سكك الحديد بتونس خلال الحماية الفرنسية

قراءة في نشاط الشركات الأجنبية (1880- 1920م)

أ/ دهـان سليمان

جامعة حسيبة بن بوعلي - الشلف -

الكلمات المفتاحية: سكك الحديد- الحماية – تونس – بونة قالمة – الاستعمار الاقتصادي- الشركات الأجنبية. :

الملخص:

تعتبر سكك الحديد من أكبر المجالات في قطاع المواصلات التي وجب دراستها من أجل فهم ميكانزيمات وآليات الظاهرة الاستعمارية في العالم، ذلك أن سكك الحديد تعتبر همزة الوصل بين المستعمر وهدفه الاقتصادي، المتمثل أساسا في استنزاف المواد الأولية من البلاد المستعمَرة، وتسهيل استثمار رؤوس الأموال الأوروبية في تلك الجغرافيا الجديدة، وهذه الورقة البحثية تحاول تسليط الضوء على واقع سكك الحديد بالبلاد التونسية، من خلال تبيان حقيقة نشاط الشركات التي استهدفت القطاع قبل الحماية الفرنسية وبعدها، وحقيقة الدور الذي جسّدته في المشروع الاستعماري الفرنسي.

Abstract:

The railway transport sector is one of the largest areas to be studied to understand the phenomenon of colonization in the world, Because The railway connecting the colonial state with its economic objectives is the geography that has been colonized throughand facilitate the transfer of raw materials from the colonial country, and facilitate the investment of European capital in this new geography.

This research talks about the status of railway in Tunisia before French protection andClarify the reality of the activity of foreign companies that have worked in this sector, nd the role it played in the French colonial project.

Key words:

Railway - Colonial protection-Tunisia – Economic colonization-Companies

ـ مقدمة:

يعتبر قطاع السكك الحديدة بمثابة الحبل السري للظاهرة الاستعمارية نظرا لأهميته في ربط البلد المستعمر مع مستعمره، عند قيام المستعمر باستنزاف ثروات الشعوب كان قطاع السكك الحديدية أكثر آلية فعالة لتحقيق أهداف المشاريع الاقتصادية الاستعمارية في البلدان المستعمرة في كل الأنحاء، ولم تكن البلاد التونسية بدعا من المستعمرات، فقد عرفت هي الأخرى تغيرات في هذا المجال عبر شركات أجنبية، استهدفته قبل الحماية الفرنسية سنة 1881، وبعدها على نطاق أوسع. والإشكال المطروح هنا هو كيف كانت وضعية قطاع السكك الحديدية بتونس قبل الحماية الفرنسية؟، وما طبيعة النشاطات التي جسدتها مختلف الشركات التي نشطت به، بعد أن أصبحت تونس تحت إدارة الحماية الفرنسية؟.

يندرج الحديث عن وضعية سكك الحديد بتونس قبل الحماية ضمن إطار الحديث عن مظاهر العلاقات التونسية مع البلدان الأوروبية، فلكون هذا القطاع ذا طابع اقتصادي، فقد شكل عدة ملامح من هذه العلاقات، التي امتزجت في التدخلات السياسية في شؤون تونس عبر الامتيازات الأجنبية.

ـ واقع خطوط السكك الحديدية قبل 1881:

تميزت العلاقات التونسية الأوروبية قبل الحماية الفرنسية بالتنافس الشرس بن الدول الأوروبية لافتكاك امتيازات ومشاريع اقتصادية ذات فوائد كبيرة، كان على رأسها قطاع سكك الحديد، وخير مثال على ذلك التنافس الذي حصل حول مشروع إنشاء سكة حديد تربط بين مدينة تونس– ومدينة حلق الوادي، وهذا منذ سنة 1854، إذ قدمت بريطانيا عرضا لإنشاء هذا المشروع، ورفضته حكومة الباي، لتنهال عروض أخرى على الحكومة التونسية في سنة 1859، من طرف كل من هولندا في 02 مارس، وفرنسا في 03 ماي 1861، والولايات المتحدة الأمريكية في 01 جويلية 1863، وعرض آخر من طرف إيطاليا في ديسمبر 1863، إلا أن كل هذه العروض رفضت، لعدم قدرة أي طرف منح ضمانات للفائدة التي ستجنيها الحكومة التونسية[1].

وفي نهاية المطاف، استطاعت بريطانيا أن تتغلغل عبر امتياز مشابه، وهو مدّ خط سكة الحديد من تونس العاصمة إلى الساحل بتاريخ 23 أوت 1871، ثم تمكنت من الحصول على الخط القديم (تونس- حلق الوادي)[2]، وهذا من خلال شركة رأسمالية تدعى شركة Edward Pickering نسبة لمالكها، وهو رجل صناعي، تحصل على كبرى المشاريع

في القارة الأوروبية[3]، لكن تثاقل أشغال الشركة الإنجليزية، بسبب تناقص رأس مالها هو الأمر الذي جعل قنصل فرنسا "روسطان"M. Roustan[4] يطلب من الوزير الأول التونسي خير الدين باشا أن يلغي هذا الامتياز، إضافة للضغط والتشويش الذي كان يقوم به شخص يدعى مصطفى بن سماعيل، الذي كانت تجمعه علاقة بالقنصل الفرنسي، والذي كان له خلاف مع الوزير الأول خير الدين، متحججا أن بريطانيا لم تعد تنجذب بقوة إلى تونس، ويجب منح الامتياز لفرنسا.

ودخل الإيطاليون على الخط لمنافسة الإنجليز والبريطانيين، وذلك عبر شركة "فلوريو روباتينو" وهي شركة كانت خاصة بعائلة روباتينو القاطنة بمدينة جنوة، ثم تحولت الى شركة رأسمالية[5]، وانطلقت في الأشغال بسكك الحديد بإيطاليا منذ 1851، من خلال إنشاء خط سكة حديد من جنوة باتجاه مدينة كالياري، لتقتحم بعدها السوق التونسية للمنافسة على المشاريع المعروضة للاستثمار من أجل الربح، بالإضافة إلى رغبتها في الحصول على الدعم المادي من الحكومة الإيطالية، التي كانت تنوي ربط مصالحها مع تونس، وهو ما جعلها تتلقى كل الدعم الحكومي، فأول مشروع قامت به تمثل في إنجاز خط تلغرافي بين تونس وحلق الوادي، مستغلة رغبة الحكومة الإيطالية وضع حد للاحتكار الفرنسي للمشاريع بتونس، وقام الإيطاليون بدعاية مفادها أنهم سيقومون بإنشاء شبكة تلغراف مستقلة بتونس تماما كالمتواجدة في إيطاليا، مع ربط الشبكتين بكابل بحري، ثم دخلت الشركة في مفاوضات مع الشركة الإنجليزية Edward Pickering التي كانت تعمل على مد خط سكة حديد بين تونس وحلق الوادي والمرسى، الذي واجه صعوبات ومشاكل في إنجازه فباعته لها في فيفري 1880، لتحصل الشركة الإيطالية على حقوق المشروع بعد مفاوضات ماراثونية بسبب رغبة الفرنسيين في شرائه من خلال شركة بونة قالمة النشطة بالشرق الجزائري حينها[6].

-التغيرات التي طرأت على قطاع السكك الحديدية بعد فرض الحماية الفرنسية:

عرف هذا المجال سيطرة أجنبية تامة عليه بعد فرض الحماية، والتي تعتبر بمثابة استمرار للواقع الذي فرض قبلها من خلال التنافس الخارجي، واحتكاره من قبل شركات أوروبية متنوعة، لكن التغير الذي حصل بعد 1881 تمثّل في تراجع النفوذ الإنجليزي الإيطالي لصالح الشركات الفرنسية، التي استحوذت على حقوق استغلال السكك الحديدية، وخلقها شبكة جديدة في كامل التراب التونسي، وهذا بما يتماشى مع مصالحها

الاقتصادية بالدرجة الأولى، وعلى رأسها استغلال مناجم المواد الأولية، كالفوسفات والحديد والزنك.

ومع نهاية القرن التاسع عشر كانت الطرق الحديدية المشيدة والمفتوحة للحركة بطول 1600 كلم، وذلك في اتجاهات متعددة أهمها طريق تونس العاصمة، إلى حلق الوادي مرورا إلى المرسى، تونس نحو مدينة أريانة، تونس اتجاه بنزرت، "سوق العربة" نحو "عين الدراهم"، سوق العربة إلى الكاف، تونس إلى منوبة، تونس إلى مجاز الباب، تونس إلى سوسة، صفاقس إلى قابس، سوسة إلى المنستير والمهدية[7].

وفي مطلع القرن العشرين ازداد طول خطوط سكك الحديد المشيدة بـ930 كلم[8]، وهذا تحت إشراف المديرية العامة للأشغال العمومية، التي سلمت مشاريع السكك الحديدة لمجموعه من الشركات الفرنسية، وهذا دون حساب الخطوط التي قامت بمدها الشركات العاملة بالحقل الصناعي، واستخراج المواد الأولية، من أجل ضمان النقل إلى الموانئ، وفيما يلي أبرز شركات السكك الحديدية:

- نشاط الشركة الفرنسية بونة ـ قالمة:

تعتبر شركة بونة قالمة أكبر الشركات الأجنبية التي عملت بقطاع استغلال السكك الحديدية بتونس، تأسست في سنة 1875 لمدة مئة سنة، برأس مال 30 مليون فرنك، وتعتبر شركة بونة قالمة فرعا لشركة أخرى عملاقة وهي شركة البناء "باتيغنول[9]" Société de Construction des Batignolles وهي شركة فرنسية محدودة تأسست في 1846 من طرف شخص يدعى "ارنست غوان" Ernest Goiiin إذ قام هذا الأخير بفتح رأسمالها سنة 1872، لتصبح شركة رأسمالية محدودة، عملت بعدة مجلات أبرزها صناعة الجسور من مادة "الميتال"، ثم مجال الأشغال العمومية والبناء لتدخل مجال مد خطوط السكك الحديدية، مزاولة كل هذه الأنشطة مع بعضها البعض، وقد انطلق نشاط الشركة في فرنسا ووسط أوروبا[10] ثم انتقل نشاطها إلى الجزائر، وتحديدا في عمالة قسنطينة التي حصلت بها على عدة مشاريع، خاصة مد سكة الحديد نحو مناجم الونزة، التي تعتبر أهم منطقة معدنية في الشرق الجزائري لتبقى فيها مدة طويلة من الزمن[11].

وفي نفس الوقت انتبهت الشركة وهي تزاول نشاطها بهذه المنطقة إلى أهمية الخط الحديدي الذي يربط أبرز موانئ الشرق بونة وقالمة، بمنطقة تبسة الغنية بالفوسفات، الأمر الذي جعل الشركة ما بين سنتي 1875 إلى 1880 تقوم بتأسيس مجموعة صناعية عن طريق إنشاء فروع جديدة، يختص كل فرع بمزاولة نشاط معين، وهنا انبثقت عنها

شركة بونة قالمة التي عملت بالتراب الجزائري بادئ الأمر، ثم بدأت تدخل إلى التراب التونسي من خلال الحصول على مشاريع سكك حديد من حكومة البايات، لتوسع نشاطها بتونس أكثر من الجزائر بعد فرض الحماية سنة 1881م[12].

تركّز نشاط الشركة بتونس إجمالا على الشمال من خلال المشاريع التي سبقت الحماية وتحديدا الخط الحديدي الذي يربط تونس العاصمة بغار الديماء على الحدود الجزائرية بطول 220كلم، والذي حصلت على امتلاكه والإشراف عليه بعد الحماية[13]، أما الجنوب التونسي فكان من نصيب شركة سكك الحديد والفوسفات لقفصة التي كانت أكبر شركة لمد سكك الحديد هناك، وذلك لتوفر الفوسفات بقفصة.

بدأت نشاط شركة بونة بصورة كبيرة وقوية بتونس في سنة 1892 بعد أن قدّم السيد M. Michaud المدير العام للأشغال العمومية بتونس مسودة مشروع إنشاء شبكة لسكك الحديد يبلغ طولها 1259 كلم للربط بين كبرى المدن التونسية، إضافة لبعض الطرق الفرعية، وفي 12 أكتوبر 1892 منحت حكومة الحماية لشركة بونة قالمة امتياز إنجاز هذا المشروع، وأمضت معها اتفاقيتين لإنجاز مجموعة من السكك هي كالآتي:

مد سكة حديد تربط مدينة تونس بسوسة مرورا بفحص تونس، وخط من سوسة إلى القيروان، ومن سوسة إلى "مقنين" على أن يمدد إلى صفاقس فيما بعد، ومن سوسة إلى نابل، ومن تونس إلى حمام الأنف للمرور إلى "منزل بوزلفة" و"القليبية"، تم الانتهاء من الجزء الذي يربط تونس بالجديدة بعد سنتين من انطلاقه أي في1894م، وفي ما يخص بقية الطرق منحت حكومة الحماية مدة خمسة سنوات إلى الشركة لإنجاز المشاريع واستكمالها[14] على أن تحصل الشركة على 1750 فرنك على الكلومتر الواحد بتكلفة عامة بلغت 5.600.000 فرنك مع إمكانية زيادة 400.000 فرنك، كميزانية تكميلية للمشروع إن اقتضت الحاجة ذلك، وتم الاتفاق أيضا على جملة من المشاريع التي ستنجز مستقبلا وهي الخط الحديدي الرابط بين تونس وسوسة، عبر النفيضة وزغوان، مرورا بسهول الفحص الزراعية، والخط الثاني يربط سوسة بالقيروان مرورا بسيدي الهاني، والخط الثالث من سوسة إلى "مكنين" مرورا بـ"مساكن"، والخط الرابع يربط تونس بسوسة لكن عبر الخليج فيمر بالقليبية ونابل والحمامات، مخالفا الطريق الأول، وقد خصص لهذه الخطوط الحديدية الجديدة غلاف مالي يفوق 18 مليون فرنك، فالخطان الأول والثاني قدرت تكلفتهما 10.984.580فرنك، أما الخطوط المتبقية فقدرت التكلفة بـ7.200.000 فرنك[15]، وانطلقت بتجسيد هذه المشاريع مباشرة، وعرفت تقدما في عدد الكلومترات المنجزة سنة تلو الأخرى على مستوى كل الخطوط التي استهدفتها، فقد افتتح الخط

الرابط بين حمام الأنف ونابل المار عبر "منزل بوزلفة" في 1895، وفي نفس السنة تم الانتهاء من الخط الذي يمتد من سوسة إلى النفيضة على امتداد 52 كلم، كما تقدمت الأشغال في إنجاز محطات القطار في كل من تونس العاصمة وسوسة لاستقبال المسافرين والتجار أصحاب البضائع لتنتهي به الأشغال في 1897، وهي ذات السنة التي استكمل فيها خط تونس العاصمة بزغوان، والخط الرابط بين سوسة والقيروان، وبذلك تكون الشركة قد أوفت بكل التزاماتها التي نص عليها اتفاق 1892 القاضي بالانتهاء من كل المشاريع وتسليمها إلى الحكومة التونسية خلال خمس سنوات أي في1897م[16].

في ظل تقلص النفوذ السياسي الإيطالي بتونس تمكنت شركة بونة قالمة من شراء امتياز استغلال الخط الحديدي الرابط بين تونس العاصمة وحلق الوادي من الشركة الإيطالية "فلوريو روباتينو" في سنة 1898بمبلغ ضخم يقدر 7.500.000 فرنك بعد 18 سنة من الاستغلال هذه الأخيرة له، مع ضمان فائدة الحكومة الإيطالية[17]، وهذا بعد معاناة الشركة الإيطالية من مشاكل مالية[18]، واتهمت شركة بونة- قالمة الإيطاليين بالتلاعب بعقود بيع هذا المشروع من خلال تبني الحكومة الإيطالية للعملية نيابة عن مالكها، فأصبح البيع رسميا حكوميا لا فرديا خاصا، إضافة لضمان الفوائد المالية للحكومة الإيطالية بعد عملية البيع[19].

كما طورت الشركة من نشاطها عن طريق دخول مجال الاستثمارات الثنائية مع أطراف أخرى أغلبها الشركات العاملة بقطاع المناجم وذلك بقيامها بتوفير خدمة النقل من المناجم إلى مختلف الموانئ البحرية، وركزت على الشركات العاملة باستخراج الفوسفات لكونه أكبر معدن استهدف بتونس كلها، فكانت الخطوط الحديدية للشركة توصله إلى ميناء بونة الجزائري وميناء صفاقس في الجنوب التونسي، وميناء تونس العاصمة فيما بعد، وذلك عبر اتفاقيات مشتركة مع شركات استغلال المعادن التي انتشرت في كل البلاد التونسية[20].

وفي أقصى الشمال قامت الشركة بربط ميناء بنزرت بخط سكة الحديد المتجه إلى منطقة الجديدة ابتداء من مارس سنة 1894م[21]، ودخل هذا الخط الخدمة في الأول من نوفمبر من ذات السنة، بتسعيرات متفاوتة بين النقل الأفراد ونقل البضائع[22]، وزادا توسع نشاط الشركة في العقد الثاني من القرن العشرين بدخول عدة خطوط حديدية الخدمة ابتداء من سنة 1914 منها الخط الرابط بين "ماطر" و"نبر"، إضافة إلى مد العديد من الامتدادات لخطوط منجزة من قبل، وهذا إما لتقريب المناطق العمرانية أو لمستلزمات نقل المواد الأولية التي تطلبها الشركات العاملة بذلك القطاع منها إضافة 38

كلم إلى الخط الحديد الذي ينتهي في مجردة، وإدخال بعض الإصلاحات للأخطاء التي وقع فيها الطوبوغرافيون في إنجاز خط تونس سوسة، وهذا بعد أن ظهرت عيوبه بعد انطلاق استخدامه، مع تطعيم الخطوط بورشات إصلاح للعربات كالورشة التي أقيمت بمنطقة "سيدي فتح الله" في ضاحية تونس العاصمة[23]، كما حصلت الشركة في 1917على امتياز إنشاء خط حديدي يربط نفزة بطبرقة، ودخل هذا الخط الخدمة في 15 نوفمبر 1922[24].

وكانت فئات واسعة من المجتمع التونسي والجزائريون بعمالة قسنطينة تنتقل عبر خطوط الشركة، وبلغ عدد الركاب في كل من تونس والجزائر معا ما بين 3.768.000 إلى 3.889.000 مستخدم خلال سنتي 1919 و1920، كما بلغت حجم الحمولات التي نقلتها الشركة إلى الموانئ بالدرجة الأولى ما بين 1.660.000 طن سنة 1919، و1.830.000 طن سنة 1920[25]

ومنذ سنة 1920 لم تقم الشركة بفتح خطوط حديدية كثيرة، فقد اقتصر نشاطها التنموي على عمليات التطوير من السكك الموجودة بإضافة بعض الامتدادات الضرورية، زيادة على عمليات صيانة وزيادة عدد المعدات المستخدمة، كعربات النقل والجر والقاطرات المخصصة لحمولات البضائع، فضلا على المسافرين وهذا بغرض رفع المردودية وتوفير خدمات متكاملة غير منقوصة للزبائن[26].

لقد مثلت المشاريع التي حصلت عليها شركة بونة قالمة دعامة حقيقية لحكومة الحماية في كل المجالات الاستراتيجية، فقد حصلت الشركة على المشاريع من أجل غاية ربحية وتحقيق فوائد خاصة، لكنها أسدت إلى حكومة الحماية خدمات كبيرة، تمثلت في فك العزلة عن عدة مناطق زراعية أصبحت بفضل تواجد الخط الحديدي مناطق جالبة للمستوطنين الزراعيين مثل حوض مجردة، كما ساهم تفرع شبكة خطوطها في تنشيط عمليات نقل المعادن مما ساعد على رواج الصناعة الاستخراجية، التي رفعت من حجم وقيمة الصادرات التونسية نحو الخارج بمختلف السلع والمنتجات[27].

ومع مطلع العقد الثاني من القرن العشرين طرأ تغير كبير وجذري على الشركة من حيث الملكية زيادة على التسمية ففي سنة 1923 تحديدا تحولت الشركة إلى شركة تونسية محضة، وتحولت تسميتها من شركة بونة قالمة ذات الطابع الفرنسي الجزائري، إلى شركة ذات طابع تونسي فتغير اسمها إلى شركة المزارع وسكك الحديد التونسية، وقد ورثت عنها سكة حديد في حالة نشاط بطول 1579 كلم[28]، وورثت كل الخطوط التي عملت عليها بونة قالمة.

إن هذه الشركة قد غيرت من واقع خدمة النقل بصورة كبيرة بعدما كان في السنوات الأولى للحماية شبه منعدم، فوفرت الخدمة للراغبين في التنقل من شرق تونس إلى غربها ومن شمالها إلى جنوبها، زيادة على التنقل بين المدن الحدودية الجزائرية التونسية، وقد تمت الإشارة لهذا الأمر في عدة رحلات تمت في السنوات الأولى للحماية[29].

والجدول الموالي يوضح حجم التعاملات والأرباح بالفرنك التي حققتها الشركة في تنمية رأسمالها، والأرباح التي تحققت عن كل سهم خلال عقد من الزمن يبدا من 1914 وينتهي 1923.

السنوات	المبلغ الخام	الربح الصافي	ربح السهم
1914	22.667.161	2.035.195	30
1915	16.824.191	1.908.531	30
1916	21.816.232	1.504.679	30
1917	21.026.732	//	30
1918	24.718.337	1.084.349	30
1919	27.282.536	988.374	30
1920	39.793.543	1.977.539	30
1921	46.668.288	2.036.587	30
1922	45.200.942	2.618.770	30
1923	55.498.472	2.950.033	30

المصدر: Crédit foncier, Op. Cit., P 140

إن هذا الجدول يبين بوضوح حجم الفائدة التي حصلت عليها الشركة من استثماراتها في تونس، ويتجلى ذلك في أرقام الربح الصافي الذي تراوح بين المليون ونصف وشارف على عتبة الثلاثة ملايين فرنك في سنة 1924، وكذلك ثبات الفائدة عن كل سهم، وحسب قراءاتي عن نشطات هذه الشركة، فيمكنني رد هذا النجاح إلى اتساع مجال نفوذها في كامل التراب التونسي، فضلا عن نشاطها في الشرق الجزائري، ولطبيعة الاستثمار كونها أشرفت على قطاع ذي حركية كبيرة وهو النقل، ولكون الشركة متعددة الاستثمارات في أكثر من مجال، فهي تعمل في الجانب الزراعي بغرس الأشجار على جانبي طرق سكك الحديد التي تشرف عليها.

إن هذا الأرباح التي حققتها الشركة، وبالنظر إلى نطاقات نشاط هذه الشركة له دلالة لمكانتها باعتبارها نقطة مرجعية في الاقتصاد الفرنسي بتونس، وأحد ركائز الحماية،

لأن نشاطها الاقتصادي لطالما تم توظيفه سياسيا قبل الحماية وبعد فرضها، وكونها شكلت إحدى آليات العلاقة بين فرنسا وإيطاليا بعد المشكل الذي وقع بين الطرفين بسبب شركة روباتينو الإيطالية، وكانت شركة بونة قالمة السبب الرئيسي في حل القضية.

ـ نشاط شركة التراموای بونة-حلق الوادي:

وهي شركة فرنسية رأسمالية محدودة، تأسست في سنة 1900 لمدة 63 سنة، بلغ رأسمالها 600.000 فرنك منها 1200 مساهم بقيمة 500 فرنك للسهم، تواجد مقرها الرئيسي في باريس، غلب على نشاطها الجانب الخدماتي في مجال السياحة، فقد عملت الشركة على استغلال خطوط الترامواي من مدينة بونة الجزائرية إلى حلق الوادي، وكل الخطوط التي حصلت على امتيازات عليها، بما فيها تلك التي تمتد إلى إقليم قسنطينة الجزائري، نظرا للضمانات الأمنية التي تقدمها الشركة للسياح القادمين من الخارج بقيامها بمتابعتهم في خطوط سكك الحديد الفرعية خارج التراب التونسي بناحية الشرق الجزائري[30]، والجدول الموالي يوضح مختلف النشطات والمعاملات المالية الداخلية والخارجية سنة 1923.

الأرباح والخسائر	953.025	عوائد الاستغلال	856.176
مصروفات إدارية متنوعة	3.325	فوائد مختلفة	3.941
فوائد، واستهلاك ملزم	29.000	أقساط المديريات	54.392
نفقات سرية	11.626	ضمانات الاستغلال	119.614
علاوات التسيير البشري	11.053	مجموع القروض	1.034.125
عوائد أقليم قسنطينة	28.297	احجم التدفقات المالية	1.036.328
ديون الإدارة السابقة	//	الرصيد الإجمالي السنوي	25.603
مجموع التدفقات	1.026.328		

إن الملاحظ من أرقام هذه الشركة هو ضعف مواردها المالية، ويتضح ذلك في رقم رأسمالها الذي لم يتعدى المليون فرنك، كذلك من خلال هذا الجدول يمكننا فهم قلة رأسمالها الذي هو بالأساس قلة في عدد المساهمين ويتضح جليا في ضعف الشفافية في

المعاملات المالية الداخلية فضلا على الخارجية، وكونها مهمة أحيانا أخرى، مثل ديون مجلس الإدارة القديم التي لم يصرح يعل، والنفقات السرية للإدارة.

لكن رغم ذلك تبقى هذه الشركة إحدى الأذرع التي ساهمت في رسم ملامح الاقتصاد الخدماتي بتونس عن طريق سكك الحديد، كما ساهمت في وضع أسس لاقتصاد يعتمد على السياحة كمصدر دخل وربح للفرد والجهات الرسمية.

- شركة الترامواي لتونس العاصمة:

وهي شركة فرنسية رأسمالية محدودة، بلغ رأسمالها 12 مليون فرنك فرنسي، تضم 120.000 مساهم بـ 500 فرنك، تأسست الشركة في 04 مارس 1903، لمدة 75 سنة[31]، انبثقت عن شركة كبرى تعمل في مجال النقل بفرنسا وهي الشركة الفرنسية العامة للنقل بالترامواي التي عملت بفرنسا وبلجيكا وتونس، ليبدأ مساهمو الشركة الجديدة بعقد اجتماعاتهم السنوية بمعزل عن الشركة الأم ابتداء من سنة 1903 سنة تأسيسها مستغلين الظروف التي تمر بها حكومة الحماية، ورغبتها في تثبيت سياستها الاقتصادية بالبلاد، لتتحصل على مجموعة من المشاريع بتونس بما يضمن مصلحة الطرفين[32]، اتخذت الشركة مقرا لها في تونس العاصمة، تمكنت من تنمية رأسمالها على عدة مراحل، إذ تأسست برأسمال يفوق ثلاثة ملايين، وبعد عشرة سنوات وصل إلى 12 مليون[33]، مستغلة عدم ولوج شركات كثيرة مجال النقل بتونس، فإلى غاية مطلع القرن العشرين كانت شركات النقل الحضري بتونس تعد على الأصابع، ومحصورة في تونس العاصمة[34].

اشتمل نشاط الشركة على جانبين رئيسيين، الأول والأهم يتمثل في العمل على مد خطوط سكك حديدية لمرور عربات الترامواي الذي يعمل بالطاقة الكهربائية بهدف توفير النقل العمومي للأفراد والبضائع، أما الجانب الثاني من نشاطها فهو عملها بمجال إنتاج الطاقة لهدفين رئيسين الأول يتمثل في تزويد خطوطها بالكهرباء اللازمة للسير، والثاني لإمداد المناطق الحضرية بالكهرباء، وإيصالها إلى أبعد نقطة ممكنة عبر اتفاقات مع إدارة الحماية.

وكانت شركة بلجيكية تعمل منذ 1883على ربط العاصمة بضواحيها، وقامت بمد خط بطول ثمانية كلم فقط، لتقوم الشركة الفرنسية العامة للترامواي في سنة 1901 بشراء امتيازها، ثم تأسست عنها الشركة التونسية للترامواي في سنة 1903، مستغلة وضع المديرية العامة للأشغال العمومية هدفا لها يتمثل في مد شبكة من الخطوط الحديدية للترامواي، تربط تونس العاصمة وضواحيها بمسافة 66كلم مقسمة إلى أحد عشر خطا

عبر شبكة كهربائية أهمها مد خط تونس أريانة وخط تونس- باردو- منوبة[35]، ومن أجل هذا الهدف حصلت الشركة في سنة 1913 على امتياز بموجب اتفاق أُبرم بين المدير العام للمديرية العامة للأشغال العمومية ومدير مجلس إدارة الشركة التونسية للترامواي، يتم بموجبه مد سكة حديد للجر الكهربائي تربط بين العاصمة إلى حمام الأنف مرورا بمنطقة جبل جلول ومقرين[36]، وتم مد الشركة بامتياز آخر يتمثل في إنجاز خطين حديدين يشتغلان بالكهرباء، لربط تونس بضواحيها الشمالية الشرقية الأول من قناة حلق الوادي إلى تونس، تشمل بناء محطات في طريقها كقرطاج وصولا إلى المرسى، أما الخط الثاني فيربط المرسى بتونس بخط موازي للخط الحديدي الذي شيدته شركة بونة-قالمة من قبل على مسافة 35 كلم، ومن أجل تجسيد هذا المشروع تم انتداب 230 عاملا[37].

أما في المجال الثاني المتعلق بإنتاج الطاقة الكهربائية، فان هذا النشاط كان موازيا ومتداخلا مع الجانب الأول فبحكم أن عربات الترامواي التي كانت تستخدمها الشركة عبر خطوطها، تعمل بالطاقة الكهربائية فقد عملت الشركة على تزويد مدينة تونس وضواحيها بالطاقة الكهربائية، وهذا انطلاقا من المصنعين الذي شيدتهما الشركة في منطقة "باب السعدون"، وفي حلق الوادي، فالأول يعمل لتزويد المناطق الحضرية بالكهرباء والثاني لتزويد شبكة الترامواي[38]، كما وسعت نشاطها ببناء محطة كبيرة لتوليد الكهرباء، وهو ما جعلها تمد الكهرباء من حمام الأنف إلى غاية نابل بقوة 30.000 فولط على مسافة 92 كلم ليكون هذا الخط منطلقا لتوصيل الكهرباء فيما بعد إلى مدن سوسة وصفاقس، وقامت بإجراء دراسات لإمداد ناحيتي "مجاز الباب" والجديدة [39].

وما لبثت الشركة من الانتهاء من تجسيد هذه المشاريع حتى عقدت اتفاق أخر مع المديرية العامة للأشغال العمومية يقضي بإيصال الشركة لخطوط كهربائية بقوة 30.000 فولط من تونس إلى ماطر مرورا بعدة مناطق بين المدينتين كالجديدة وتبوبه[40]، وفي الجدول الموالي أرقام تبين أرباح الشركة خلال عقد النشاط بهذا المجال.

السنوات	صافي الدخل	الربح العام	الربح بالسهم
1914	888.099	720.000	6
1915	665.737	480.000	4
1916	660.445	480.000	4
1917	742.301	480.000	4
1918	682.568	480.000	4

1919	765.409	600.000	4.5
1920	831.359	600.000	5
1921	883.401	600.000	5.5
1922	853.375	660.000	5.5
1923	863.957	720.000	6

المصدر: Crédit foncier, Op. Cit., P164.

إن التطور في رأسمال هذه الشركة يقودنا للمقارنة بينها وبين رأسمال شركة التراموای" بونة-حلق الوادي" الذي كان ثابتا ولم يعرف نماء، رغم أن كلتا الشركتين خدماتية، والشركة الثانية الأقدم زمنيا من حيث التأسيس، وحصلت على امتيازات امتدت إلى الناحية الشرقية للجزائر، وكلاهما عمل في قطاع السياحة، وقد يرجع سبب ذلك الاختلاف في الموارد المالية لشركة "بونة-حلق الوادي" مقارنة بشركة التراموای التونسية إلى الجوانب التنظيمية، والشفافية المالية بين مجلس الإدارة والمساهمين، ويمكن اعتبار هذه الشركة من الأعمدة التي أسست للاقتصاد السياحي بتونس.

ـ نشاط شركة سكك الحديد والفوسفات لقفصة:

عملت هذه الشركة في الجنوب التونسي بقطاع رئيسي وهو استخراج الفوسفات، الأمر الذي حتّم عليها مد سكك حديد بين مناطق الإنتاج وميناء صفاقس وذلك مرور بعدة مناطق في الجنوب التونسي، وتأسست شركة الفوسفات وسكك الحديد لقفصة في سنة 1897 برعاية كبار ملاك الأسهم في شركتي المعادن المغناطيسية "مقطع الحديد"، الناشطة بالغرب التونسي والشرق الجزائري وشركة "سان غوبان" Saint-Gobaïn، بلغ رأسمالها 18.000.000 فرنك، لـ 36.000 سهم بقيمة 500 فرنك[41]، ثم ارتفع رأسمالها إلى 36 مليون فرنك سنة 1920، بعد أن تم فتح رأسمالها قصد زيادته بـ180.000سهم[42]، واستهدفت الشركة استغلال الفوسفات الجيري بناحية بقفصة وإنشاء واستغلال سكك الحديد الرابطة بين المناجم وميناء صفاقس وذلك بموجب الامتياز الذي حصلت عليه من الحكومة التونسية من خلال مرسومي 20 أوت و18 ديسمبر 1890، كما كان للشركة الحق في كل العمليات الزراعية والصناعية والتجارية والمالية بالأراضي التي قامت بشرائها أو استجارها، كما لها أولوية إنجاز الأعمال المقاولاتية والمشاريع العمومية في الأراضي التابعة لها[43].

وشرعت الشركة في مد هذا الخط الحديدي من قفصة إلى صفاقس الذي يلغ طوله 250 كلم ليحقق الغاية المرجوة منه، وقد استغرق وقت طويلا لإنجازه[44]، مما اضطر

الشركة لتسريع وتيرة الأعمال عبر توظيف الأهالي في بعض المناطق الوعرة التي تمر عبرها خط السكة، كمنطقة سيدي محرز التي عرفت إصابة أربعين عاملا بالشركة[45]، لتعلن عن افتتاحه بصورة رسمية في 28 أفريل 1899، حيث انطلق الخط من ميناء صفاقس، ووصل إلى واحات قفصة، ونظرا لأهمية هذا الخط الجديد، فقد اعتبر الفرنسيون يوم افتتاحه بالمفصلي في تاريخ الصناعة والزراعة والتجارة التونسية، رغم أن الفترة الممتدة من تاريخ اكتشاف الفوسفات 1885 وتاريخ بداية استغلاله 1899 طويلة جدا.

-خاتمة:

لقد أفرزت ممارسات الحماية الفرنسية على البلاد التونسية واقعا اقتصاديا جديدا، يرتكز على جعل الاقتصاد التونسي ملحقا بالاقتصاد الفرنسي، وكانت تونس بمثابة جغرافيا الإمداد بالمواد الأولية للاقتصاد الفرنسي، وحققت إدارة الحماية هذا الهدف عن طريق اتباع سياسة محكمة، كان عصبها هو تغيير البنية التحتية، وعلى رأسها قطاع النقل والمواصلات، الذي كان لدى الساسة الفرنسيين بمثابة الحبل السري بين فرنسا وتونس، وذلك عبر مجموعة من الشركات الفرنسية التي عملت على استكمال المشروع الذي انطلق قبل الحماية، وكانت الشركة الفرنسية بونة-قالمة بمثابة رأس الأخطبوط في البلاد التونسية، قياسا بأهميتها في ربط كل نواحي البلاد التونسية، وتسهيل نقل السلع والأفراد والمواد الأولية، فقد أعطت هذه الشركات اكبر ضمان لتوافد المستوطنين الأوروبيين وضمان أكبر لتوافد الرأسمال الأجنبي والاستثمار في شتى المجالات، ففي الزراعة وفرت خطوط سكك الحديد فضاءات جديدة للاستيطان الزراعي، بفكها العزلة عن العديد من المناطق، وفي الصناعة، وهي أبرز قطاع اقتصادي، الذي عرف توافد هائلا لرأسماليين استهدفوا المعادن بتونس، وعلى رأسها الفوسفات والحديد والزنك، بحيث كان يتوجب على هؤلاء الرأسماليين ربط مناجمهم بأقرب خط رئيسي لشركات سكك الحديد، وكذلك الحال في النقل الحضري والتجارة، إذ حقّق هذا الواقع الجديد سهولة وسرعة التحرك بمختلف الأقطار، وعزّز من حضور الإدارة في مختلف الأرجاء.

- الهوامش:

(1) Debernardi Laurent. Le premier chemin de fer tunisien, **Revue française d'histoire d'outre-mer**, T 50, N 179, deuxième trimestre 1963, P 198.

(2)Narcisse Faucon, **La Tunisie avant et depuis l'occupation française : histoire et colonisation**, tom 1, Augustin Challamel éditeur, Paris, 1893, P250.

(3) Debernardi Laurent, Op.cit. P 204

(4)قنصل فرنسا العام بتونس، عين في 9 جوان 1881 كوزير مقيم بتونس بعد فرض الحماية: انظر:
Amédée Rivière, **La Tunisie : géographie, événements de 1881, organisationpolitique et administrative, organisation judiciaire**, Challamellainé éditeur, Librairie Algérienne et colonial, Paris, 1887, P 19

(5)Rivalta Augusto, Monumento a RaffaeleRubattino, Direzione Generale per la Valorizzazione del patrimonio culturale, Ufficio Relazioni con il Pubblico, P124.

(6)جان قانياج، **أصول الحماية الفرنسية على تونس (1861-1881)**، تر: عادل بن يوسف، محمد محسن البواب، دار سنباكت للطبع، دار برق للنشر والتوزيع، تونس، 2012، ص 427.

(7)Direction générale de l'agriculture, du commerce et de la colonisation, **Notice sur la Tunisie**, Imprimerie Générale j. Picard, Tunis,1899. P19.

(8)Ibid.,P20.

(9)بلدية في باريس تنتمي اليوم إلى الدائرة التاسعة بالعاصمة.

(10) Burnel Anne. La Société de construction des Batignolles de 1914 à 1939, histoire d'un déclin, **Histoire, économie et société**, A14, N2, P302

(11) Gouvernement général de l'Algérie, **Le Bône- Guelma- l'Ouenza**, Imp. Administrative Victor Heintz, Alger, 1913, P4.

(12)Burnel Anne, Op. Cit, P312.

(13)De Fague E. et PonzeveraC.,**Les Pêches Maritimes de la Tunisie**, Imp. Edition Bouslama, Tunis, 1903, . P227

(14)Paulard. S, **Les richesses de la Tunisie : ce que les Français peuvent faire dans la régence de Tunis**, imprimerie topographique de G. gourdineau, Paris, 1893, P 75.

(15) Compagnie Bône-Guelma,**L'Écho des mines et de la métallurgie**, 19/11/1893, A16, N47, P32

(16)Petit Revue financière, Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, **Le Journal des débats**, 29/07/1897, N208, P4.

(17)Jules Saurin, **L'invasion sicilienne et le peuplement français de la Tunisie** : conférence faite par M. Jules Saurin, en mars et avril 1900, à Marseille, Lyon, Lille, Roubaix, Augustin Ghallamel éditeur, libraire colonial, Paris, 1900, P6.

(18)Narcisse Faucon, Op.cit., PP 256. 257.

(19)Jules Saurin, Op. Cit.,P6

(20) Compagnie des chemins de fer de Bône a Guelma et prolongements,**Le Journal des chemins de fer**, 11/07/1896, A55, N6093, P513.

(21) Chambre des députes, Les chemins de fer tunisiens,**Le Temps**, 21/05/1892, N11322, P3

(22) Compagnie des chemins de fer de Bône a Guelma et prolongements: Assemblée générale du 21/06/1895, **Le Journal des chemins de fer**, 27/07/1895, A54, N6042, P512.

(23) Les Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements en 1914, **Le Journal des transports**, 3/07/1915, A38, N9, P115.

(24) Compagnie des chemins de fer de Bône a Guelma et prolongements,**Les Annales Colonial**, 22/06/1923, A24, N93, P4.

(25) Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma, **Les Annales Colonial.**,20/06/1921, A22, N72, P2.

(26) Compagnie des chemins de fer de Bône a Guelma et prolongements,**Les Annales Colonial.**,20/06/1921, A22, N72, P2.

(27) Paul Leroy Beaulieu, La Tunisie, **Le Journal des débats**, 20/02/1901, N50, P1

(28) Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens,**Les Annales Colonial.**,30/05/1924, A25, N76, P2.

(29)من بين الرحلات التي تحدثت عن هذا الواقع نجد:

Victor Cambon, **De Bône à Tunis, Sousse et Kairouan**, Imprimerie de salut publique, 2eme édition, Lyon, 1885, P159.

Édouard Céalis, **De Sousse à Gafsa, lettres sur la campagne de Tunisie(1881-1884),** Imp. Flammarion, Paris,1897,

(30)Crédit foncier d''Algérie et de Tunisie. Société anonyme. Imprimerie Chaix, Paris, (1924-1925), P155.

(31)Ibid, P163.

(32)Compagnie des tramways de Tunis, **Le Journal des finances**, 14/01/1911, N2, P13.

(33)Crédit foncier, Op. Cit., p 163.

(34)Les Chemins de fer en Tunisie, **Le Journal des finances**, 5/09/1908, N36, P850.

(35)Les Tramways de Tunis, **Les Annales Colonial.**, 23/04/1914, A15, N48, P4.

(36)Chemins de fer et tramways, **Le Capitaliste**, 30/10/1913, A36, N44, P723.

(37)Les Tramways de Tunis, Op. Cit., P4.

(38)Ibid., P4.

(39) Compagnie des tramways de Tunis, **Les Annales Colonial**13/08/1928, A29, N125, P6.

(40)Tunisie, la vie économique, L'électrification des campagnes tunisiennes, **Les Annales Colonial,** 24/06/1933, A33, N72, P2.

(41) Les enterprises phosphatières d'Algérie – Tunisie, **Le Journal des finances.**, 11/04/1903, N15, P2.

(42) Crédit foncier, Op. Cit., P 343.

(43)Mokta-el-Hadid, **Paris-capital**, paraissant tous mercredi, Paris, 10/02/1897, A10, N 6, P2.

(44)La Compagnie de Mokta-el-Hadid**L'Écho des mines et de la métallurgie.**, 4/10/1896, A22, N1084, P 1181.

(45)Dernières dépêches, **Le Temps**, 15/04/1898, A 38, N 13464, P6.