

المشروع الفرنسي "أرو-إفريقيا": رهان اقتصادي أم إيديولوجيا استعمارية؟

The French Euro-Africa Project: An Economic Gamble or Colonial Ideology?

عسال نور الدين 1 بلجة عبد القادر

1- جامعة سيدي بلعباس (الجزائر) - (مخبر الجزائر والحوض الغربي للبحر المتوسط

جامعة سيدي بلعباس، الجزائر

الإيميل: assalnouredine22@gmail.com

2- جامعة سيدي بلعباس، (الجزائر)

الايمل: beldjaabdelkader68@gmail.com

تاريخ الاستلام : 2025-07-10 تاريخ القبول: 2025-10-10 تاريخ النشر: 2025-12-20

ملخص:

يتناول الموضوع السياسة الفرنسية الاستعمارية تجاه مستعمراتها فقد حاولت في إطار إستراتيجيتها تنفيذ مجموعة من المشاريع ومن ضمنها مشروع أرو-أفريقيا الذي حاولت من جهة القضاء على الثورة الجزائرية ومن جهة أخرى بسط نفوذها على القارة الأفريقية خاصة بعد الحرب العالمية الثانية حيث عرفت العلاقات الدولية تغيرا في موازين القوى لصالح الولايات المتحدة الأمريكية التي أحكمت سيطرتها على منطقة الشرق الأوسط الممون الأساسي لأوروبا من الطاقة الأمر الذي انعكس على الأوضاع الاقتصادية للمنطقة. ليأتي هذا المشروع الذي تبنته فرنسا خاصة بعد الاكتشافات الطاقوية بالجزائر بداية من 1956 التي كانت آلية من آليات تثبيت السلطات الاستعمارية بأن الصحراء غير جزائرية والتي يمكنها أن تغطي الحاجات الأوربية من الطاقة وتمثل البعد الخلفي للأمن الأوربي وقاعدة قوية في مواجهة التهديدات التي يمكن أن تزعزع أمن القارة، غير أن هذه المخطط الفرنسي فشل فشلا ذريعا فقد أبدت الدول الأوربية مخاوفها باعتبار أن المنطقة غير مستقرة أمنيا لا يمكن المجازفة باستثماراتها.

كلمات مفتاحية: أرو أفريقيا؛ الثورة الجزائرية؛ المحروقات؛ فرنسا؛ أرويا

Abstract:

This study examines French colonial policy toward its former colonies, particularly within the framework of its strategy to implement a series of projects, including the Euro-Africa project. This initiative aimed, on one hand, to suppress the Algerian Revolution and, on the other hand, to consolidate France's influence over the African continent, especially after World War II. During this period, international relations shifted in favor of the United States, which tightened its control over the Middle East, Europe's primary energy supplier. This shift impacted the economic dynamics of the region. The Euro-Africa project, championed by France following hydrocarbon discoveries in Algeria in 1956, sought to reinforce colonial authorities' claims that the Sahara was "non-Algerian." France positioned the Sahara as a resource to meet Europe's energy needs, a strategic depth for Europe's security, and a stronghold to counter threats to the continent's stability. However, this French scheme failed spectacularly, as European countries expressed reservations, citing the region's security in stability and the risks to their investments.

Keywords: Euro-Africa; Algerian Revolution; Hydrocarbons; France; Europe

مقدمة:

عمل الاستعمار الفرنسي منذ دخوله الجزائر على تنفيذ جملة من المخططات والمشاريع وتوظيف كل مقدراته العسكرية والاقتصادية من أجل إخضاع الإنسان المحلي وبسط نفوذه، فالجزائر بموقعها الاستراتيجي الهام جعلها همزة وصل إفريقيا وأوروبا ونقطة عبور نحو القارة الإفريقية، وغناها بثروات طبيعية متنوعة مما جعلها محل أطماع القوى الاستعمارية الكبرى وبينها فرنسا التي رأت أن احتلال الجزائر سيمكنها من السيطرة على أهم المناطق في العالم ويدعم قوتها العسكرية والاقتصادية الدولية، ولتحقيق تلك الأهداف وضعت الكثير من المشاريع طيلة فترة الاحتلال، ومع تراجع الدور الريادي لأوروبا لصالح قوى جديدة طرحت فكرة ربط القارة الأفريقية عن طريق مشروع أرو-أفريكا.

ولمعالجة الموضوع طرحنا الإشكالية التالية:

ما هي طبيعة وأسس مشروع أرو-أفريكا؟ في أي إطار اقتصادي وسياسي وعسكري طرح المشروع؟ ما هي أهداف فرنسا منه؟ ما أهمية الجزائر لتجسيد المشروع؟ وما مدى استجابة أوروبا الغربية لمطلب فرنسا الاستعمارية؟

أما أهداف البحث فتتمثل في:

- الكشف عن المشروع الذي لم ينل حقه من البحث التاريخي خاصة من قبل المؤرخين الجزائريين.
- إبراز مكانة الجزائر في العلاقات الاقتصادية الدولية آنذاك
- الفشل الذريع لمحاولة الاستعمار الفرنسي في جر الدول الأوروبية للمساهمة في حربه ضد الثورة الجزائرية.

اعتمدنا في إنجاز البحث على المنهج التاريخي في تحليل الأحداث التاريخية ووضع مقاربة بين مختلف المواقف الدولية تجاه القضية الجزائرية.

1-تداعيات أزمة السويس في تمويل أوروبا بالطاقة:

1-أ-إجراءات المجلس الأوروبي:

ساعدت الحرب العالمية الثانية على تحول أوروبا الغربية في استهلاك النفط من جهتين، الأولى تعرض صناعة الفحم لكثير من الأضرار والتعطيل أثناء الحرب كما حدث في ألمانيا وبلجيكا وفرنسا بسبب المجهود الحربي المباشر، أو في مناطق أخرى كبريطانيا خاصة في مناطقها الوسطى والشرقية، والثانية اعتماد أوروبا على النفط بعد الحرب الثانية في إطار خطة مارشال الاقتصادية

الأمريكية التي صممت لإنقاذ أوروبا (الرميحي، 1982، ص 79)، وقد اعتمدت هذه الخطة أساسا على نقل النفط الرخيص من الشرق الأوسط لاستخدامه كمصدر أساسي للطاقة والتصنيع ولمعرفة مقدار نمو الاعتماد على النفط في أوروبا الغربية خلال الثلاثين سنة من النصف الأول من القرن العشرين، يمكن ملاحظة حجم طاقة التكرير في أوروبا الذي ارتفع من 45 مليون طن (283.5) مليون برميل سنة 1950 إلى 220 مليون طن سنة 1960 (سامسون، 1976، ص 244).

كان النفط الذي يصل إلى أوروبا في السنوات التي أعقبت الحرب الثانية نفطا مكررا جاهزا للاستعمال جزء منه مدفوع من برنامج المساعدات الأمريكية، إلا أن التخوف من الاعتماد على النفط المكرر لفترة طويلة، وضرر استيراده على ميزان المدفوعات حيث أن النفط المتوفر يأتي من مناطق الدولار من شركات أمريكية، إلى جانب رغبة الدول الأوروبية في إقامة صناعة تكريرية لتشغيل اليد العاملة، مما دفعها إلى ضرورة إيجاد وسائل لحماية اقتصادها منها بناء مصانع البترول لتعويض استيراد مشتقات النفط بنفط مكرر محليا، ومن جهة أخرى استطاعت الحكومات الأوروبية أن تحصل على هامش من السيطرة على نظام تصدير النفط إلى بلدانها بفرض ضريبة على الشركات النفطية الكبرى، فثمن كل برميل مصدر إلى أوروبا تذهب 52 % منه إلى الحكومات الغربية، و 42 % إلى الشركات المنتجة و 6 % فقط إلى الحكومات المنتجة (الرميحي، مرجع سابق، ص 80).

ومما زاد الوضع سوءا معاناة أوروبا من أزمة فحم خطيرة اعتبرت من المشاكل الأكثر تهديدا لمستقبل أوروبا الغربية، مما أدى إلى عجز طاقتي كبير، فالطاقة النووية التي ستعوض جزء من الاحتياجات سوف لن يظهر لها أثر إلا بعد عشرين سنة، وإلى غاية هذا التاريخ فإن أوروبا الغربية تجد نفسها مرغمة على البحث خارج حدودها لتغطية هذا العجز الذي من الممكن أن يصل إلى حدود 250 مليون طن من الفحم في 1965، و 350 مليون طن سنة 1975 (ANOM.FM.81F. Boite N°1808)، والملاحظ أن اعتماد السوق الأوروبية المشتركة على البترول خلال الفترة الممتدة من 1950 إلى 1965 قد ارتفعت من 10 % من جملة استهلاك الطاقة إلى 45 %، بينما انخفض الاعتماد على الفحم من 74 % إلى 38 % (الرميحي، مرجع سابق، ص 81)، ووصل إنتاج البترول العالمي سنة 1956 باستثناء روسيا وأوروبا الشرقية، والصين إلى حوالي 780 مليون طن أي 15 مليون برميل يوميا، نصف هذه الكمية تنتجها الولايات المتحدة الأمريكية والنصف الآخر يأتي الجزء الأكبر منه من منطقة الشرق الأوسط والدول الواقعة حول الخليج العربي بإنتاج وصل إلى 180 مليون طن سنويا أي 3.6 مليون برميل يوميا ومنطقة أخرى هي منطقة الكارييب خاصة فنزويلا التي تنتج 130 مليون سنويا أي 2.6 مليون برميل

يوميا)، وبقيّة الإنتاج حوالي 80 مليون طن تأتي من عدد هام من الدول، كإندونيسيا مثلا

Organisation Européenne de coopération économique

كانت البنية العامة لنقل البترول عبر البحر خلال الشهور الأولى من سنة 1956 تتمثل في منطقتين: الولايات المتحدة الأمريكية التي تستورد من الكارييب وأوروبا التي تستورد من الشرق الأوسط، حيث أن 85 % من الإنتاج الكلي لتموين العالم الحر تمر عبر البحر، ففي سنة 1956 انتقل الأسطول البترولي العالمي ذات الحمولة التي تفوق 2000 طن من 2700 إلى 2850 باخرة التي تمثل 44 مليون طن من الحمولة واستعملت تقريبا في اتجاه السواحل الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية وقراية النصف نحو أوروبا.

جدول رقم 01: بنية التموين البترول مليون طن سنويا

المصدر	مجموع الإمدادات
الولايات المتحدة الأمريكية	04
كارييب	26
مجموع نصف الكرة الغربي	30
الخليج العربي عبر قناة السويس	65
شرق البحر الأبيض المتوسط	35
البحر الأسود	05
إندونيسيا	03
مختلف	10
المجموع	148

المصدر: (OECE, P11)

كان بترول الشرق الأوسط يصدر نحو أوروبا عبر ثلاثة طرق: قناة السويس، وشبكتي الأنابيب الواصلة إلى الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، وخلال هذه الفترة، بلغت الحمولة التي عبرت قناة السويس نحو أوروبا 1.5 مليون برميل يوميا و 75 مليون طن سنويا، وحوالي 12 % من الحمولة الإجمالية أي 40 مليون طن سنويا نقلت عبر أنابيب إلى نصف الكرة الغربي، وفي وسط سنة 1956 حوالي 70 % من التسليمات بترول الشرق الأوسط إلى أوروبا عبرت قناة السويس و 30% بواسطة الأنابيب إلى البحر الأبيض المتوسط (OECE.p13)، وقد قامت لجنة البترول "بترول-آفاق أوروبية" بنشر تقرير سنة 1956 تشير فيه إلى إمكانية إنشاء أنابيب أخرى نحو سواحل المتوسط، أو حتى نحو أوروبا، لكن لم ينجز أي منها خلال صيف 1956 فالأنابيب التي دخلت حيز العمل هي أنبوب "التابلاين"

بقدرته نقل 16 مليون طن (320) ألف برميل يوميا (الذي ينقل بترول المملكة العربية السعودية، وأنبوب العراق) بترول يوم كومباني (الذي ينقل بترول كركوك والموصل، نحو بانياس بسوريا، وطرابلس بلبنان، قدرته 25 مليون طن 500) ألف برميل يوميا، وأنبوب نحو حيفا بفلسطين بقدرته 2 مليون طن سنويا (40) ألف برميل يوميا (OECE, p14).

لقد بلغ استهلاك أوروبا حوالي 781 مليون طن بينما الإنتاج وصل إلى 615 مليون طن أي بعجز وصل إلى 165 مليون طن، وقدر المختصون أن الحاجيات من الطاقة ستستمر في الارتفاع، فلا يمكن للدول الأوروبية الإبقاء على مكانتها الاقتصادية العالمية والاستمرار في الرفع من المستوى المعيشي لسكانها، دون أن يرتفع الاستهلاك من الطاقة فقد ارتفع من 930 مليون طن إلى 1000 مليون سنويا ما يعادل من الفحم في 1965 وبين 1100 م طن إلى 1300 مليون طن سنة (Conseil de l'Europe 1975, p08 sous commissions N° 05.économique)

وعلاوة على ذلك نشرت لجنة خبراء برئاسة السير هارولد هارتلي "Sir Harold Hartley" تقريرا معنونا سنة: 1956 أوروبا أمام حاجياتها المتنامية "أشار فيه أن أوروبا تفتقر إلى الغاز والبترول و إنتاجها لا يغطي إلا نسبة 3.5% من الحاجيات، وأوصى التقرير بضرورة دفع نشاط البحث البترولي في كل الدول التي تمتلك أحواض رسوبية (1)، لأن الاستهلاك يرتفع بمعدل 13% سنويا التي سجلت بين 1948-1956، ووصل الطلب خلال السداسي الأول من سنة 1957 إلى 55.5 مليون طن للاستهلاك الداخلي، و 7.6 مليون طن للتخزين كما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم: (02) الاستهلاك خلال السداسي الأول من سنة 1955-1956-1957 مليون طن

تقديرات 1957	1956	1955	
55.5	48.1	41.1	الاستهلاك الداخلي: السداسي الأول
7.6	7.1	6.1	التخزين: السداسي الأول

المصدر: (OECE, p15)

بعد الحرب العالمية الثانية عرفت نسبة الاستهلاك تغيرا محسوسا، فالاستهلاك الداخلي للمنتجات الثقيلة عرف ارتفاعا مستمرا بسبب استعمال هذه المنتجات في العديد من الميادين التي كان مصدرها الأساسي الفحم، فالحاجيات المتعلقة بمختلف المنتجات عرفت تنوعا من سنة لأخرى، وبالتالي فقد انتقل إنتاج التكرير منذ الحرب الثانية في المعامل الأوروبية من 17.5 مليون طن في 1948

إلى 103 مليون طن في سنة 1956، وبذلك استطاعت أوروبا من تغطية 90 % من حاجياتها كما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم 03: إنتاج معامل التكرير الأوروبية (مليون طن)

التصدير	الاستهلاك الكلي الداخلي	الواردات	إنتاج معامل التكرير	
/	39.9	/	17.5	1948
/	46.9	/	26	1949
2.5	55	18.4	36.8	1950
4.9	65.8	16.7	53.9	1951
8.3	69.6	8.9	68	1952
9.6	75	8.6	77.2	1953
8.9	86.8	9.1	88.7	1954
6.6	99.9	14.9	94.2	1955
7.9	115.6	22.1	102	1956

المصدر: commission économique sous commissions, Conseil de l'Europe, op.cit, p16

أصبحت منطقة الشرق الأوسط منذ الحرب العالمية الثانية من أهم المصدرين الأساسيين للبترول الخام، وازدادت تبعية أوروبا شيئاً فشيئاً لهذا المصدر، والإمكانية التي تحوزها هذه المنطقة للرفع من صادراتها البترولية مرتبط بديمها بالاستقرار السياسي، ومن المهم الإشارة إلى أن مصالح المناطق المنتجة، والخاصة بالعبور والمستهلكة متكاملة، فأى عمل تعسفي من طرف أحد أو العديد من الدول المنتجة أو الدول الخاصة بالعبور، يمكن أن يؤدي إلى انعكاسات خطيرة على التزود بالبترول من الشرق الأوسط، ومن أجل تغطية حاجيات أوروبا في حالة ما إذا توقف التزود عبر الطرق العادية هناك مصدر ثاني هو الولايات المتحدة الأمريكية التي بدأت في الرفع من مخزونها، لذا كان من الضروري إيجاد بدائل إضافية، لكن تبقى هذه البدائل ضئيلة جداً، فإنتاج بعض الدول المستعمرة من البترول الخام والوقود السائل ارتفع بحوالي 11 % (Conseil de l'Europe commission% 11) sous commissions.économique, op.cit, p08 فقط ويغطي ستة أشهر وليس هناك لإمكانية زيادة

الإنتاج على المدى القصير، وفي هذا الشأن صرح "فرادبارلات" Fred Barillett رئيس سوكوني موبيل للبترول قائلا: "عندما تتوفر الطاقة بكثرة وبسعر منخفض ومن مصدر أكيد، فستحدث الرفاهية للأمة، ومستوى المعيشة لأمة حديثة مرتبط باستعمال الطاقة، فحقول الشرق الأوسط هي التي تلي الحاجات الطاقوية للعالم الغربي، فماذا سيحدث إذا انقطع هذا البترول؟ فعلى العالم الغربي البحث عن مصادر أخرى في مناطق أخرى من العالم وتوسيع نشاط البحث لسد الحاجات المستقبلية" (ANOM. FM. 81F.Boite N° 116) "ودائما في هذا الشأن فقد ذكر" روبرت وود Robert Wood رئيس اللجنة التنفيذية لشركة البترول الأمريكية المستقلة: "إن تبعية الغرب لبترول الشرق الأوسط سيتسبب مستقبلا في مشكل هام ومقلق، فالطلب العالمي على البترول وخاصة بأوروبا الغربية سيرتفع بمعدل سريع، فإذا قررت أوروبا الغربية والعالم الليبرالي عدم الاعتماد على بترول الشرق الأوسط كمصدر للطاقة، فإن الخطر سيزداد. (ANOM. FM. 81F.Boite N° 116)

أدت أزمة قناة السويس إلى غلق المنافذ كلية وتوقف أنابيب البترول بتخريب منشآت الضخ وبذلك بقت الإمكانية الوحيدة للتزود بالبترول بالمنطقة الشرقية للبحر الأبيض المتوسط تتمثل في استعمال "التابلاين" انطلاقا من العربية السعودية، لكن هذه الأخيرة قررت فرض الحظر على الحمولات في اتجاه فرنسا والمملكة المتحدة، ومع بداية نوفمبر من سنة 1956 أصبحت أوروبا محرومة من تمويناتها البترولية ومن وسائل النقل التي تصل قدرتها التدفقية إلى 1.8 مليون برميل يوميا أي ثلثي التموينات الإجمالية، وكانت ناقلات البترول المتجهة من الخليج العربي إلى أوروبا عبر رأس الرجاء الصالح لا تستطيع نقل أكثر من 60 % من البترول ولتغطية هذا العجز، كان لابد من رفع الحمولة بـ 80% وهذه الحمولة الإضافية غير موجودة فعدد الناقلات لا يتجاوز العشرين (OECE, op.cit, p19).

أدت الفوضى التي عرفها النقل البترولي إلى مشكل حقيقي واجهته أوروبا بعد الأزمة، فكان الحل الوحيد يكمن في استبدال مصادر الطاقة من الشرق الأوسط بالنصف الكرة الغربي، حيث في الحالة الأولى فإن المسار العابر للأطلسي لا يمثل حوالي 5 آلاف ميلا، بينما مسار رأس الرجاء الصالح يصل إلى 11 ألف كلم وبذلك تظهر العناصر الأساسية للمشكل كالآتي:

- استعمال الأسطول البترولي العالمي لتعويض تقلص قدرات النقل التي أحدثها مسار رجاء الصالح.
- الاستفادة الإضافية من نصف الكرة الغربي لاستعمال أحسن لقدرات ناقلات البترول لأن الطريق

أقصر. (ANOM. FM. 81F. Boite N° 116)

ظل المشكل الأساسي منذ البداية من الناحية العملية ليست فقط مرور بعض البواخر عبر مسار بدل آخر، لكن تحديد برنامج وتحركات مختلف البواخر بالنظر للحمولة المتوفرة، مما يعني عمل متواصل ومعقد، ومباشرة بعد تأمين القناة اتخذت الشركات البترولية الإجراءات التي يجب اتخاذها في حالة حدوث اضطراب في النقل من الشرق الأوسط، واستندت تقديراتهم على اعتبارات نظرية تتضمن الاستعمال الأقصى للحمولة المتوفرة، أي أن البترول الذي كان ينقل قبل ذلك من الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية، يستعمل فقط في المنطقة المتوسطية، واستبدال الطريق الطويل من الخليج العربي إلى أمريكا، وتسليم الجزء الذي يستورد من الكارييب إلى الساحل الغربي الأمريكي إلى أوروبا واستبداله بالتسليمات البترولية الآتية من خليج المكسيك. (OECE opcit.p23) فالتحليل النظري يبين أنه من أجل إبقاء التموين الكلي، فإنه من الضروري استبدال 56 مليون طن من البترول من الشرق الأوسط، بالاستيراد من النصف الكرة الغربي، ويظهر نصف هذه الكمية أي 28 مليون طن متوفرة لتحويلها نحو أوروبا، وحسب التقديرات الأكثر تفاؤلاً والتي أكدت أنه في وسط شهر ديسمبر، واعتباراً لعوامل عملية وتحليلات إحصائية، يمكن تغطية هذا العجز بـ 75% من الحاجيات وبشكل عادي (OECE ,op.cit ,p24).

وفي ظل الأوضاع التي ميزت منطقة الشرق الأوسط خلال عقد الخمسينات، والتي كان لها الأثر السلبي على القارة الأوروبية خاصة من ناحية التزود بالمحروقات، قامت "لجنة البترول" في سبتمبر 1956 بدراسة حول انعكاسات الاضطرابات المحتملة للنقل البترولي الآتي من الشرق الأوسط، وفي 5 أكتوبر من نفس السنة قدمت اللجنة للمجلس الأوروبي مقترحات حول العمل الذي يجب القيام به في حالة اضطراب التموينات الأوروبية والتي تتمثل فيما يلي:

- تشكيل لجان استشارية وطنية تضم ممثلين عن شركات التوزيع وتكون على اتصال دائم بالحكومات
 - دراسة إجراءات احترازية لتقليص استهلاك الطاقة في حال استمرار الندرة.
 - التنسيق بين الدول الأعضاء لتقاسم الأعباء بعدالة وتفادي القرارات الانفرادية
 - تفعيل آلية لتوزيع الحصص النفطية المتوفرة بين الدول الأعضاء بشكل متوازن
- (OECE,op.cit,p30).

صادق مجلس التعاون الأوروبي في 25 أكتوبر 1956 على مقترحات لجنة البترول وقدم توصيات إلى الحكومات العضو بتطبيقها، وقرر في حالة ندرة التموينات البترولية لأوروبا، فإن لجنة البترول تقوم

بتوزيع الكميات المتوفرة بين الدول الأعضاء بطريقة عادلة ومتوازنة، ويعتقد البعض أن انعكاسات أزمة السويس على الاقتصاد العام لأوروبا كان أقل خطورة مما كان مرتقبا، فهذه الظاهرة معزوه إلى العديد من العوامل من بينها التباطؤ الظاهري للتوسع الصناعي المسجل قبل بداية الأزمة، فعند دراسة العناصر الاقتصادية لأزمة السويس من الصعب التمييز بين العوامل التي أثرت على الطلب الحقيقي من البترول، وتقلص التموينات، ويمكن أن تكون لأحداث المجر الأثر كذلك على الطلب في النصف الكرة الغرب (OECE, op.cit, p30)، فالعديد من المؤشرات للإنتاج الصناعي في مجموع الدول الأعضاء، والمضبوطة لاعتبارات التقلبات الموسمية بقيت ثابتة منذ الثلاثي الأول لسنة 1956 إلى غاية نهاية السنة، ثم تعود للارتفاع مع بداية 1957، وهذا التباطؤ للتوسع الصناعي الناجم عن الاستعمال الكامل للقدرات الإنتاجية وندرة اليد العاملة، والإجراءات التي اتخذتها الدول الأوروبية للحد من التضخم، ساهمت منطقيا في التأثير على الطلب، وخلق وضعية تموينية أفضل من التوقعات فالعديد من الصناعات كانت أكثر تأثرا من غيرها من تقلبات التموينات البترولية، لكن من الصعب إيجاد مؤشرات صالحة للتغيرات المرتبطة بأزمة السويس، ويظهر أن الانعكاسات الوحيدة والدائمة لهذه الأزمة تمثلت في الآثار العامة على ميزان المدفوعات (OECE, op.cit, p43).

من جهة أخرى نلاحظ أن سعر التسليمات عرفت ارتفاعا مفاجئا منذ بداية الأزمة ففي بداية الأمر فإن قانون العرض والطلب أدى إلى ارتفاع نسبة أجر ناقلات البترول إلى 350 % مقارنة باستئجار السفن الخاصة للسفر، فالبواخر الصالحة لنقل البترول والمتوفرة في النصف الكرة الغربي كانت تطلب علاوة هامة، فزيادة المسافة عبر رأس رجال الصالح أدت إلى رفع سعر البترول المنتجة نحو أوروبا، وبالتالي فإن نفقات النقل أثناء الأزمة ارتفعت إلى 4.5 دولار للطن على التسليمات مهما كان مصدرها، أي بزيادة 64 سنتا لكل برميل. والملفت للنظر أن المصادر الغربية أشارت إلى وقف ضخ النفط في أنابيب حيفا-الموصل بعد سنة 1948 نتيجة قيام دولة إسرائيل، وكذلك إلى تعطيل مصافي "عابادان" إبان سنوات الصراع للتحكم في النفط الإيراني بين القوى الوطنية والشركات العالمية، مما دفع بالدول المستوردة إلى إنشاء مصانع تكرير ضخمة مثل "فاولي" Fawley في بريطانيا، وبيرنس Perns في هولندا، ومارسيل Marcil في فرنسا. (OECE, op.cit, p44).

1-ب- الآثار المالية والاقتصادية:

لقد أدركت الدول أوروبا الغربية في أوائل الخمسينات أن النفط المصدر إليها من الشركات العالمية عالي التكلفة، وكانت تدفع في المتوسط حوالي أربعة دولارات للبرميل الواحد، وهو مطابق لنظام

السعر المعلن الذي تأخذ به الشركات الكبرى⁽¹⁾، حيث عرفت أسعار البترول أثناء أزمة السويس ارتفاعاً، و سجلت الارتفاعات الأولى الهامة بداية شهر ديسمبر 1956، بزيادة 23 سنتاً ليصل سعر البرميل إلى 2.09 دولار (O.E.C.E, op.cit, p45)، ويعود كذلك إلى أن الكمية المتوفرة عند المحطات النهائية انخفضت من 40 مليون طن إلى 16 مليون طن سنوياً، والحل الوحيد لنقل بترول الشرق الأوسط يتمثل في نقله عبر مسار طويل حول إفريقيا، فالطلب على بترول المنطقة فاق الكميات المتوفرة مسجلاً زيادة في الولايات المتحدة الأمريكية، فمع بداية جانفي 1957 ارتفع من 25 إلى 45 سنتاً للبرميل، أي بنسبة 9 إلى 14.5%، وحسب الدراسات الأمريكية فإن سبب هذا الارتفاع كان نتيجة حتمية لنمو نفقات اليد العاملة والآلات الصناعية البترولية وارتفاع الخام الفنزويلي وبقيت أسعار الخليج العربي ثابتة طيلة الأزمة، لكن بعد إعادة فتح القناة، بدأت ميكانزمات السوق تتغير فالخام الكويتي ارتفع بـ 13 سنتاً للبرميل في نهاية شهر مايو، وارتفعت خامات الشرق الأوسط من 9 إلى 17 سنتاً للبرميل (OECE, op.cit, p45) فوق السعر القديم، لكن النتيجة الهامة لعودة النشاط في قناة السويس ارتفاع الفارق بين أسعار تسليمات الخام للنصف الكرة الغربي، وخامات الخليج العربي لأوروبا.

نتج عن تقلص استهلاك البنزين في أغلبية الدول الأوروبية العضو انخفاض في العائدات الجبائية الداخلية، حيث قامت السلطات في بعض الدول بالرفع مؤقتاً من الرسوم الجبائية لتعويض الخسائر الناجمة عن تقلص الاستهلاك، وهذه السياسة لم تكن تميل فقط إلى الحفاظ على المستوى السابق للعائدات الجبائية لكن للمساهمة في احتواء الطلب أثناء فترة ندرة التموينات التي ستستمر طويلاً، فقد قدر حكماء "أوراتوم" Euratom أنه خلال عشرين سنة القادمة سيصل العجز الإجمالي من الطاقة للدول المجموعة الست حوالي 200 مليون طن ما يعادل الفحم سنوياً (Conseil de l'Europe, 1958).

إضافة إلى ذلك وعلى الرغم من تقلص الواردات البترولية، إلا أن تكلفتها بالعملة الأجنبية سجلت ارتفاعاً، فزيادة النفقات بالدولار مثلت حوالي 300 إلى 400 مليون دولار سنوياً، ويرجع ذلك إلى العديد من العوامل التي ساهمت في هذه النتيجة كارتفاع المشتريات البترولية من النصف الكرة الغربي، وارتفاع عام لأسعار البترول الذي يدفع بالدولار، والتوقف المؤقت للمبيعات البترولية الخام في الشرق الأوسط من قبل الشركات البترولية الأوروبية، الذي كان له الأثر السلبي على ميزان المدفوعات مع منطقة الدولار فنسبة المنتجات المسددة بالدولار قد ارتفعت، وكانت المملكة المتحدة وفرنسا أكثر

الدول تأثراً، لأن شركاتها البترولية ومن أجل تأدية دور الممون، كانت مضطرة إلى شراء كميات كبيرة من البترول بالدولار، ثم تبيعه بعملات الاتحاد الأوروبي (OECE, op.cit, p46)

2- مشروع أرو - أفريك بين الطموح الفرنسي والرفض الأوروبي:

2أ- جذور الفكرة وتطورها:

لم يكن مشروع أرو أفريك وليد فترة الخمسينات بل هي فكرة قديمة حيث سعت فرنسا إلى جعل إفريقيا السوداء مستعمرة خلال الفترة الممتدة من 1875 إلى 1885 خاصة في الأوساط الجغرافية والدعاية التي اهتمت بالمنظمة العالمية الإفريقية غير لا نجد شخصية تحدثت عن هذا الحلم الأوروبي باستثناء الكاتب الفرنسي فيكتور هيغو المناصر لفكرة الدول الأوربية المتحدة.. (Ageron, cha, 1975, p446).

خلال الحرب العالمية الأولى اقتنعت القوى الكبرى بضرورة مراقبة كل المستعمرات الألمانية، فقد اقترح النائب الاشتراكي البلجيكي " جول دستيري Jules Destrée" لإنهاء الحرب إنشاء فيدرالية للدول الأوربية المهتمة بإفريقيا تحت إشراف لجنة فيدرالية، ثم ظهر المشروع في الأوساط الأممية الاشتراكية الثانية الدولية حيث ورد بيان لحزب لابور بارتى Labour Party أن كل المستعمرات الأوربية توضع تحت عصبة الأمم، وفي 23 فيفري 1918 أعلن المؤتمر الاشتراكي بلندن ما يلي: "فيما يخص المستعمرات لإفريقيا الاستوائية بضرورة وضع وفاق عالمي يحترم السيادة الوطنية وتحت رقابة وضمان العصبة يتمتع بحرية اقتصادية واسعة واحترام حقوق الأهالي وجعل إفريقيا مصدراً لبناء أوروبا (Ageron, ch, 1975 ; p446) وبعد نهاية الحرب عادت الفكرة بداية من سنة 1930 من خلال صيغ منهجية لـ أرو إفريقيا التي دعا إليها الكاتب هنري دوجوفنال Henry de Jouvenal في مجلة الأحياء (Henry de Jouvena, 1930, p112).

بعد اندلاع الحلاب العالمية الثانية ظهر دعاة فكرة إيجاد فيدرالية أوربية التي تبنها كل من أرسيد بريان Aristide Brian وجوزيف كايو Joseph Caillaux اللذين اعتبرا أن إفريقيا جزء لا يتجزأ من الإمبراطورية الفرنسية والتي تضم أكثر من 100 مليون نسمة (Jean Bouvier et René Girault 1986, Jacques Thobie, p285)، لتتطور الفكرة إلى التكامل الجغرافي التي دعا إليها العالم السياسي أوجان غارني Eugene Guernier الذي نشرها في سلسلة من المقالات وذلك لتبرير اندماج أوروبا وإفريقيا (Eugene Guernie, 1930, p554).

2-ب- البعد الاستعماري الإيديولوجي:

لقد عانت فرنسا من ضعف اقتصادي وسياسي وعسكري أثر على مكانتها الاستعمارية فبدأت في البحث عن أنجع السبل للحفاظ على مكانتها الدولية، وقد دخلت في مواجهة تحديات في ظل الوضع العالمي الجديد القائم على تنامي المد التحرري وانقسام العالم إلى معسكرين، في هذه الظروف أعادت إحياء فكرة أرو-إفريقيا لتشكل مخرجاً مستقبلياً للوقوف أمام تلك التحديات. إن تجسيد المشروع مثل جواباً على التحديات الاقتصادية والعسكرية والإيديولوجية لكلا الكتلتين، وكمحاولاً لإعادة ترتيب علاقاتها مع مستعمراتها على أساس جديد يجمع بين الشراكة الطاقوية والاستغلال الباطني (Papa 2004, p95). (Drame et Samir Saul, 2004, p95).

فمن المؤكد أن استغلال الموارد الأفريقية ما هي إلا وسيلة لضمان وجود الإيديولوجية الاستعمارية والدفاع عن مكانة فرنسا الدولية، فثم الترويج لنظرية تقول أن أرويا وإفريقيا يمثلان وحدة مصالح مشتركة، وأن العنصر الإفريقي يجب أن يكون شريكاً في بناء فضاء أرو-أفريقيا موحد، إلى جانب الأهمية الاقتصادية هناك التحديات العسكرية والإستراتيجية المتمثلة في انتشار الفكر الشيوعي الذي أصبح يهدد أرويا الغربية ويشجع الحركات الوطنية في المناطق المستعمرة. كما أنها مثلت الطريق الذي يمكن أروبا من إبقاء سيادتها على مستعمراتها الإفريقية.

2-ج- تحالفات عسكرية اقتصادية لتجسيد المشروع:

ومن هذا المنطلق شعر الاستعمار الفرنسي أنه لا يمكن أن يقف لوحده في وجه الثورة الجزائرية التي ما فتئت تحقق الانتصار تلوى الأخرى، على الصعيدين الداخلي والخارجي فأخذ يستنجد بالدول الغربية والدول الاستغلالية العالمية، التي كما رأينا آنفاً عانت من أزمة طاقوية خطيرة بفعل أزمة السويس والتي كان لها الأثر السلبي على الوضع الاقتصادي الأوروبي، وتنفيذا لهذه السياسة، اتفقت كل من فرنسا وألمانيا، وإيطاليا وبلجيكا، وهولندا، ولكسمبورغ على تحقيق مشروع السوق الأوروبية المشتركة في مارس 1957، هذا المشروع يرمي من جهة إلى تنشيط الطاقة الاقتصادية لهذه الدول عبر إزالة الحواجز الجمركية فيما بينها، وضمان حرية انتقال الأشخاص ورؤوس الأموال، ومن جهة أخرى يرمي إلى الاستغلال الجماعي من قبل هذه الدول للجزائر و الأقطار الإفريقية المستعمرة فالرأسمالية الفرنسية تأمل عن طريق إشراك الرأسمالية الغربية معها في الأرباح والتكاليف الناتجة عن استغلال الأقطار المستعمرة، أن تغلب على مصاعبها الاقتصادية في أوروبا (المجاهد، عدد 33، 08 ديسمبر 1958).

عندما سطرت مشاريع السوق الأوروبية المشتركة قرر أصحابها البدء في العمل، و الباحث عن دواعي إقامة هذه السوق عليه الرجوع إلى الوراء، وأن يدرك أنها من أهم نتائج الحرب العالمية الثانية، وهي تخريب الإمكانات الصناعية والاقتصادية لأوروبا، حيث وجدت الهيئات نفسها أمام عراقيل وصعوبات ضخمة ترتبت عن ضرورة تحويل مصانع الإنتاج الحربي إلى الإنتاج المدني بينما نجد أن الدولي الواقعة خارج أوروبا مثل الولايات المتحدة الأمريكية قد حافظت على مصانعها وبالتالي إمكانات الإنتاج مما أحدث عدم توازن اقتصادي (المجاهد عدد 27، 22 جويلية 1957)، وحينئذ فكرت الدوائر الأوروبية الاقتصادية بضرورة إيجاد حلول ووسائل للدفاع عن نفسها بتوحيد الإنتاج الأوروبي في الفحم والفلوآز وتحرير الأسواق الأوروبية من سيطرة العملاقين الأمريكي والسوفيتي، هذا الأخير أصبح عاملا أساسيا في معادلة العلاقات الاقتصادية العالمية، بحيث ارتقى إلى مصاف الدول المنتجة والمصدرة للبترول والغاز، وكانت سياسته تأخذ في حقيقتها اتجاها معاكسا لما تفرضه القوى الغربية، بالتوجه نحو التصدير وتوسيع أسواقه في الغرب وفي دول العالم الثالث، ليس فقط في مجال تسويق النفط الخام بل أيضا في التكرير والاستخراج، مما جعل الدوائر الغربية تشكك في الأهداف الكامنة من وراء ذلك واعتبرتها سياسية بالدرجة الأولى، وقبح تكون اقتصاجية بتحرير أسواق العالم الثالث من سيطرة الشركات العالمية ومساعدة تلك الدول السيطرة على استغلال بترولها.

لقد انتهج الاتحاد السوفيتي بعد وصول نيكيتا خروتشوف Nikita Khrushchev إلى السلطة سياسة تقارب مع البلدان المتخلفة مبدئيا استعدادا لتقديم الخبرة والمعدات لتكرير البترول (تآنز، 1974، ص 73)، لكن الساسة والاقتصاديون الأوروبيون اعتبروا أن استعادة أوروبا لمكانتها العالمية وقوتها الاقتصادية، مرهون بالسيطرة على المواد الأولية الإفريقية، لتظل سوقا للبضائع الأوروبية ومصدرا للمواد الخام، وقد أكد "روبار شومان" Robert Schuman أحد أقطاب الفكرة الأوروبية: "أما فرنسا فإنها ستساهم في السوق الأوروبية المشتركة بمهرها الإفريقي" (المجاهد، عدد 18، 15 فبراير 1958).

إن الهدف الأساسي لاتفاقية السوق الأوروبية المشتركة هي تحسين الدائم لشروط الحياة وتشغيل السكان للدول الست العضو ومن أجل الوصول إلى هذه الغاية قررت إقامة فضاء اقتصادي منظم داخليا أين يمكن الوصول إلى اندماج الأسواق ووضع سياسة اقتصادية مشتركة، وهناك مبدآن أساسيان يظهران كقاعدة لاتفاقية روما: أولهما حرية تنقل الأشخاص والبضائع ورؤوس الأموال والخدمات وهذا يعني الإلغاء التدريجي للحقوق الجمركية، وحذف تقنين توزيع الحصص بين دول السوق للوصول إلى اتحاد جمركي وبالتالي رسم جمركي مشترك، وثانيهما التقارب والتوفيق لاقتصاديات وطنية وسيحقق هذا المبدأ بفضل إقامة قواعد مشتركة للتنافس والتوفيق بين الأعباء الاجتماعية، ووضع سياسة اقتصادية مالية مشتركة (développement africain, 1958, p10)، فتطبيق

اتفاقية روما على الجزائر التي لها الحق بواسطة فرنسا في الانضمام إلى السوق الأوروبية المشتركة، لكن هذه الاتفاقية تربط الدول الصناعية ذات المستوى الواحد، على أن توضع بنود خاصة بالجزائر المتخلفة، فالمادة 227 تحصي الفصول المطبقة في العملات الجزائرية منذ دخول الاتفاقية حيز التطبيق والمتمثلة في حرية تنقل البضائع، حرية الخدمات وقوانين المنافسة وإجراءات الحماية، بيد أن الجزائر هي منطقة متخلفة ذات مستوى معيشي ضعيف) من 50 ألف إلى 60 ألف فرنك سنويا، أي خمس المستوى المعيشي المتوسط في الميتربول ويمثل السكان الزراعيون نسبة 75% من مجموع السكان ونمو ديموغرافي كبير 2.7%، لكن لا يمكن غض الطرف على أن الجزائر تحتوي عناصر خاصة ومزايا اقتصادية وهياكل تقنية، وطرق وموانئ وثروات باطنية هامة (11p, 1958, développement africain). أصبحت أوروبا الغربية في حاجة أكثر للطاقة، فمن الحيوي الحصول عليها بشكل متزايد وكان "موريس لومار" قد أصدر كتابا بعنوان "قدرنا في زمن البترول Notre destine a l'heure de pétrole" أشار فيه إلى فكرة مشروع استفادة أوروبا من الغاز الطبيعي للصحراء بواسطة قناة بحرية بين إفريقيا الشمالية وإسبانيا، ووضع مقترحا على مكتب المجلس الوطني في مارس 1958، وطلب من الحكومة العمل مع الدول المهتمة ببدء المفاوضات لإنجاز هذا المشروع فالاكتشافات المحققة بحاسي مسعود، وحاسي الرمل يسمح لأوروبا الغربية الاستفادة من 50 مليار م 3 من الغاز الطبيعي، وما يعادل 75 مليون طن من الفحم، بمعنى كل الاستهلاك الفرنسي، وأكثر من نصف الاستهلاك الإجمالي للطاقة تحت أشكال مختلفة (01p, 1958, L'eurafrigas).

وفي تقرير حول الطاقة المنشور في دفاتر "لجنة الدراسات من أجل الجمهورية" تحت رئاسة "كريستيان بينو" Christian Pineau قدم النائب موريس لومار Maurice Lemaire أرقاما عن العجز الطاقوي لأوروبا الغربية بين سنوات 1955- 1975، وألح في خاتمته على ضرورة الحيوية بالنسبة لأوروبا الحصول على كميات كبيرة من البترول والغاز الطبيعي بفضل اكتشاف واستغلال الحقول الإفريقية، وفي ندوة صحفية نشرتها مجلة العالمين Les deux Monde في 15 جانفي 1957، عبر عن فلسفة السياسة البترولية الفرنسية واستغلال سريع للثروات الصحراوية لصالح الاقتصاد الأوروبي بوجه عام، وقدم في 17 ديسمبر 1958 عرضا مستندا على أرقام إمكانات هذه الثروات في خطة التقييم الوطني، وبعد ذلك طرحت المشكلة أمام الجمعية الاستشارية الأوروبية ويتعلق الأمر بتشجيع حكومات كل الدول العضو بدراسة مشتركة لإمكانية استفادة أوروبا من الثروات الموجودة بالصحراء (02p, 1958, L'eurafrigas).

مثلت الصحراء المجال الحيوي بالنسبة لأوروبا الغربية وموقعا استراتيجيا، فالسواحل الغربية لإفريقيا، والشرقية لأمريكا الشمالية تبقى بعيدة، وقدرة الأسطول الفرنسي على نقل 3 مليون طن تبقى غير كافية، وفي تقرير للنائب "ماكس بروسات" Max Brusset إلى رئاسة المجلس الأوروبي سنة 1958 تحت عنوان "استغلال وتصدير غاز الصحراء الشمالية" ورد فيه: "أن الغاز الطبيعي المكتشف في الصحراء الفرنسية يمكن أن يكون مصدرا لتحول عميق لقسم من حوض البحر الأبيض المتوسط، ويمكن بالنسبة لأوروبا الغربية، فالموقع الجغرافي للحقل وأهميته يسهل عملية الاستعمال بعين المكان... إن الطاقة الآتية من الجزائر ستقرب الجنوب إلى الشمال، وتزود قطاعات أوروبية هامة بالتيار الكهربائي (Bureau d'organisation des ensembles industriels Africain, 1958; p06).

كانت لدول أوروبا الغربية سواء كدول منفردة أو كسياسة عامة للسوق الأوروبية المشتركة مصالح ضخمة في استمرار تدفق البترول والغاز الجزائري إلى أسواقها وذلك لاعتبارات عملية تتعلق بسهولة وسرعة النقل النسبية لهذه المواد من المصدر إلى المستهلك الأوروبي، كذلك ساءت في تلك الفترة النزعة الأوروبية الغربية ذات السمة الاستقلالية عن العملاق الأمريكي، وكان ذلك تحت تأثير المفاهيم الفكرية الخاصة للجنرال ديغول، ومن ثم رغبة الدول الأوروبية الغربية في الخروج عن دائرة التسلسل الأمريكي، من حيث استيراد الطاقة المحركة الأساسية للصناعات الأوروبية (نازلي، 1978، ص 43)، ثم راح الجنرال ديغول يستعمل أسلوبا جديدا في استخدام الثروات الصحراوية في اتجاه البلدان الإفريقية الواقعة جنوب الصحراء، واتجاه البلدان الأوروبية من أجل ترسيخ فكرة جعل إفريقيا امتداد لأوروبا، وقد ساعد على رواج هذه الفكرة في الغرب انتصار ديغول في معركة الاستفتاء 1958، ليظهر كأفضل مسئول فرنسي يضمن بقاء المغرب العربي وإفريقيا في كنف أوروبا (الميلي، م، 1984، ص 150).

وهكذا وانطلاقا من هذه المعطيات الاقتصادية والسياسية الداخلية والخارجية ظهر مشروع "أورأفريغاز" الذي حددت له أبعاد مختلفة منها السياسية ومنها الاقتصادية، فمن الناحية السياسية فإن الغرب الأوروبي أراد من وراء هذا المشروع بها لإقامة توازن في السوق العالمية، وبالتالي سيصبح منبعاً حيوياً لأوروبا (المجاهد عدد 27، 22 جويلية 1958)، أما من الناحية الاقتصادية فإن الغرب الأوروبي يعاني من قلة المواد الأولية الذي هو في حاجة ماسة إليها لتطوير صناعته، واستغلال لصالحه الثروات الهامة التي يزخر بها باطن الأرض الإفريقية، خاصة أنه تبين أن الصحراء الكبرى تحتوي على كميات هائلة من المحروقات (المجاهد عدد 33، 8 ديسمبر 1958). وكان يهدف بالدرجة الأولى لخدمة المشروع الديغولي عن طريق ظهور مجموعة أوروبية -إفريقية تصون المصالح الفرنسية في الجزائر وإفريقيا ووسيلة لخنق

الثورة الجزائرية وعزلها إفريقيا ومغاربيا، وفي هذا الإطار صرح "غي مولي Guy Mollet" قائلا: "يجب أن لا يقتصر الكلام عن مجموعة فرنسية إفريقية، بل يتعين أن نتحدث عن مجموعة أوروبية-إفريقية، وهذه المجموعة سوف تكون في المستقبل عاملا هاما في السياسة العالمية" (المقاومة عدد 19، 15 جويلية 1957)، ترى ما هو السر في هذا الحملة الواسعة، والدعاية الضخمة حول الصحراء؟ ولماذا يحاول البرلمان الفرنسي اعتبار الصحراء منطقة منفصلة عن الجزائر لها نظامها الخاص وقوانينها الخاصة؟ وما الغرض من هذه النغمة الجديدة في ربط مستقبل أوروبا بمصير الجزائر؟

اعتقد "غي مولي" أن مواصلة الحرب أمر صعب، لذا حاول إقناع دول الغرب الأوروبي أن مصير الصحراء لا يرتبط فقط بفرنسا بل بمستقبل أوروبا، فتوجهت اللجنة الأوروبية-المؤلفة من ممثلي الدول الأوروبية التي وافقت على مشروع السوق الأوروبية المشتركة -إلى الجزائر لكي تبحث المسألة وقدمت تقريرها الذي جاء معاكسا للرغبة الفرنسية ورد فيه: "أنه لا يمكن إيجاد مجموعة أوروبية إفريقية، قبل عودة الأمن للجزائر (المقاومة عدد 19، 15 جويلية 1957)، مما أكد على أن هذه الدول لا يمكنها المخاطرة بمشاريع مالية ضخمة حتى تحقيق استقلال الجزائر، وهذا ما يفسر الاحتياطات التي اتخذتها الدول الأوروبية في الاتفاق الذي أعدته فيما يخص السوق الأوروبية المشتركة، إذ اشترطت بعض الشروط فيما يخص قبول الجزائر ضمن هذا التنظيم ولمدة مؤقتة، أما مسارعة البرلمان الفرنسي إلى الموافقة على المشروع الأوروبي الإفريقي رغم أنه مشروع مخالف في أساسه لأبسط الحقائق التاريخية والجغرافية، واعتبر الصحراء ترابا فرنسيا، لذلك كان سكان إفريقيا هم أول من اعتبر مخالفة هذا القرار للقانون حيث قال "علال الفاسي": "إن فرنسا لم تحاول أخذ رأينا، بل مجرد إعلامنا (المقاومة عدد 19، 15 جويلية 1957) وبالتالي لم تعترف الأوساط في تونس والمغرب بهذا القرار إلى جانب إفريقيا السوداء التي أعلنت عن رفضها رافعة شعار "المجموعة الإفريقية قبل المجموعة الأوروبية".

2-د- الموقف الإفريقي الأوروبي وفشل المشروع الفرنسي:

أدركت الأقطار الإفريقية حقيقة ما تنطوي عليه المشاريع الفرنسية، فإذا كانت الأقطار المتاخمة للصحراء مثل السودان الفرنسي والنيجر وموريتانيا عند قبولها لقانون الإطار سنة 1957، قد وافقت على مشروع "المنظمة المشتركة للأقاليم الصحراوية"، لكن بعد التطورات السياسية التي شهدتها إفريقيا واكتشافها سلبات هذا المشروع، الذي أدى إلى فصل هذه الأقطار عن بعضها البعض بواسطة حواجز جمركية أبدت معارضتها الشديدة لتلك المؤامرات، إلى جانب ظهور ملامح التفكك في صفوف الغرب الأوروبي، فألمانيا الغربية لم تكن لديها الرغبة في المغامرة بأموالها في المناطق المضطربة

سياسيا، فقد كانت على علم بنظريه الجنرال شال "حول الجزائر المرتبطة بأوروبا (Courrière, Y, 2005, p290)، أما بالنسبة لبريطانيا فإن دخول غينيا في منطقة الإسترليني، وحصول الطوغو والكامرون ونيجيريا على الاستقلال سمح بالتغلغل البريطاني على حساب النفوذ الفرنسي) المجاهد عدد 33، 8 ديسمبر 1958، وهكذا تعرضت فكرة "أوروبا إفريقيا إلى هزات عنيفة بسبب الصراع واختلاف المصالح بين الدول الغربية.

خاتمة:

يدخل المشروع الفرنسي أرو-أفريقيا الذي حاولت السلطات الاستعمارية تجسيده في إطار الإستراتيجية الشاملة المنفذة منذ بداية الاحتلال، ومن بين النتائج التي توصلنا:

1- كان مشروع أرو أفريقيا كان رهانا اقتصاديا حاولت من خلاله فرنسا وأوروبا الغربية تعويض تراجع مكانتهما بعد الحرب العالمية الثانية عبر استغلال الموارد الإفريقية.

2- في الآن ذاته شكل المشروع غطاء إيديولوجيا لتكريس فكرة الجزائر الفرنسية وفصل الصحراء عن الشمال.

3- شكلت الجزائر خاصة بعد اكتشافات النفط الحجر الأساس في الخطة ليس فقط كمصدر طاقة بل كمجال جيو- سياسي حيوي.

4- وظفت فرنسا كل إمكاناتها المادية والبشرية لإنجاح المشروع دون جدوى.

5- فشل المشروع فشلا ذريعا رغم كل الضمانات التي قدمتها فرنسا بسبب التحفظات الأوروبية ونجاحات الثورة الجزائرية عسكريا ودبلوماسيا.

قائمة المصادر والمراجع:

(فرنسا) بروفانس ايكس ارشسف

-ANOM. FM.81F، Boite N° 1808، la revolution du gaz naturel، CAP sur l'Europe.

-ANOM. FM. 81F. Boite N° 116، 'l'occident peut' il se passer du pétrole du moyen orient ?.

الرسمية الوثائق

- Organisation Europeans de cooperation، économique (OECE)، Les besoins de l'Europe enpetrol، incidents et enseignements de la crise de Suez، Paris، Janvier، 1958.

-Conseil de l'Europe، commission économique، sous commissions(21 aout1958) N° 05، sur les ressources en gaz naturel du Nord Sahara، Strasbourg.

-Conseil de l'Europe، proposition de recommandation relative à l'évolution en Europe، des importantes ressources en gaz naturel du nord Sahara،(30 Aril 1958)présente par « le maire Maurice » N° 5 Strasbourg

-Développement Africain،(1958) numéro special édité par l'institut d'études mensuel du développement africain، Alger 1958.

-L'euraFrigas، association national pour la décence et le développement du Sahara Français،(1958) Paris.

-Bureaux d'organisation des ensembles industriels Africain،(1958) rapport annuel، Bia.

العربية باللغة المراجع

سعد ومراجعة هاشم، سامي ترجمة) صنعتها، الذي والعالم الكبرى البترول شركات السبع، الشفقيات(1976) أنتوني، سامسون- بيروت، العربي، الاتحاد معهد بالعربية نشره، (مرزوق والفنون للثقافة الوطني المجلس يصدرها شهرية ثقافية كتب الدولية، سلسلة والعلاقات، النفط(1982) محمد، الرميحي- الكويت، والآداب، -تأثير ميشل(1974)، الاقتصاد السياسي للبترول العالمي والبلدان المتخلفة، (ترجمة جمال عون)، دار الحقيقة، بيروت. -نازلي معوض،(1978)، العلاقات بين الجزائر وفرنسا من اتفاقية إيفيان إلى تأميم المحروقات، الهيئة المصرية العامة للكتاب. -الميلي محمد،(1984)، مواقف جزائرية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الطبعة الأولى، الجزائر، 1984. المراجع باللغة الأجنبية:

Algérie، Tom 4، editions casbah، les feux du d'espoir، La guerre d'Algérie،(2005) Courrière Yves
l'imperialisme a la française 1914،-(1986)، Bouvier Jean et Girault Rene Jacques Thobie
paris، editions la decouverte، 1960

الجزائريون:

-المجاهد عدد33، 08ديسمبر1958
-المجاهد عدد22-27جويلية 1958
-المجاهد عدد 18، 15فبراير 1958.
-المجاهد عدد 33، 8ديسمبر 1958.
-المقاومة عدد 19، 15جويلية 1957.
الدوريات

(1975) « l'idée d'Eurafrigue et les début coloniale franco-allemande entre deux »-Ageron.Charles Robert
pp 446-475، juillet –septembre، N°03، tome 22، Revue d'histoire moderne et contemporaine، guerre »

(2004) « le projet D'Eurafrigue en France 1946-1960 Quête de puissance ou »-Papa Dramè et Samir Saul
Revue guerres mondiales et conflits contemporains، Atavisme coloniale »

pp95-114، N°216

l'Afrique champs ، « les grands courants des migrations modernes،-Eugene Guernier (10 novembre 1930)

pp554-555، N°559، Revue Quinzaine coloniale XXIV « d'expansion de l'Europe »

janvier، N°01، « bloc africain et fédération européenne » Revue des vivants،-Henry de Jouvenel (1930)

pp105-120، 1930

1-نظام السعر المعلن تقرره الشركات الكبرى على أساس متوسط تكاليف الإنتاج، ونقل النفط محسوباً، وكان مصدره من موانئ خليج المكسيك، هذا السعر اعتباطي من أجل توحيد الأسعار العالمية لصالح تلك الشركات، وبالتالي هو سعر سياسي وليس اقتصادي.