

الرهان الاقتصادي الجزائري المغربي قبيل الحرب العالمية الثانية 1938

The Algerian-Moroccan economic stake before the Second World War 1938

بختاوي خديجة

جامعة جيلالي ليايس بسيدي بلعباس (الجزائر)، bekhtaouikhadidja@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2024-05-05 تاريخ القبول: 2023-08-01 تاريخ الاستلام: 2022-03-05

ملخص:

قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية وبسبب المشاكل السياسية التي كانت تعاني منها منطقتي سبتة ومليلية سنة 1938 حاولت فرنسا ربط الجزائر بالمغرب الأقصى باتفاقية تجارية تسمح لها نقل البضائع والأشخاص من المغرب إلى فرنسا عبر ميناء نمور الجزائري كان الهدف من الاتفاقية الحفاظ على مشاريعها المشتركة واستمرارية النقل عبر منافذ مختلفة، ولضمان السير الحسن للعملية وضعت مجموعة من القواعد لتنظيم طرق تبادل المنتجات، بتحديد أقاليم تجارية، وفرض نظام جمركي بين البلدين يسهل ويحافظ على المصالح الخاصة لكل مستعمرة. فما هي الدوافع الجوهرية لهذا الاتفاق؟ وما هي طبيعة العلاقات التجارية المبرمة بينهما سنة 1938؟

كلمات مفتاحية: التجارة الدولية، القوانين، الجمارك، العلاقات، الموانئ.

Abstract:

Before the second war world and because of political problems that were suffering Sebta and Melillia in 1938, France tried to link Algeria to Morocco with a trade agreement that would allow it to transport goods and people from Morocco to France through the Algerian port of Nemour, Her objective was to maintain its joint projects and to ensure the continuity of transportation through different ports, and to ensure the progress of the process, a set of rules was established to regulate the ways of exchanging products, by defining trade territories, and imposing a customs system between the two countries that facilitates and preserves the special interests of each colony, so What is the essential motives of this agreement? And What is the nature of commercial relation concluded between them in 1938?

Key words: International trade; Laws; The customs; Relations; symposium; ports.

مقدمة:

راهن الفرنسيون المهتمون بشؤون الجزائر والمغرب سنة 1938 على استغلال البلدين من أجل ضمان استثمارية تمويل المصانع الفرنسية بمختلف المواد الأولية، فالقرب الجغرافي بين الجزائر والمغرب، وعدم وجود حواجز طبيعية كالجبال، وامتداد البحر الأبيض المتوسط بينهما، سهل عملية النقل البحري في فترة عرفت فيه بعض الموانئ المغربية اضطرابات أعاقَت النشاط التجاري فيها.

1. الوضع السياسي في الجزائر والمغرب قبيل الحرب العالمية الثانية:

خضعت الجزائر والمغرب للاحتلال الفرنسي فخاض معركة نضالية جعلت المحل يخشى تأثيرهما على بعضهما البعض، فقد عرف المغرب حركة إصلاحية دينية طالبت بالعودة إلى تعاليم الدين الإسلامي الصحيح فأصبح أساس التعبئة والتوجيه لحركة النضال ومقاومة الاحتلال. (الفاسي، 2003، ص.153)

تأثرت الحركة الدينية في المغرب بأفكار جمال الدين الأفغاني ومحمد عبده الجامعة الإسلامية مطلع القرن العشرين، فبدأت النخبة المغربية الإصلاحية بالتفكير في مسألة العمل السياسي بدءا بمحاربة البدع والخرافات. (أعمال الندوة العلمية نوفمبر، 1997، ص.223)

وقد ساهم هذا في نشأة أول جمعية وطنية بقيادة علال الفاسي سنة 1925، ضمت طلبة جامع القرويين، قاموا في البداية بمقاطعة السلع الأجنبية واهتموا بالتعليم تمهيدا للعمل السياسي، تأسست بعدها كتلة العمل الوطني في بداية الثلاثينات، وهو أول جهاز سياسي منظم، فقررت قيادة الكتلة بدء الكفاح السياسي، فانشغلت فرنسا بالمقاومة السياسية بعد أن كانت تجابه المقاومة المسلحة. (خاليد، 2008، ص.91)

بدأت الإرهابات الأولى للحركة الوطنية سنة 1925م مع نهاية حرب الريف، فقد كانت ثورة عبد الكريم الخطابي والانتصارات التي حققتها ضد الإسبان في معركة وأبران وأنوال الأمل الوحيد للمغاربة لدحر الاحتلال باستخدام القوة. (خاليد، 2008، ص.25)

غير أن النكسة التي خلفها استسلام عبد الكريم الخطابي تركت تأثيرا سلبيا في النفوس، ورغم استمرار المقاومة في الأطلس إلى سنة 1933 فلم يكن لها ذلك الزخم الذي كان لثورة الريف، فقرر

المغاربة مساهمة المرحلة الجديدة فنشأت حركة وطنية تبنت العمل السلمي عبر تأسيس أول تنظيم سياسي سمي "الرابطة الوطنية" سنة 1926م، ضمت زعماء من الشمال والجنوب، رفضا للتفرقة الذي فرضتها الحماية الفرنسية. (الجمال، 2007) (يحيى وآخرون، 1966)

طالبت إصلاح الوضع في جميع المجالات، غير أنها رفضت، وقام بعض المستوطنون في مراكش بالتعدي على ممتلكات المزارعين المغاربة، فتدخلت الأحزاب الوطنية مما عرضها للحل واعتقل بعض القادة ونفي البعض الآخر إلى الخارج وهذا سنة 1937. (Archive d'Outre Mer)

لم يختلف وضع الجزائر عن المغرب فقد شهدت الجزائر في هذه الفترة نشاطا سياسيا مثلته الحركة الوطنية أهمها: التيار الاستقلالي وجمعية علماء المسلمين والتيار الشيوعي. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

2. الندوة الاقتصادية الجزائرية المغربية سنة 1938:

قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية قامت فرنسا بربط الدول التابعة لها باتفاقيات تضمن لها تدفق السلع الضرورية إلى فرنسا عبر المتوسط، ورأى حكام المستعمرتين ضرورة دراسة الوضع الاقتصادي وإيجاد تقارب لتفادي تعطيل عجلة الاقتصاد في حالة نشوب حرب.

ركزنا في هذا المقال على بعض الوثائق الأرشيفية خاصة الندوة الثنائية الجزائرية المغربية، التي انعقدت بتاريخ 18 يناير 1938 بتلمسان، سعى فيها الحكام ضمان تدفق تجارتها بين مستعمراتها، ضمت الندوة حكام ومدراء فرنسا في البلدين كل حسب اختصاصه، فحضرها ممثلون عن الجزائر وهم: نائب الحاكم العام شابوتون (CHARPONTON)، ومدير الأمن العام جول هرمت (JULEHERMET)، ومدير السكك الحديدية بالجزائر ويكل (WECKEL)، وقابض الجمارك دجوند (DEGAND)، وحاكم تلمسان ماترون (MATHERON)، والإداري بوكو (BURRO)، ومركز الاستعلامات لوهان بيتيدر (PETREDER)، والرئيس الفرعي لمكتب المصالح الاقتصادية باسيرون (PASSERON)، ورئيس الغرفة التجارية في وهران ننديز (NANDEZ)، وعضو الغرفة التجارية في وهران بوتي (BOUT)، أما من الجانب المغربي فنجد كل من: دولابورت (DE LA PORTE)، ومدير الأمن العام فورنير (FOURNERT) والمراقب العام حاكم منطقة وجدة كونطارد (CONTARDE) والمراقب المدني دوبيسون (BUISSON DE) ومهندس الأشغال العمومية لمنطقة وجدة لافيه دوبيون (LAFHE)

(DUPONT)، ورئيس مصلحة الرعي أيرود (EYRAUD)، ورئيس مصلحة السكك الحديدية المغربية أفري وجيرارد (AFFRE et JERARD)، ورئيس الغرفة الزراعية لمنطقة وجدة باسكالت (PASCALET). (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

ركز المحتل على دراسة أوضاع البلدين من خلال إعداد تقارير شهرية حول الحالة السياسية والاقتصادية والاجتماعية للوقوف عند احتمال نشاط سياسي مشترك، تساعد على تدارك أي اضطرابات تهدد وجودها في المغرب أو تساعد على تطور البرامج السياسية للتيارات الوطنية في الجزائر، ولهذا اهتمت بادئ ذي بدء بالجانب السياسي كونه يحدد مصير العلاقة الاقتصادية والتبادل التجاري بين البلدين.

- ركز الحضور في الندوة على دراسة الأوضاع السياسية والاقتصادية من خلال دراسة:
 - الوضع الأمني في الجزائر والمغرب: دراسة الساحة السياسية والاضطرابات الاجتماعية سنة 1938، وعرجوا بشكل طفيف إلى الحركة الوطنية في الجزائر.
 - الاهتمام بالحركة التجارية: التركيز على استغلال الجزائر نتيجة اضطرابات ميناء سبتة ومليلية، وشملت الدراسة:
 - تهيئة ميناء نمور.
 - المراقبة الصحية وإعادة تنظيم الرسوم الجمركية الخاصة بتصدير المواشي إلى الجزائر.
 - تنظيم حركة النقل، وتنظيم الطرق البرية، والسكك الحديدية.
 - ضمان نقل السلع والمسافرين. (Meynier, 2003, P.59)

3. اهتمامات الندوة:

تطرقت الندوة لنقاط حساسة أثرت على مسار فرنسا في الجزائر والمغرب أهمها:

1.3. الوضع الأمني في الجزائر والمغرب:

زادت الحرب العالمية الأولى في اتساع الهوة بين القوى الأوروبية الحديثة والتقليدية، انعكس هذا بشكل مباشر على مستعمراتهما كالجزائر والمغرب، الحرب، فتحوّلت المستعمرات إلى مواقع إستراتيجية، ولهذا حظي الملف الأمني عناية فائقة لما له علاقة بالجانب الاقتصادي.

عرف النشاط السياسي في الجزائر قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية تطورا جوهريا في برامج السياسية، فظهرت فكرة الاستقلال المتمثلة في حزب الشعب الجزائري الذي ضاعف نشاطه بعد انتقال مصالي الحاج إلى الجزائر سنة 1937، فرشح مندوبين له في الانتخابات، وخوفا من تحقيق انتصارات قامت فرنسا بعرقلة نتائج لفائدة أحزاب تخدم مصالحها (Taguia, P.59) فرد الأنصار بالاحتجاجات والمظاهرات، فأصدرت فرنسا قرار اعتقال مصالي الحاج وبعض رفقائه. (هشماوي، 2000، ص.49)

واصل الحزب نشاطه رغم سجن مصالي الحاج، وصادق على برنامج هي في الحقيقة برنامج نجم شمال إفريقيا ولكن بشكل مفصل. (Chikh, 1981, P.61)

وفي نوفمبر سنة 1938 (مناصرية، ص.101) نظم الحزب عدة مظاهرات طالب فيها إصلاحات سياسية وإطلاق المساجين (Charles, 1979, P.585)، وبتزايد نشاطه تضاعفت مخاوف فرنسا، فألقت القبض على المناضلين (Kaddache, 2003, P.570)، وقامت بحله بدعوى أنه ينشط مع قوى أجنبية أهمها ألمانيا. (Ageron, 1979, PP.50-90)

وبسبب تخوف فرنسا من إمكانية انتقال هذه الأفكار إلى المغرب أحييت أول كلمة لحاكم مدينة وجدة السيد كوطارد بسبب الاضطرابات السياسية العديدة في مختلف مناطقه. (Gilles, 1999)، وأشار في كلمته إلى التحركات التي عرفتها بعض المدن، وبين أن الوضع كان مقلقا وتمت السيطرة عليه بسن قوانين سنة 1938 أعادت الطمأنينة للسكان، خاصة الإصلاحات الاقتصادية التي انعكست ايجابيا على أصحاب المؤسسات والمواطنين، مع بقاء مراكش، فاس وسالا في حالة التوتر إلى غاية 1938. (حلوش، 1999)

وتسبب توزيع بعض المنشائر في حركة طفيفة حين احتج بعض التجار القادمين من العمرة أو المشاركين في المعرض الاقتصادي الدولي الذين تأثروا بالتسهيلات تجارية في الدول العربية والأوروبية المقدمة للتجار. الوثيقة. (الكوراجي، 2017)

لم يكن انشغال حاكم وجدة هو الأمن فحسب بل سعى للحيلولة دون وقوع اضطرابات مستقبلا، فطلب إعطاء الأولوية لقطاع التعليم لتكوين جيل متقبل وتابع للحضارة الفرنسية، يخدم مصالحها العامة. (Katan, P.185)

أعطى حاكم وجدة تعليمات خاصة في هذا المجال، مشابهة للتعليمات الخاصة بالجزائر (Katan, P.185)، فطبق النظام التعليمي الثانوي السائد في فرنسا، وترك التعليم الابتدائي لسلطة البلديات، وأصبح من حق كل طفل الالتحاق بهذه المدارس الخاضعة لمراقبة السلطة الفرنسية. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

وبالرغم من تشديد الرقابة على المؤسسات التعليمية وتبنيها للبرامج الفرنسية أنتجت مع مرور الزمن نخبة معادية لفرنسا شكلت فيما بعد حركة وطنية سعت من أجل التخلص من سيطرتها، بمراقبتها وفرض رقابة على عدة شخصيات (Archive d'Outre Mer/1794) وأصدرت قرار وزاري لمراقبة المدارس وإخضاعها لنظام خاص؛ فأصبحت السلطات هي من تحدد البرامج القرآنية، وتم إخضاع المعلمين والمسيرين للتفتيش المستمر (Archive d'Outre Mer/1794).

2.3. المجال السياسي:

لم يولى الجانب السياسي أهمية كبيرة في هذه الدراسة فعرجت بشكل سطحي لهذا العنصر لتهينة الأجواء للاقتصاد. ركز التقرير في المجال السياسي على الشخصيات النائرة الأفكار سياسية الحديثة، فبرزت أفكار مناهضة للاحتلال بسبب نشاط المثقفين المغاربة، وتزامن هذا الحرب الأهلية في اسبانيا ما بين 1936-1939، حيث ثارت العناصر المحافظة والكاثوليكية والجيش ضد الحكومة المنتخبة حديثاً، واندلعت أعمال عنف، فساندت إيطاليا وألمانيا الثوار الوطنيين بقيادة الجنرال فرانسيסקو فرانكو وقفت الحكومة الإسبانية والموالين لها في موقف دفاعي، تلقت المساعدة من الاتحاد السوفييتي وظلت معظم البلدان محايدة تقودها بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة. (Archive d'Outre Mer/1794)

3.3. الأوضاع الاقتصادية:

شهد الوضع الاقتصادي في البلدين هزات عنيفة نتيجة أزمة 1929، فارتفعت الأسعار، بسبب الندرة، وأصبحت العملات الصغيرة غير متداولة، وعان التجار من منافسة السلع الأجنبية، والكوارث الطبيعية كالجفاف وانتشار الجراد، فاتهم المجتمع المغربي فرنسا ما أثر غضبهم وزاد تخوف الفرنسيين منهم (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938).

كانت فرنسا تتعامل تجاريا مع الجزائر والمغرب سنة 1902 حسب اتفاقية ضمان التبادل التجاري بين وجدة والجزائر وفرض رسم جمركي رمزي (5%) لكنها ضلت ضعيفة، وتواصل التبادل ميناء نمور ومليلية مرة واحدة كل أسبوع، وبطريقة جد منظمة، اقتصر التبادل على المواد الأساسية فقط. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

ازدادت أهمية المبادلات مع نهاية الحرب العالمية الأولى، فتم ربطهما بخط جوي في 12 سبتمبر 1919، تعززت بإعداد مشروع يربط الجزائر بالمغرب، وتضمن أربعة محطات وهي: وهران- وجدة، وجدة-فاس، فاس- الرباط، الرباط - دار البيضاء. (Archive d'Outre Mer, 12-09-1919)

كان لهذا الخط أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية والسياسية والعسكرية، وهو خط استراتيجي سهّل الوصول إلى المستعمرتين، واجه لبعض المشاكل الطبيعية أهمها الرياح المحلية "السيركو" الحارة صيفا والجافة والباردة شتاء. (Archive d'Outre Mer, 12-09-1919)

كانت الاستقرار سائدا في المغرب رغم الاضطرابات التي شهدتها المناطق المحتلة من طرف اسبانيا، عكس الجزائر التي عرفت بعض مدنها كتلمسان توترات نتيجة غلق مدرسة الحديث مما أدى إلى تحرك الأحزاب والجمعيات خاصة جمعية علماء المسلمين ضد هذا العمل (Archive d'Outre Mer, 12-09-1919) فتخوف المستوطنون في مدينة وهران من إمكانية دخول السلاح عبر الحدود المغربية، فتسلحوا بغية الدفاع عن أنفسهم، بالمقابل تخوفت فرنسا من انتقال الأفكار السياسية للمغرب، بسبب حادثة تلمسان ومحاولة جمع المناضلين، والاهتمام بالتعليم والمؤسسات التعليمية والدينية (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938) فاقترح والي عمالة وهران الاهتمام بالتعليم العربي ومراقبته حتى لا يشكل خطورة على مصالح فرنسا في الجزائر، ووافق المراقب المدني لمنطقة وجدة على الاقتراح. (Archive d'Outre Mer)

أما من الناحية الاقتصادية فقد قررت السلطات الفرنسية في تمّتين العلاقات الاقتصادية بين البلدين من خلال إعادة استغلال ميناء نمور الذي أصبح ميناء استراتيجي رغم حادثته، فأقيم به مرفأ بطول 300 متر لحمايته من الرياح، زيادة إلى رصيف قاري على بعد 70 كلم، وحوض بحري بمساحة 24 هكتار، وأضيفت له سكة حديدية تربط وهران بالجزائر. (Archive d'Outre Mer, 12-09-1919)

تعطل المشروع باندلاع الحرب العالمية الأولى ليتجدد في 31 مايو 1921، فأقيمت أرصفة قارية وسكك حديدية جديدة، وتواصلت الأشغال إلى غاية سنة 1939 بميزانية خاصة قدرت بثلاثين ألف فرنك، وميزانية إضافية لمد سكك حديدية باتجاه سواحل كل من هنين، تافسوت ومرسات. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

أصبح الميناء الأكثر حركية من الناحية التجارية، فتحول إلى منطقة عبور سلع المغرب سواء القادمة من المغرب أو الموجهة إلى فرنسا، ومع أهميته فقد جابه مشاكل عديدة أهمها:

- فرض جمارك وهران لشروط جديدة على محصول القمح بحيث فرض رخصة تصدير تتطابق والشروط المتفق عليها عالميا، وفي خريف 1936 تم شحن سبعة آلاف طن من القمح عبر الميناء في أكياس خاصة، فرفضته الجمارك الجزائرية واشتروطوا عليهم استبدال الأكياس بأخرى المحلية، واستثنوا من ذلك حمولة الجيش وطالبوهم بتصريح خاص، وأوقفت تصدير الحديد المغربي لعدم مطابقته للمواصفات الدولية. (Archive d'Outre Mer)

لم تكن الإدارة الجمركية الفرنسية أو الغرفة التجارية بالجزائر موافقة كليا على استقبال سبع المغرب لتضارب المصالح بين المستعمرتين، فأخذت تفرض شروط خاصة كفرض تصريح التصدير، وإجبار المغرب على تأجير أكياس الشحن.

بالرغم من محاولة فرنسا استغلال ميناء نمور إلا أنه عرف حالة من الفوضى حددها السيد كوطارد في:

- غياب قيادة فعلية في الميناء.
- عدم وجود رقابة فعلية لتنظيم عملية رسو السفن.
- الشحن العشوائي للسلع، والامتيازات التي خصت المنتسبون لنقابة الحمالين.
- ارتفاع تكاليف النقل وعدم تنظيم المواصلات وقلتها، ففي سنة 1936 وجدت حوالي أربعة مائة مقطورة مغربية في الميناء تنتظر التفريغ. (Archive d'Outre Mer)

واجهت السلع القادمة من المغرب عدة عراقيل ولم يكن بإمكان لجنة التحقيق واللجنة الاستشارية التدخل، ولو أتيحت لهم الفرصة لاقتروا إقامة سكك حديدية بين البلدين، ووضع مراقبة جديدة في الميناء. (Bruno,P.657)

وأمام هذه المشاكل اقترحت المفوضية المغربية مجموعة من الحلول منها:

- توطيد العلاقة بين الإدارتين الجزائرية والمغربية من أجل تحديد تكاليف الشحن والنقل.
- مد سكك حديدية سنة 1936 تنطلق من الميناء وتصل إلى منطقة زوج بغال قرب مغنية، وهي مرتبطة بالخط الحديدي الرابط بين تونس والجزائر فوهران، ثم تلمسان، وجدة وأخيرا الدار البيضاء. (Bruno, P.657)
- إقامة مستودعات ومرافق أخرى تشرف عليها مؤسسة خاصة.
- تبني مقترحات اللجنة الاستشارية ولجنة التحقيق للدفاع عن مصالح وجدة التجارية.
- التركيز في هذه الإصلاحات على مصالح المغرب التجارية، وقد حرص السيد باسكت على عدم فرض رسوم إضافية على سلع المغرب لأن المغرب يساهم في الحركة التجارية للميناء بنسبة ثمانين إلى تسعين بالمائة حسب قول كوطارد (alge-roi.fr)

ونبه السيد لوبي إلى أن نهاية الحرب الأهلية الاسبانية من شأنها أن تغير اتجاه الحركة التجارية من نمور إلى مليلية، وقد لاحظ السيد "ويكل" بأن مشاكل المغرب مع ميناء نمور هي مشاكل اقتصادية، خاصة بالرسوم والجمارك وليس مشاكل خاصة باستغلال الميناء، وهذا يعني إمكانية حلها إذا توصل المشرع لوضع قوانين تحول ميناء نمور إلى منطقة تجارية حرة تنظم إليها معظم الغرف التجارية وجمعيات الموانئ الفرنسية الكبرى، وتسمح بتأسيس منطقة تنقل لصالح المغرب. (Archive d'Outre Mer/1794)

تساعد هذه الوحدة الإدارية الميناء للخضوع لنظام الموانئ المستقلة حسب قانون 12 جوان 1920 الصادر في الجريدة الرسمية الفرنسية في 14/06/1920 (أنظر الملحق رقم 1) والمتضمن لعدة مواد ناظمة للتجارة خاصة المادة الأولى والثانية منه، صدر هذا القانون نتيجة أزمة المبادلات التجارية الحادة التي عرفت الجزائر وفرنسا أثناء الحرب العالمية الأولى، ونص على تكريس النظام لا مركزي في الموانئ، وإدخال إصلاحات تحددها الظروف، تكمن أهمية هذا المشروع في:

- التركيز على لامركزية الإدارة وحسن إدارتها، والمردودية العالية في الإنتاج.
- نقل السلطة من غرفة التجارة الرئيسية بالميناء إلى لجنة اقتصادية إقليمية.
- رفض الغرفة التجارية تعيين أعضاء مجلس إدارة الميناء.
- الاحتفاظ على لجنة التجمع الإقليمي الذي له حق التشاور.

- الاستغلال الجماعي للميناء (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)
 - استقلالية موانئ الجزائر وحرية التصرف (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)
- تم تكليف الغرفة التجارية لوهران بإدارة الميناء والإشراف المالي دون امتلاك الأراضي والمعدات. لم تتمكن الغرفة التجارية من إيجاد الحلول فلم تكن الغرفة التجارية في المغرب راضية، فكان الحل هو استغلال ميناء السعيدية وإنشاء مرفأ لنقل البضائع. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)
- وقد أكد السيد كونطارد بضرورة إيجاد روابط تخدم مصالح البلدين فاقترح السيد "ويكل" و"أردون" إقامة تعاونية تساهمية بالأموال والوسائل، فطالب "ديبون" بدعم مالي من المغرب، حددها السيد "ويكلي" بسبعين مليون، في حين وضع السيد كونطارد بأن بلدية نمور ملزمة على تقديم الأموال، بسبب قدرتها على تدعيم الحكومة العامة بدل الميناء، والدليل على ذلك هو طلب الميناء لقرض مقدر بـ 7.500.000 فرنك فرنسي (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)
- وقدم بوجارد الوالي العام لوهران مجموعة من المقترحات وبيّن صعوبة تطبيقها ولخصها في:
- استقلالية ميناء نمور وإمكانية إيجاد حلول قانونية مناسبة له.
 - التركيز في الندوة على تصدير الثروة الحيوانية والرسوم المفروضة.
 - تقديم مقترحاته للسلطات العليا، والتي بينت بعدم تجسيدها من قبل المجتمعين.
- عرض السيد ايروود (EYRAUD) سنة 1937 التغيرات التي تم إدخالها والاقتراحات المقدمة من طرف المغرب حول النظام المالي، والحلول المقترحة من قبل الحكومة. لقد كانت الجمارك الجزائرية جد حريصة على الحفاظ على أمنها ووضعها الصحي فاتخذت عدة إجراءات لمراقبة الثروة الحيوانية الموجهة إلى الجزائر: (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)
- مراقبة الثروة الحيوانية القادمة من المغرب، بفرض فرنك فرنسي على كل رأس لفائدة المغرب.
 - مراقبة المصالح البيطرية عند دخولها الأراضي المغربية وفرض واحد فرنك وخمسة وسبعين سنتم لفائدة الجزائر.
 - مراقبة ثلثة بنفس القيمة لفائدة المستعمرة عند خروجها ميناء الجزائر.

بقيت الثروة الحيوانية تخضع لنفس المراقبة والرسوم إلى أن تبين عدم فائدها، فألغيت وتم إصدار قرار 31 ديسمبر 1937 أضاف مصالح صحية وكيفية تنظيم عملها وجاء فيه:

- تحديد أيام وساعات المراقبة الصحية.
- نقل المواشي عبر السكك الحديدية من مغنية ونمور والبقية عبر البر مروراً من مركز مغنية، ونمور والعريشة. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

وفي 07 يناير 1938 صدر قرار آخر يعدل القرار الأول، نص على أن المراقبة الصحية تكون في المكاتب المختلطة في وجدة، برجم (Berghem)، وهي في مدينة بني مطهر التابعة لإقليم جرادة، على الطريق الرابط بين وجدة وفقيق وتبعد حوالي 80 كلم عن مدينة وجدة (<https://maalfallah.tv>, 2020)، ومارتامبري (Martimprey Du Kiss) وهي منطقة تقع شمال المغرب عبارة عن مضيق جبل طارق أسسها الجنرال ليوطي سنة 1908، (benisnassen.com, 2020) وتقليص عدد مكاتب المراقبة وتحديد مدتها، وقد اقترحت السلطات الفرنسية المراقبة الصحية من قبل المصالح المغربية، مع إزالة بعض الرسوم. (Archive d'Outre Mer, 18/01/1938)

ومع أن المشاكل قد واجهت فرنسا في طريقة ضمان تدفق السلع والبضائع بين المغرب والجزائر قبل الحرب العالمية الثانية إلا أنها وصلت إلى إبرام اتفاقيات سمحت لها بمواصلة تجارتها بين البلدين ما جعل مدراء وحكام فرنسا يعقدون ندوة لتدليل الصعاب والتشاور قصد تحقيق فوائد مادية وسياسية والحلول دون حدوث اضطرابات سياسية تؤثر على فرنسا والبلدين.

خاتمة:

سعت فرنسا لتسخير مستعمراتها بشكل كامل مستغلة جميع الإمكانيات بما فيها المجال البحري لخدمة اقتصادها خاصة في فترات الحروب، وهذا ما لمسناه في هذه الفترة غير أنها واجهت مشاكل في تجسيد ذلك فرغم احتلالها لكل من الجزائر والمغرب، فقد واجهت عدة عراقيل فحاولت إيجاد حلول فعلية من خلال عقد ندوة للوصول إلى نقاط مشتركة، ونتوصل من خلال هذه الدراسة إلى:

- بالرغم من إعطاء الأولوية للاقتصاد الجزائري والمغربي في هذه الندوة إلا أن الجانب السياسي قد أخذ حيزاً من الاهتمام في هذه الدراسة، فالتوتر في العلاقات السياسية بين الدول الأوروبية التقليدية والحديثة، وخشية فرنسا من إمكانية انتقال هذا الاضطراب إلى المستعمرات، جعلها

- تحاول تدارك الأمر، فقد عرفوا نفس التجربة أثناء الحرب العالمية الأولى، وأدركوا مدى أهمية استمرارية التبادل التجاري لضمان حركية للأنشطة الاقتصادية.
- تسبب عدم وصول المواد الضرورية الزراعية منها والصناعية أثناء الحرب العالمية الأولى إلى توقف العديد من المصانع الفرنسية، ولهذا فكرت السلطة في طريقة تساعد على ضمان انتقال السلع والأشخاص في حالة الصراعات أو حروب، فالاضطرابات السياسية التي كانت تعرفها منطقة سبتة جعلت فرنسا تستغل ميناء نمور بالجزائر مع ضمان مصلحة كل المستعمرة.
 - الحفاظ على التبادل التجاري المنتظم بين البلدين، وضمان استمراريته بطرق قانونية
 - محاولة احتواء الوضع قبل أن يأخذ بعدا إقليميا وذلك بتهدئة الأوضاع في البلدين، ومراقبة المؤسسات التعليمية في الجزائر والمغرب.
 - الرغبة في حفظ الأمن إلا أن الساحة الداخلية للبلدين عرفت نشاطا سياسيا مثلته النخبة، وخشيت فرنسا من هذا النشاط المتزايد فقامت بحل الأحزاب واعتقال بعض الزعماء، ومراقبة نشاط بقية السياسيين.
 - تخوف فرنسا من إمكانية انتقال الأفكار السياسية المغربية إلى الجزائر مما قد يسبب هلعا إضافيا للمحتل، فدأبت الإدارة الفرنسية على إعداد تقارير دورية حول الحالة الذهنية للجزائريين، ومدى تأثرهم بالأفكار الخارجية، خاصة تلك القادمة من المغرب.
 - تخوف فرنسا من إمكانية دخول الأسلحة، فسلحت المدنيين، وضاعفت عدد المراقبين وكثفت وشددت الرقابة على الحدود.
 - تشجيع التبادل التجاري بين موانئ البلدين، مع فرض رقابة تتحكم فيها السلطة الفرنسية في كلا البلدين.
 - تمتين العلاقات الجزائرية المغربية في بتفعيل الحركة التجارية عبر الموانئ، لتفادي تعطيل الحركة الاقتصادية في حالة نشوب حرب.
 - فرض إجراءات صارمة لتفادي حدوث صدام بين الطرفين.
 - سعي فرنسا في الجزائر إلى الحفاظ على مصالحها ولهذا كانت متشددة في انتقال البضائع من وجدة إلى ميناء نمور خوفا من انتقال الأوبئة.
 - الحفاظ على مصالح المستوطن في الجزائر رغم أن المحتل هو فرنسا

الملاحق:

الملحق 1:

AOM, journal officiel de France, N°161, PP 8437 8438, 1920,

Cinquante-deuxième année. — N° 161. Le Numéro: Cinquante centimes. Lundi 14 Juin 1920.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ABONNEMENTS	ÉDITION COMPLÈTE			ÉDITION PARTIELLE		
	Un an	6 mois	3 mois	Un an	6 mois	3 mois
France, Algérie, Tunisie et Maroc	240 fr.	125 fr.	65 fr.	180 fr.	95 fr.	50 fr.
Colonies françaises et pays de protectorat français	280 "	135 "	70 "	200 "	105 "	55 "
Etranger	280 "	145 "	75 "	220 "	115 "	60 "

L'ÉDITION COMPLÈTE comprend : 1° le JOURNAL OFFICIEL, proprement dit ; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre ; — 3° tous les Documents parlementaires et administratifs publiés en annexes ; — 4° le Bulletin des annonces légales obligatoires à la charge des sociétés financières ; — 5° les Tables annuelles dérivées gratuitement aux abonnés d'un an.

L'ÉDITION PARTIELLE comprend : 1° le JOURNAL OFFICIEL, proprement dit ; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre.

Les abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois. — Envoyer le montant net en un mandat-poste, bon de poste ou chèque postal (compte courant n° 10.007, Paris).

JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS 7

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 1 FR. 50

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉDITION COMPLÈTE

Le tarif de l'abonnement au JOURNAL OFFICIEL, avec les COMPTES RENDUS IN EXTENSO DES SÉANCES DU SÉNAT ET DE LA CHAMBRE, LES ANNAIRES DU SÉNAT ET DE LA CHAMBRE, LE BULLETIN DES ANNONCES LÉGALES OBLIGATOIRES À LA CHARGE DES SOCIÉTÉS FINANCIÈRES, TOUTS AUTRES DOCUMENTS PUBLIÉS EN ANNEXES ET LES TABLES, délivrés gratuitement aux abonnés d'un an est fixé en France, en Algérie, en Tunisie et au Maroc, à 240 fr. pour un an, à 125 fr. pour six mois, à 65 fr. pour trois mois.

Numéro du compte courant des chèques postaux : 10.007.

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

Lois.

Loi concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports (page 8437).

— investissant de la personnalité civile les écoles de maîtres mineurs d'Alais et de Bousil (page 8440).

Ministère de la justice.

Arrêté portant au titre premier des greffes de justice de paix d'Algérie (page 8439).

Ministère de l'intérieur.

Décret autorisant des communes à changer de nom (page 8440).

Ministère des finances.

Décret prohibant l'importation en France et en Algérie des vins étrangers piqués, tourrés, croupés, aigris ou avariés (page 8440).

Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.

Décret portant nomination dans la Légion d'honneur (page 8440).

Ministère du commerce et de l'industrie.

Convention relative à l'importation en France et en Portugal de certains produits et marchandises prohibés (page 8441).

Ministère de la guerre.

Décret conférant la médaille militaire à titre posthume (page 8441).

— et décisions portant promotions, nominations :

Gendarmerie (page 8446).

Service de santé (page 8450).

Aéronautique militaire (page 8450).

Ministère de la marine.

Décret relatif aux spécifications adoptées par la commission permanente de standardisation dans sa séance du 23 décembre 1919 (page 8450).

— modifiant divers décrets relatifs au service du contrôle de l'administration de la marine (page 8450).

Arrêté nommant un chargé de cours à l'école d'application d'artillerie navale (page 8450).

Décisions portant mutations :

Officiers de marine (page 8450).

Officiers mécaniciens (page 8450).

Service de santé (page 8450).

— attribuant des prix Alcide Larmée du temps de guerre (page 8450).

Requêtes concernant les militaires disparus pendant la guerre (page 8450).

PARTIE NON OFFICIELLE

Sénat — Ordre du jour. — Convocation de commissions (page 8461).

Chambre des députés. — Ordre du jour. — Convocation de commissions (page 8462).

Avis, communications et informations.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Propositions de tarifs soumises à l'homologation du ministre (page 8463).

Société de géographie (page 8463).

Annonces (page 8463).

PARTIE OFFICIELLE

LOI concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

Administration des ports.

Art. 1^{er}. — L'administration d'un port maritime de commerce peut être confiée à un organisme local dans les conditions définies par la présente loi.

Le nouveau régime est institué dans chaque port par un décret, rendu en conseil d'Etat, après enquête, le comité régional du groupement économique auquel appartient le port préalablement entendu, sur la proposition du ministre des travaux publics, du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du ministre de l'agriculture, du ministre de la marine et du ministre des finances. Ce décret détermine la circonscription du port et règle les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime antérieur.

La circonscription comprend les accès maritimes de l'établissement, dans les limites fixées par le décret ; elle peut comprendre, outre le port principal, un certain nombre de ports secondaires. Le port et ses dépendances continuent à faire partie du domaine public.

Les droits et obligations de l'Etat, en matière de domanialité et de travaux publics, sont conférés au port dans les mêmes conditions qu'aux administrations de chemin de fer.

Art. 2. — Un port dans lequel a été insti-

tué le régime organisé par la présente loi est un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics.

Art. 3. — L'administration du port est assurée par un conseil et par un directeur dont les attributions respectives sont définies ci-après.

Art. 4. — Le conseil d'administration comprend :

1° Des représentants de la chambre de commerce dans la circonscription de laquelle se trouve le port, des représentants du conseil général du département et du conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port, des représentants des réseaux de chemins de fer d'intérêt général aboutissant au port, un représentant de l'administration des finances, un représentant des ouvriers du port et, dans les ports juxtaposés à un port militaire, un officier de la marine militaire ;

2° Des membres choisis parmi les principaux usagers du port, les principaux industriels, commerçants et agriculteurs des régions desservies par le port, les principaux groupements professionnels de la marine marchande, tels que les armateurs français, agents français des compagnies françaises de navigation, capitaines de navires et inscrits maritimes ; en outre, parmi les entrepreneurs et agents d'entreprises de transports fluviaux, les agents des sociétés concessionnaires d'outillages publics, les constructeurs de navires, les courtiers maritimes, les consignataires, les entrepreneurs de manutention maritime, les transitaires, les exploitants d'entrepôts réels des douanes, enfin, parmi les spécialistes qualifiés en matière de construction et d'exploitation des ports.

Art. 5. — Le décret d'institution détermine dans chaque cas la composition du conseil d'administration qui doit comprendre neuf, quinze ou vingt et un membres. Le nombre des membres du conseil peut être modifié par des décrets ultérieurs.

Dans les villes où siège une chambre de commerce, le conseil est constitué comme suit :

1° Les membres désignés par la chambre de commerce du port. La moitié au moins de ces membres doit être choisie dans cette chambre ou hors de la chambre parmi les catégories de personnes visées au paragraphe 2° de l'article précédent ;

2° Un nombre égal de membres nommés par décret ;

Le tiers de ces membres est choisi sur des listes de présentations établies par les chambres de commerce des régions spécialement desservies par le port et comprenant chacune un nombre de noms triple de celui des membres à désigner. La liste des chambres de commerce appelées à participer à la désignation des membres du conseil d'administration et le nombre des représentants attribués à chacune d'elles sont déterminés par le décret institutif prévu à l'article 1°. Les décrets de nominations sont rendus en conseil des ministres et contresignés par les ministres intéressés ;

3° Un membre désigné par le conseil général du département dans lequel se trouve le port, ou, dans l'intervalle des sessions, par la commission départementale ;

4° Un membre désigné par le conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port ;

5° Un ouvrier du port nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics et choisi sur une liste de candidats présentée par les syndicats d'ouvriers et chefs d'équipe ou contremaîtres prenant part à l'exécution matérielle des travaux de manutention des marchandises sur les quais du port. Les conditions requises de ces candidats, ainsi que les conditions relatives à leur présentation, seront déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 21 de la présente loi.

Art. 6. — Les membres du conseil d'administration sont nommés ou désignés pour six ans ; ils sont rééligibles ; le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans dans le cours de décembre.

Lors de la constitution d'un conseil d'administration, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement des dites séries sont réglés par le sort.

Art. 7. — Le conseil nomme un président et un vice-président choisis parmi ses membres.

Art. 8. — Le directeur, choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration, est nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande.

Il ne peut être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration.

Ses émoluments sont fixés par le conseil et imputés sur le budget du port.

Art. 9. — Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur sont incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député.

Ne peuvent être membres du conseil :

1° Les fonctionnaires attachés au service dont il a la gestion ;

2° Les agents payés sur les fonds dont il dispose.

Les membres du conseil ne peuvent être entrepreneurs des services qu'ils administrent.

Les fonctions de membre du conseil sont gratuites. Les membres du conseil ont seulement droit au remboursement des frais, que nécessite l'exécution de leur mandat.

Art. 10. — Le conseil d'administration statue, définitivement, sur tout ce qui concerne les travaux, l'outillage et l'exploitation du port, sauf sur les projets des travaux qui entraînent des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port, ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat. Il prend, en se conformant aux dispositions des articles 11 et 12 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent, et qui comprennent l'administration, l'entretien, l'exploitation et les améliorations du port. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics et intéressant le port.

Art. 11. — Le port dispose des ressources ordinaires ci-après :

1° Produits des droits de quai, tels qu'ils

sont ou seront institués par les lois sur la matière, ainsi que les centimes additionnels régulièrement autorisés ;

2° Produits des péages locaux, établis, par application des lois sur la marine marchande, en vue de subvenir au maintien des profondeurs des rades, passes, chenaux et bassins du port ;

3° Produits des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services qu'il organise ou subventionne, en vue d'assurer le sauvetage des navires, équipages passagers et cargaisons, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;

4° Produits des taxes et redevances de toute nature, dont la perception aurait été régulièrement autorisée ;

5° Produits du domaine public dans les conditions déterminées à l'article 1° ;

6° Produits de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port, et, éventuellement, de l'exploitation des voies ferrées des quais ;

7° S'il y a lieu, subside de l'Etat pour contribution à l'entretien des accès du port. Le décret institutif détermine le montant de ce subside, ainsi que les conditions dans lesquelles il peut être revisé.

Art. 12. — Le port dispose des ressources extraordinaires ci-après :

1° Subsidés de l'Etat, du département, des communes, des chambres de commerce, des groupements économiques et autres établissements publics et des particuliers pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès ; ces subsidés étant donnés sous forme de subvention en capital ou d'annuités ;

2° Produits des péages locaux établis, par application des lois sur la marine marchande, en vue de subvenir soit à l'amélioration des accès, soit à l'amélioration des ouvrages et de l'outillage du port ;

3° Produits des emprunts autorisés ;

4° Dons et legs ;

5° Toutes autres recettes accidentelles.

Art. 13. — Le conseil d'administration établit, chaque année, un budget ordinaire et un budget extraordinaire, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

Les dépenses du budget ordinaire comprennent les dépenses annuelles et permanentes.

Les dépenses d'entretien et de réparations sont obligatoires. Elles peuvent être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande et être inscrites, d'office, au budget.

Toutes les autres dépenses ressortissent au budget extraordinaire.

Chaque année, le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent est soumis, avant le 1^{er} août, à l'approbation du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, et du ministre du commerce et de l'industrie.

Le budget de l'année suivante est soumis, avant le 1^{er} août, à l'approbation du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande et du ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 14. — Aussitôt après chaque séance du conseil d'administration, une ampliation du procès-verbal des délibérations est

قائمة المصادر والمراجع:

1. أعمال الندوة العلمية نوفمبر (1997). المقاومة العربية ضد الاستعمار 0229-0211 الجذور والتجليات. (p. 223). أغادير: الهلال العربية للطباعة والنشر.
2. جلال يحيى، و آخرون. (1966). المغرب الكبير الفترة المعاصرة وحركات التحرر والاستقلال. الاسكندرية: دار القومية للطباعة والنشر.
3. حاتم بن محمد الكوراجي. (07 02, 2017). التعليم في المغرب في عهد الحماية "الفرنسية" بين الفرنسية وسلخ الهوية. تاريخ الاسترداد 07 02, 2021، من alukah.net/social
4. خالد ف. ط. 2008، جوان. (نشأة الحركة الوطنية. دورية كان التاريخية. 91، p. 8(1)،
5. شوقي الجميل. (2007). المغرب العربي الكبير (من الفتح الإسلامي إلى الوقت الحاضر) (الإصدار 8). القاهرة: المكتب المصري.
6. عبد القادر حلوش. (1999). سياسة فرنسا التعليمية في الجزائر (الإصدار 1). برج الكيفان الجزائر: شركة دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع.
7. علال الفاسي. (2003). الحركات الاستقلالية في المغرب العربي (الإصدار 1). الدار البيضاء: مطبعة النجاح الجديدة.
8. مصطفى هشماوي. (2000). جذور نوفمبر 1945 في الجزائر، دراسة منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954. الجزائر: دار هومة.
9. يوسف منصارية. (بلا تاريخ). الاتجاه الثوري في الحركة الوطنية بين الحربين العالميتين (1919-1939). الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب.
10. alge-roi.fr. (s.d.). *Les petits ports secondaires des départements d'Oran*. Récupéré sur alge-roi.fr: alge-roi.fr/Alger/portsmaritimes
11. Archive d'Outre Mer. (12-09-1919). *gouvernement générale de l'Algérie, la ligne aérienne, N°4837*. Archive d'Outre Mer.
12. Archive d'Outre Mer. (18/01/1938). *E90/conférences Algéro-Marocaines*. Archive d'Outre Mer.
13. Archive d'Outre Mer. (s.d.). *E/90 les rapports de CIE1938*. Archive d'Outre Mer.
14. Archive d'Outre Mer. *E/90, Rapport de police sur l'activité des oulémas, N°109, Oran*. Archive d'Outre Mer.
15. Archive d'Outre Mer. (s.d.). *GGA, Assemblée général Algérien 1874, P37 .1*. Archive d'Outre Mer.
16. Archive d'Outre Mer/1794. (s.d.). *Note sur la situation des travaux publics*. Archive d'Outre Mer.
17. benisnassen.com. (2020, 11 25). *benisnassen.com*. Récupéré sur https://www.benisnassen.com
18. Bruno, M. (s.d.). *sur la politique des ports*.
19. Charles, R. A. (1979). *histoire de l'Algérie contemporaine*. Paris: PUF.
20. Chikh, S. (1981). *L'Algérie en Arme : ou temps des certitudes* (éd. 2). Paris: economica.
21. Ageron, CR. (1979). La politique berbère du protectorat marocain de 1913 -1934. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 18(1), 50-90.
22. Gilles, L. (1999). *a politique berbère de la France et le nationalisme Marocain*. Paris: l'Harmattan.
23. https://maalfallah.tv. (2020, 11 25). *maalfallah.tv*. Récupéré sur https://maalfallah.tv
24. Kaddache, M. (2003). *Histoire Nationalisme Algérien* (Vol. II). Alger: EDIF.
25. Katan, Y. (s.d.). *Oujda, une ville frontière du Maroc (1907-1956) Musulmans, juifs et chrétiens en milieu coloniale*. L'Harmattan.
26. Meynier, G. (2003). *Histoire intérieure du FLN (1954-1962)*. Alger: Casbah.
27. Taguia, M. (s.d.). *la guerre de l'Algérie*. Alger : office ds publications universitaires.