح، خرازة، أولاد عطية، وثورة الشيخ الزغدود والحسناوي. ولكن بسقوطها لم يمنع وضع يد المستعمر على خيراتها الزراعية والمنجمية

### 3. التنظيم الإداري لولاية عنابة وتطوره " تقسيمات متعددة ومجالات متباينة":

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

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

<sup>10</sup> Idem.

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

قسم المستعمر خلال فترة احتلاله الجزائر إلى ثلاثة  
عمالات (Départements) وهي: الجزائر، وهران،  
قسنطينة، وكانت عناية بذلك إحدى البلديات التابعة  
لعمالة قسنطينة وكانت تتشكل بدورها من 16 بلدية،  
بلغ عدد سكانها 210700 نسمة سنة 1948  
بمساحة تقدر بـ 463500 كم<sup>2</sup>.<sup>11</sup> 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، عناية، سطيف،  
باتنة) وكانت تحتل عمالة عناية مساحة 25359 كم<sup>2</sup>  
أهراس، تسعة و 53 بلدية أخرى .

جدول رقم (01): التقسيم الإداري لسنة 1956	
عدد البلديات	مقر دائرة
14	عنابة
12	قالمة
10	سوق أهراس
10	تبسة
07	الغالية
53	05
Source : Monographie de la Wilaya d'Annaba,1970	

**صورة رقم (01): بون في الفترة الاستعمارية**



Source : PDAII Intercommunal Annaba 2003

<sup>12</sup> 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 عنابة كولاية من بين 15 ولاية وقد تضمنت 6 دوائر و60 بلدية مساحتها حوالي 22403 كم<sup>2</sup> بشريطين ساحلي والآخر حدودي.

- التنظيم الإداري لسنة 1974:

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

تقلصت من خلاله مساحة ولاية عنابة لتصبح 3489.30 كم<sup>2</sup>

متكونة من 14 بلدية و03 دوائر ويعزى تقلص المساحة إلى

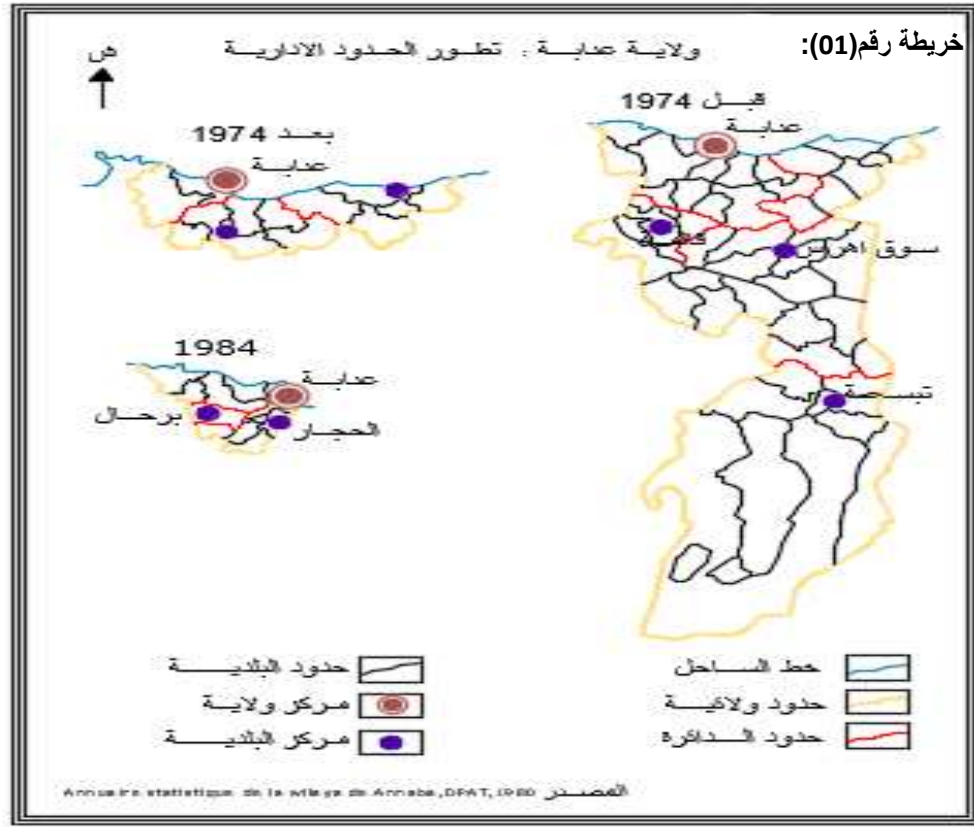
هذا بعد تجزئة ولاية عنابة وانفصلت كل من ولايتي قالمة

وتبسة عن عنابة.

- التنظيم الإداري لسنة 1984:

جاء هذا التقسيم تطبيقا 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 و03 دوائر بمساحة 1412 كم<sup>2</sup>. وسنة 1990 تم ترقية بعض البلديات إلى مقرات دوائر وبذلك أصبحت ولاية عنابة تضم 12 بلدية و06 دوائر، الخريطة رقم (01). وعلى الرغم من تقلص مساحتها إلى أن دورها الاستقطابي لم يتأثر وهذا بفضل أهميتها كمركز اقتصادي واجتماعي مهم جدا.

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 والدوائر ومساحة الولاية الموافقة لكل مرحلة ابتداء من سنة 1974 إلى يومنا هذا.

جدول رقم (03): أهم التقسيمات الإدارية التي مرت بها ولاية عنابة				
المساحة (ألف كم <sup>2</sup> )	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
<sup>13</sup> 1.3	12	06	01	بعد 1990
Source : Kouadria.N, Urbanisation et espace de communication, W. de Annaba, 1995				

<sup>13</sup> هذه المساحة الجديدة بذل مساحة 1411 كم<sup>2</sup>، تم الحصول عليها من DPAT بعد إعادة المسح لمساحة الولاية من طرف مصلحة المسح العقاري Cadastre.

وقد عرفت ولاية عنابة تطورات تاريخية مهمة أهمها<sup>14</sup>:

• **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 (80-84) و (85-89) بهدف الإسراع في السياسة الاجتماعية وتحسين إطار الحياة للسكان المحليين.

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

الأول: اللاستقرار الأمني وتراجع الاستثمارات.

الثاني: سياسة الانفتاح الاقتصادي (اقتصاد السوق) وظهور الشركات الأجنبية خاصة تحول تسيير 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 تطورا كبيرا بعد إنشاء المركبين الضخمين: الحديد والصلب وأسميدال، وأصبحت قطبا صناعيا إستراتيجيا، وملتقى طرق بفضل مينائها ومطارها وشبكاتها التحتية. بين 1970 و 1981 كان مركب الحديد والصلب يشغل 25000 عامل، وسكان 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 تفريغ مدينة عنابة من سكانها الوافدين إلى مراكز جديدة خارج حدودها وهي الصرول، واد النيل، خرازة، حجر الديس، وواد زياد.<sup>15</sup>

إن كل الآثار والدلائل التاريخية تشهد وبدون شك على أهمية خليج عنابة (بون، هبيون، بونا) في شمال إفريقيا منذ أقدم العصور والأزمنة، وتعد هذه الآثار في وقتنا الحالي معالم 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 بشريط ساحلي طوله 80 كم معظمه شواطئ صخرية، وهي تفصل بين خليج سكيكدة في الغرب وخليج

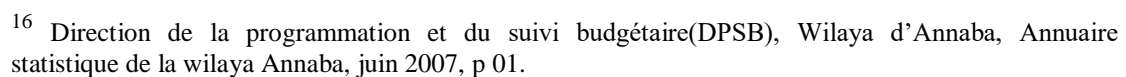
<sup>14</sup> PDAU intercommunal, Ibid, page 129.

<sup>15</sup>DPAT, Annuaire statistique, aperçu historique de la wilaya de Annaba, 2006, P01.



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

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



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

## 5. عنابة "متروبول وطني":<sup>17</sup>

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 مهدي، الذرعان، البساس، 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 تطورا اقتصاديا كبيرا في بداية السبعينيات خاصة من خلال النشاط المينائي (تصدير الفوسفات، الحديد، الخشب 'غابات الإيدوغ'، والمنتجات 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 البواقي. وهي على علاقة مباشرة أو غير مباشرة بإقليم يسكنه أكثر من 03 ملايين نسمة، وخصائصها كمدينة مينائية أعطتها دورا للنفوذ الإقليمي والمغاربي وحتى الدولي، ومن خلال تأثيراتها الإقليمية السوسيو-اقتصادية.

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

إن الأهمية التاريخية والجغرافية لولاية عنابة، ساعدت على توضع الاستثمارات عبر مختلف المراحل بالإضافة إلى جذب السكان من إقليم عنابة ومختلف 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 عرفت 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.

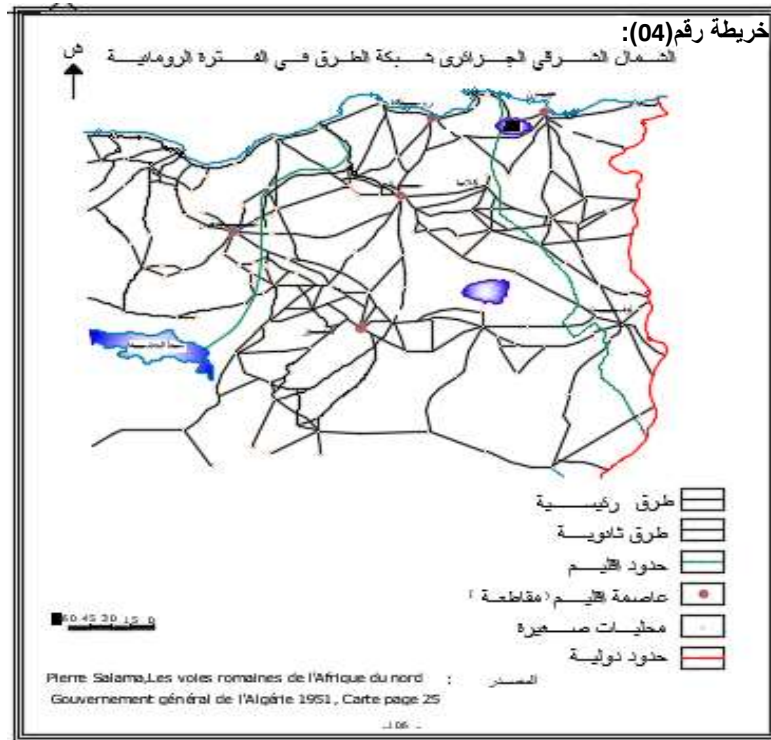
<sup>17</sup> URBAN Annaba, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation intercommunal, phase I. 2004,p 01.

## 1. الفترة الرومانية:

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

تعتبر عناية 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) يتبين وجود 03 خطوط رئيسية، يتجه خطان منها باتجاه المرافئ (عناية، سكيكدة) وهما خطان عموديان، أما الخط الثالث يتجه نحو قرطاج وهو خط أفقي. ويعتبر خط سوق أهراس-عناية من أهم الخطوط جنوب-شمال، إضافة إلى هذا تعتبر ملتقى طرق استراتيجي، يخدم كل المناطق والمدن القديمة المجاورة مثل روسيكادا (سكيكدة)، تونيزا (القالة)، تافاست (سوق أهراس)، كلاما (قالمة)، بالإضافة إلى الخط الرئيسي، يوجد 06 طرق ثانوية تربط عناية 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 (161-135) ق.م، إعادة ترميم الطريق الرابط هيبون- سيرتا<sup>18</sup>، 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 تتصف بالكثافة والسعة الكبيرة ولا تربط العواصم بالمقاطعات المختلفة فحسب، بل أيضا تربط مجموع المحليات وكل التجمعات والمناطق العسكرية.

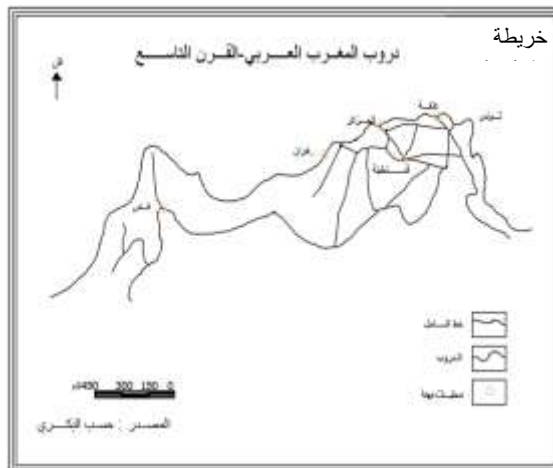
#### صورة رقم (02): بعض معالم الطرقة، في الفترة



المصدر: 19، PIERRE SALAMA. les voies romaines de l'afrique du nord

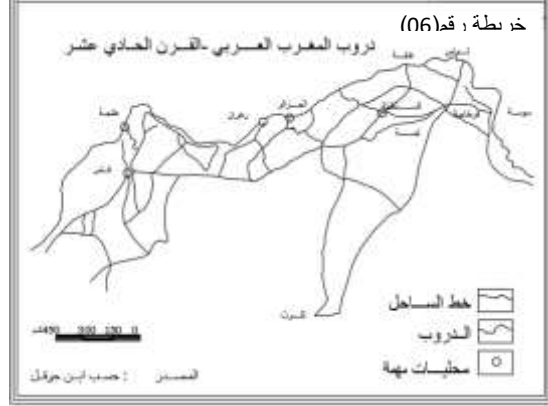
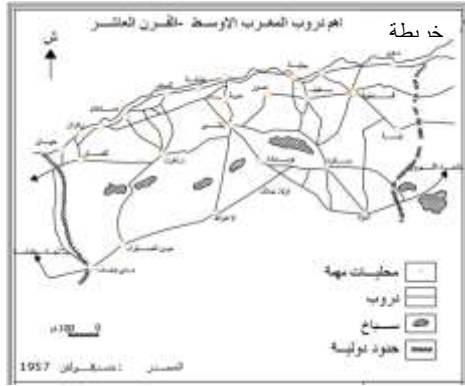
#### 2. الفترة الإسلامية العربية:

إذا كان الرومان قد أولوا اهتماما بالاتجاه جنوب-شمال، فإن العرب أعطوا أهمية كبرى 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.



<sup>18</sup> DPAT, Monographie de la wilaya d'Annaba, 1970, Page 26.

وتستعمل الدروب لممر القوافل بهدف التجارة والعلم والحج، إن قراءة الخرائط رقم (07،06،05) والتي تمثل دروب المغرب العربي في القرون: التاسع والعاشر والحادي عشر، نجد أن عناية مربوطة بالشرق عن طريق خط عناية - القيروان، وهذا يعود لمكانتها في تلك الحقبات كمنطقة عبور وملقى طرق.



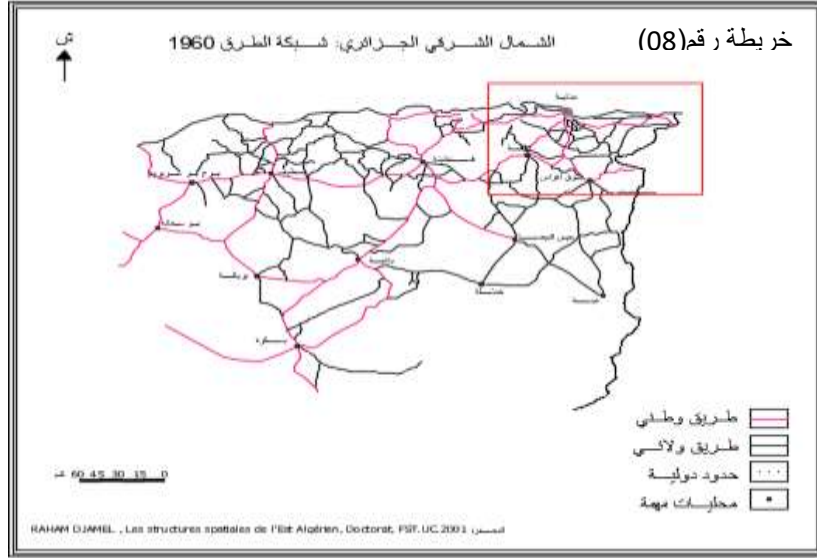
## 2. الفترة الاستعمارية:

إن السياسة الاستعمارية في مجال الطرق ركزت على المحور جنوب-شمال أي اتجاه طولي عمودي، بهدف تصريف المنتجات 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 مواصلات 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 شبكة المواصلات الموجودة بالعالم الثالث، مما سمح للجزائر بسهولة تنظيم مجالها وتهيئته.<sup>19</sup> خريطة رقم 08.

أما بالنسبة لولاية عناية فقد تم التركيز عليها كميناء تصريف للمنتجات الزراعية من سهول الإقليم وكذا الثروات المنجمية، وبالتالي تم ربط هذا الميناء بشبكة طرق ذات مستوى عالي، إضافة إلى خط السكة الحديدية تم البدء في إنشائه عام 1874، فالخط الأول والأساسي وهو مكهرب يربط عناية بسوق أهراس وتبسة ويتفرع إلى ولاية قالمة أما الثاني يمر بولاية سكيكدة انطلاقا من عناية، متجها نحو قسنطينة - سطيف - العاصمة. وفي سنة 1960 قامت السلطات الاستعمارية بولاية عناية بتوسيع RN44، الذي كان يشهد حركة مرور كبيرة آنذاك.

<sup>19</sup> 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 مواصلات متطورة، أحكمت من خلالها القيادات والسلطات قبضتها على المجال، وكانت تلك الشبكات عموماً تخدم المحتل.

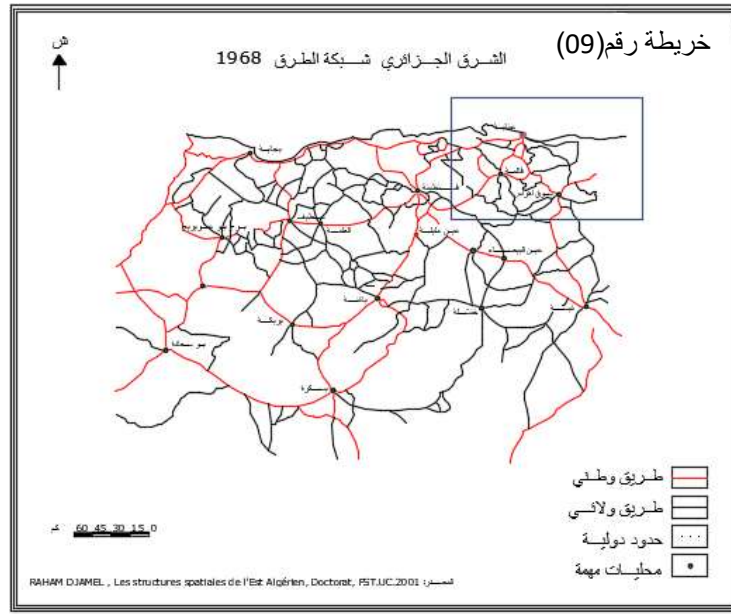
كان تركيز فرنسا على عنابة بجعلها قطبا إستراتيجيا (كما جاء في مشروع قسنطينة 1955)، باعتبار أنها تحتوي على مطار، ميناء، مادة أولية قريبة وشبكة طرق جد مهمة وسكة حديدية.

### 3. تطور شبكة الطرق بعد 1962:

بعد الاستقلال مباشرة حاولت الجزائر إعادة التوازنات المجالية عن طريق بعث برامج لفائدة أكثر المناطق حرمانا وعزلة في إطار سياسة إعادة التوازن الجهوي نتيجة الفوارق المجالية التي خلفها المعمر. 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 المتسارع 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 مكملا لهذه التنمية، وقطاع النقل أساس تطور مختلف القطاعات الأخرى، وهو يعتبر المادة اللاحمة لمختلف هذه القطاعات، ونجاح أي سياسة تنموية اجتماعية كانت أم سياسة مرتبطة بنجاح سياسة النقل المنتهجة. وقد عرفت شبكة الطرق في الجزائر عامة وفي الشرق خاصة تطورا ملحوظا. خريطة رقم 09.



#### 5. تطور شبكة الطرق بولاية عنابة:

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

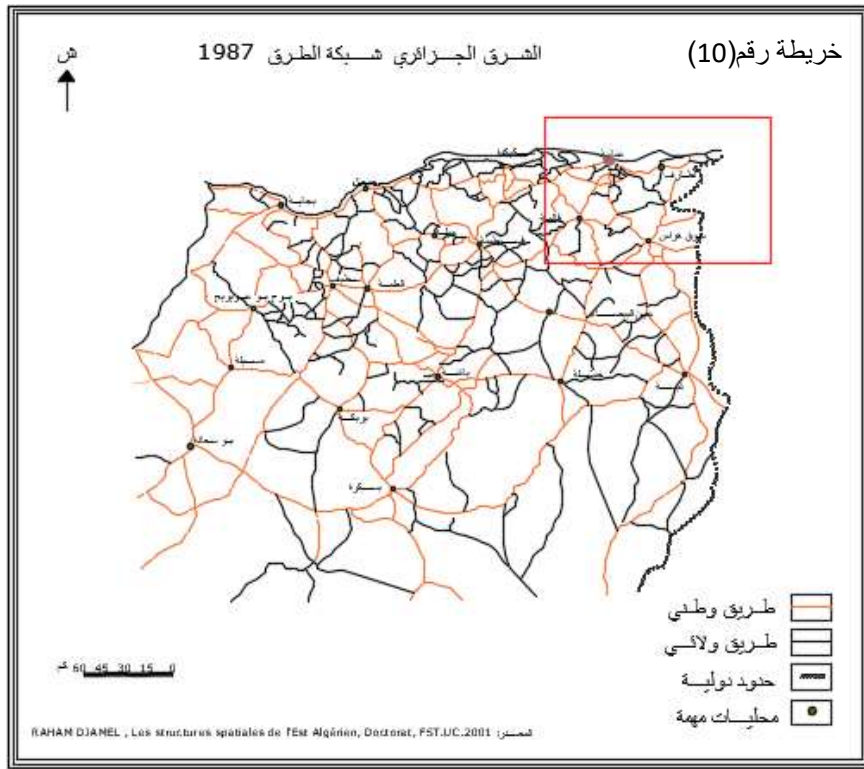
نلاحظ من خلال هذا الجدول ما يلي:

- الفترة (1976-1977): تميزت بطول معتبر للطرق الولائية بلغ 544 كم، أما طول الطرق الوطنية فلا يزيد عن 242 كم.
- الفترة 1977-1986: تقلصت الطرق الوطنية والولائية، 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: 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 الولائية (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 والولائية وقل طول الطرق البلدية.
- الفترة 1992-1993: بقي طول الطرق الوطنية ثابتا فيما زاد طول الطرق الولائية وتقلص طول الطرق البلدية من 471 كم سنة 1988 إلى 211 كم سنة 1993 وهذا راجع إلى ترقية جزء منها إلى طرق ولائية.
- الفترة 1994-2004: بقي الطول ثابتا 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 الولائية بـ 0,36 كم، فيما تم ترقية بعض الطرق الريفية إلى طرق بلدية وأصبح طولها 318 كم.



تعتبر شبكة طرق ولاية عنابة شبكة موروثية عن المستعمر الفرنسي، عرفت تطورا خلال الحقبة الصناعية لكن ابتداء من التسعينيات عرفت ثباتا بالنسبة لأطوالها. ونلاحظ عموما توافقا 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:

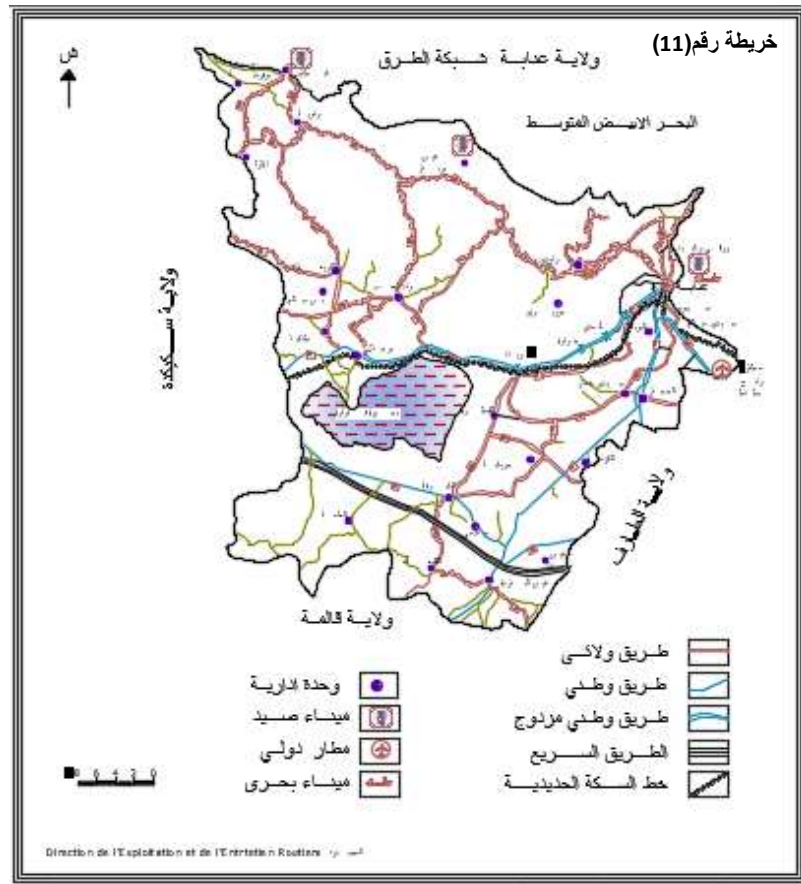
- الخصائص الفيزيائية (التضاريس).

- الخصائص الاجتماعية، الاقتصادية والديمقراطية.

نجد تفاوتاً واضحاً في توزيع شبكة الطرق بالولاية، حيث نلاحظ غياب الطرق الوطنية في القسم الشمالي للولاية أين تتواجد 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 وشرقها حيث تمتاز هذه المناطق بالانسياس (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 كم<sup>20</sup> 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 وتتأثر بها، فعلاقة الطرق بالمراكز (سواء العمرانية، الصناعية، الفلاحية،...) علاقة وثيقة تعكس فاعلية وديناميكية العناصر الثلاثة: السكان - الخدمات - المجال.



### الخلاصة:

يعتبر تاريخ النقل جزءا هاما من تاريخ البشرية ذاته<sup>21</sup>، كما يعد تاريخ النقل الركيزة الأساسية لفهم وإدراك النظام الحالي للنقل والتخطيط المستقبلي. ولتسهيل قراءة تاريخ النقل في أي إقليم من

مديرية الأشغال العمومية لولاية عنابة<sup>20</sup>

<sup>21</sup> سعيد عبده، جغرافية النقل "مغزاها وممرها"، مكتبة الأنجلو المصرية، 2010، ص35.

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 النقل<sup>22</sup>. 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 والفترة 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 يبين 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 وباقي المدن عامة، من خلال رسم شبكات الطرق واتصالها ببعضها البعض وتكوين شبكة مترابطة 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:

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

### باللغة الأجنبية:

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

<sup>22</sup> 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.