

آلية التطوير والتخطيط الإقليمي الإنمائي : الطريق السّيار الجزائري شرق غرب بالجزائر نموذجاً

Development mechanism and regional development planning: The Algerian highway east west as a model



د. هيمة عمارة

جامعة محمد خيضر - بسكرة. (الجزائر)

himaammara@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/05/30

تاريخ القبول للنشر: 2021/05/18

تاريخ الاستلام: 2021/05/05

ملخص:

تعتبر التهيئة المجالية من أهم أدوات إدارة مناطق الظل والمناطق الحدودية وتطبيقاتها (محليا وإقليميا). وبالتالي، فإن تفعيل برامج التعمير الإنمائي الحدودي المشترك بين البلدان التي تتقاسم الحدود مع الجزائر يعد أولوية جيو-إستراتيجية تحظى باهتمام الدولة الجزائرية. في هذا الشأن، تهتم دراستنا في هذه الورقة البحثية باستعراض آلية تطوير والتخطيط الإقليمي إنمائي لمدينة القالة الحدودية (نموذجاً)، وقد تم إعادة توظيف هذه المدينة في شكل قطب امتياز سياحي مغربي على الطريق السريع شرق-غرب بغرض: (أ) تسهيل تسعيرة الطريق السّيار والذي يعتبر من المشاريع العمرانية الاستثمارية الضخمة العابر للحدود الجزائرية. (ب) رفع تنافسية هذه المدينة وفق مقاربة التعمير الإنمائي، و هذا بالاستفادة من هكذا بنية قاعدية عابرة للحدود.

الكلمات المفتاحية: الطريق السّيار شرق-غرب؛ تنمية مناطق الظل؛ التعمير الإنمائي الحدودي؛ مدينة القالة؛ السياحة؛ المغرب العربي.

Abstract:

Regional planning is one of the most important tools for managing shadow areas and border areas and applying them (locally and regionally). Consequently, the activation of joint border development reconstruction programs between countries that share borders is a geo-strategic priority that enjoys the attention of the Algerian state. In this regard, our study in this research paper is concerned with reviewing the mechanism of developing and regional development planning for the border town of Al-Qala (as a model). This city has been re-employed in the form of a Maghreb tourist pole on the east-west highway for the purpose of : (i Facilitate the pricing of the highway, which is considered one of the huge cross-border urban investment projects in Algeria. (ii) Raising the competitiveness of this city according to the developmental reconstruction approach, by making use of such a cross-border infrastructure.

key words: East-west highway; Shadow Zone Development; border development reconstruction; The tourist city of El-Kala; word; The Arab Maghreb.

1. مقدمة :

السياق العام للدراسة

إن انفتاح الجزائر وفهمها العميق لمسألة وقضايا النهوض بمناطق الظل الحدودية والتي تمثل بعد أممي استراتيجي جزائري وإقليمي أصبح اليوم - أكثر من ضرورة - لإيجاد مخارج حقيقية يمكن تطبيقها على الواقع والتي لا تتأتى إلا بالشروع في انجاز مشاريع التهيئة المجالية والنهوض بالمناطق الحدودية المشتركة وفق مقاربات التخطيط والتعمير الإنمائي (دالية غانم، 2017). إذ تعتبر أدوات التهيئة المجالية من أهم أدوات إدارة مناطق الظل والمناطق الحدودية (محليا وإقليميا)، والتي تسمح حقيقة بتطبيق السياسات بالنهوض بهذه المناطق في خدماتها وتصنيعها وتعميرها وتعزيز تنافسيتها ومواردها الذاتية على الواقع.

أسباب ودوافع الدراسة

تعتبر مواضيع التخطيط الإقليمي الإنمائي والتعمير الإنمائي من أهم آليات تنفيذ سياسات تقليص الفوارق التنموية وترقية مناطق الظل الحدودية. وبالتالي فإن تفعيل اتحاد دول المغرب العربي عن طريق برامج التعمير الإنمائي الحدودي المشترك والذي يُعد أولوية جيو-إستراتيجية تحظى باهتمام أعلى السلطات في الدولة الجزائرية، وهذا للاعتبارات الأساسية التالية:

- (أ) تفعيل تنمية حدودية مشتركة بين بلدان المغرب العربي في شكل مناطق تجارة حرة و مناطق استثمار عمراني واقتصادي مشترك، والتي سوف تساهم لا محالة في النهوض بمناطق الظل الحدودية.
- (ب) محاربة جميع أنواع الجريمة والتّريب المتغلغلة في الحدود مما يستدعي تجسيد برامج تنموية واعدة.

(ج) تقليص فوارق التنمية بغية تعزيز الأمن المجتمعي والوحدة الوطنية.

(د) التسيير المشترك لمواضيع البيئة والتنمية المستدامة في هذه المناطق.

(هـ) تعزيز فكرة الاقتصاد التكاملي الغير تقليدي وتنويع مصادر الدخل لمناطق الظل الحدودية.

(و) ضمان الأمن القومي الوطني والإقليمي.

الإشكالية

في هذا الشأن، تهتم مداخلتنا بإشكالية الفوارق التنموية لمناطق الظل الحدودية المحرومة في ظلّ التعمير الإنفاقي، والتي تفاقمت في السنوات الأخيرة نتيجة الأزمة البترولية ومحدودية الدخل القومي. وقد خصّصنا لدراسة هذه الإشكالية التساؤل التالي:

- إلى أي مدى يمكن النهوض بمناطق الظل الحدودية وفق مقاربات التعمير الإقليمي الإنمائي ؟

منهج الدراسة

للإجابة على هكذا تساؤل تم اختيار المنهج التطبيقي والذي يتماشى مع مقتضيات وطبيعة هذه الدراسة: انجاز مشروع.

الهدف من الدّراسة

تهدف الدراسة بالأساس إلى استعراض آلية التّطوير والتّخطيط الإقليمي الإنمائي : الطّريق السّيار الجزائري شرق-غرب بين طموحات الاستثمار المغاربي والنهوض بتنمية المناطق الحدودية ومناطق الظل. و هنا كنموذج دراسة تم اقتراح مقارنة إنمائية لمدينة القالة الحدودية، والتي يمكن تعميمها بإعادة توظيف جميع المدن المحاذية للطّريق السّيار وفق مقارنة التّعمير الإنمائي بغرض تعزيز تنافسيّتها وتنويع مصادر دخلها، وبالتالي تنميتها.

حقيقة إعادة توظيف مدينة القالة كأكبر منتجع سياحي مغاربي، يسمح بـ:

1. تعزيز التخطيط الإقليمي الإنمائي عن طريق رفع تنافسيّة هذه المدينة ببنية قاعدية عابرة للحدود.

2. تسهيل تسعيرة الطّريق السّيار.

كما أشرنا سابقا، هذه التّجربة التي يمكن تعميمها واستدساخها على كامل المدن المحاذية للطّريق السّيار (أين تبرز: قسنطينة المدينة المعلقة (كعاصمة السياحة الحضارية)، سطيف و العلمة (مدينة المال و الأعمال)، البويرة (مدينة السياحة الجبلية و الثلجية)، الجزائر العاصمة (العاصمة الاقتصادية و الخدماتية)، غليزان كمدينة صناعية، كما تبرز كذلك عدّة مدن كأقطاب امتياز: من مدن سياحية (حموية، سياحة جبلية- سياحة غابية)، نهاية بالحدود الغربية مدينة تلمسان كعاصمة حضارية علي الحدود الغربية، بنمطها الأندلسي...الخ). و بالتالي، فإن في هذه المداخله تم برمجة منتجعات وقرى سياحية بمحاذاة الطّريق السّريع (شرق- غرب) في مدينة القالة من أجل النّهوض بهذه المنطقة الحدودية كقطب سياحي مغاربي بامتياز. حقيقة تزخر هذه المدينة بإمكانيات سياحية ضخمة تأهلها أن تكون قبلة سياحية مغاربية و أورو-متوسطية على مدار السّنة (سياحة ساحلية صيفية، سياحة ايكولوجية طبيعية - عن طريق البحيرات المحمية باتفاقية رامسار- والغابات و الأحرش، و سياحة حموية).

ويجب على الجزائر في هذا المجال توظيف كل من التّجربة التونسية على الحدود الشرقية و التّجربة المغربية على الحدود الغربية وهذا حتى ترقى بسياحتها إلى مستوى جيراننا على البحر المتوسط. وتعد مقارنة العمران الإنمائي (التّعمير الاستثماري المغاربي ذو التمويل الذاتي) من الحلول الفعالة لتنويع مصادر الثروة في الجزائر وتعزيز الدّخل المحلي، وبالتالي لتدبير الشّأن العمراني والتّنموي لمناطق الظل الحدودية في الجزائر (إيمان صحراوي، 2020).

انسجم اختيارنا لمحاور الدراسة مع نمط الدّراسة التّطبيقية، وقد وردت الدّراسة في جزئين استنادا إلى نمط الدّراسة (تنفيذ مشروع):

1- الجزء النّظري: والذي تطرقنا فيه إلى بعض المفاهيم النّظرية لمقاربات التّعمير الإنمائي والتعريف بتوجهات الدّولة الجزائرية لتنمية مناطق الظل الحدودية.

2- الجزء التّطبيقي: والذي خصّ المشروع التّنفيذي للمنتجع السّياحي القالة.

2. مقاربات التعمير الإنمائي الحدودي

تعوّل الجزائر كثيرا على الطريق السّيار (شرق- غرب) لربط دولة تونس بالمغرب كمرحلة أولى. وبالتالي، تفعيل المغرب العربي على الواقع عن طريق برامج التّعمير الإنمائي الحدودي المشترك، والذي يُعدّ أولوية جيو-إستراتيجية تحظى باهتمام أعلى السّلطات في الجزائر.

نجد أن الجزائر قد أنجزت الطريق السّيار (شرق-غرب) بتكلفة تتعدى 20 مليار دولار، لذا يجب توظيفه اقتصاديا إلى أبعد حد، بمعنى ضمان تسعيرة الطريق السّيار (شرق-غرب)، ببعده المغاربي والأورو-متوسطي، و استثماره وإعادة توظيفه اقتصاديا، عمرانيا و جيو-استراتيجيا.

حقيقةً، استطاعت الجزائر إتمام انجاز الطريق السّيار (شرق-غرب) في انتظار إتمام المغرب و تونس التزاماتهم بالربط و التوصليل للعاصمتين و كذا بالشّروع في التّعمير الحدودي في شكل أقطاب امتياز ومناطق تجارة حرّة مزروعة التعريفية الجمركية وأقطاب استثمار مشترك (بامتيازات عقارية و ضريبية)، والتي من شأنها تقليص الفوارق التّنموية لمناطق الظّل الشماليّة.

ولعلّ أهمّ التّجارب النّاجحة في هذا المجال الاتحاد الأوروبي والذي كرّس حقيقة أهميّة المشاريع التّنموية والبنية التّحتية على طول حدوده المشتركة كآلية عمليّة لتفعيل الاتحاد على الواقع. وبالتالي فإنّ تعميم الإستراتيجية الوطنية الخاصّة بتهيئة المناطق الحدودية وتنميتها باعتبارها فضاءات جيو-إستراتيجية (محليا و إقليميا) بالنّسبة لدول المغرب العربي تعتبر أولوية وطنية، والتي يمكن أن تساعد الجزائر في مسعاها الحقيقي والزامي إلى إرساء التنمية الشّاملة لكامل المغرب العربي، وخصوصا مناطق الظّل على طول حدودنا (سعيد ياسين، 2018).

3. توجّهات الدّولة الجزائرية لتنمية مناطق الظّل الحدودية

انفردت الجزائر ممثلة في وزارة الداخلية بعدّة مؤتمرات و فعاليات دوليّة ووطنية في هذا الصدد، وقد سعت إلى تعميم الإستراتيجية الوطنية الخاصّة بتهيئة المناطق الحدودية وتنميتها باعتبارها فضاءات جيو-إستراتيجية على كامل الدول المغاربية، من خلال دراسات واقعية لتهيئة المناطق الحدودية وتنميتها وفي إطار تشاوري ورؤية متعدّدة القطاعات وعابرة للحدود من شأنها التوصل إلى « برنامج خاص مشترك لتنمية المناطق الحدودية ».

وقد أكّدت الجزائر على حرصها التّام على التّنسيق بين الأعمال التّنموية الخاصّة بالمناطق الحدودية المشتركة للدولة الجزائرية والتي قد شُرع فيها حقيقةً على الصّعيد المحلّي (القانون رقم 10-02 المؤرّخ في 29 يونيو 2010)، ولقد تعزّزت هذه الإستراتيجية بالأهميّة التي تولى لهذه الفضاءات من خلال القانون رقم 16-01 المؤرّخ في 06 مارس 2016 والمتضمّن التعديل الدّستوري، من جهة، وكذا من خلال مخطّط عمل الحكومة لشهر سبتمبر 2017 الزّامي إلى تنفيذ برنامج رئيس الجمهورية، الذي يقترح تكثيف الجهود التّنموية بالنّسبة للشّريط الحدودي لاسيما فيما يتعلّق باستحداث مناصب شغل وإدراج الدخل.

بإحصاء أكثر من 15000 منطقة ظل في الجزائر بتعداد 8 ملايين جزائري (بالنسبة للمناطق الحدودية التسع (09) التي ينصّ عليها المخطط الوطني لتهيئة الإقليم لأفاق 2030) ورصد أكثر 3.72 مليار دولار لإنجاز 38700 مشروع. ونجد أن أهمّ المشاريع قد تمّ تخصيصها لمناطق الظل الحدودية السبعة و خمسون (57) (وزارة الداخلية الجزائرية، 2021).

وفي إطار مسعى تشاوري ورؤية متعدّدة القطاعات وعابرة للحدود، ستحدّد هذه الدّراسات « برنامجا خاصّا لتنمية المناطق الحدودية » يهدف إلى تدارك بعض النّقائص والعمل على استقرار السّكان من خلال تحسين الإطار المعيشي للمواطن (السّكن، التّربية والتّعليم، التّكوين، الصّحة، التّشغيل، الطاقة، التزويد بالمياه الصالحة للشرب والتطهير وانجاز الطرق...الخ)، وكذا إلى إنعاش الحركة التنموية ودفعها وترقية جاذبية هذه الأقاليم. كما تشمل السّياسة الوطنية لتهيئة الإقليم مجمل الإستراتيجيات والأعمال الرّامية إلى ضمان التوزيع المناسب للسّكان والنّشاطات الاقتصادية والهيكل الأساسية، مع مراعاة خصائص الأقاليم والحرص على ضمان التوازن والإنصاف والجاذبية عبر كامل فضاءات التّراب الوطني وذلك، في إطار التنمية المستدامة (نورالدين دخان، 2016).

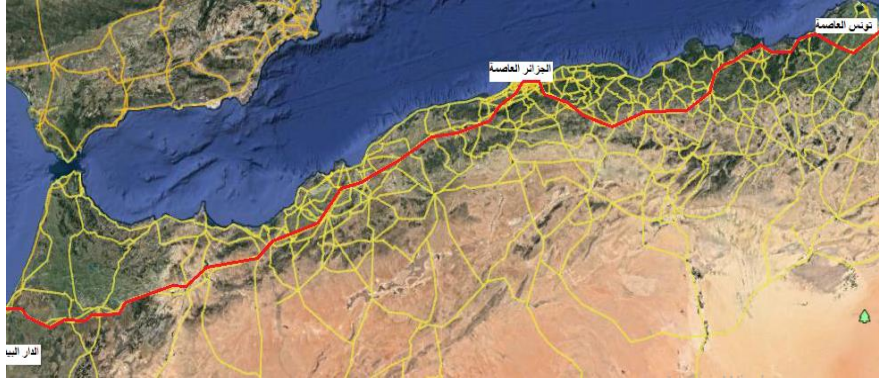
وعليه، لا يكمن رهان هذه السّياسة بمنطق المركزية والتعمير ألإنفاقي (كون مداخيل الخزينة العمومية لا تتحمل هكذا مشاريع إستراتيجية ضخمة). بل من المنطلق، تولي السلطات العمومية - كسلطة الضبط - بفسح المجال للخواص المستثمرين محليين و أجانب و بنوك أعمار، للقيام بالتهوؤ بهذه المناطق في خدماتها وتصنيعها وتعميرها وتعزيز تنافسيّتها، وبالتالي الانفتاح على المبادلات العابرة للحدود (جميلة علاق، 2019).

4. التعريف بالطريق السّيار (شرق-غرب) العابر للحدود

جاء المشروع تطبيقا لقمة المغرب العربي والذي انبثق عليه تأسيس مؤسسات الاتحاد والشروع في تجسيد الشراكة في برامج هيكلية مشتركة، وكذا بدعم اتحاد دول المتوسط والذي تعهد بدعم الدول الفقيرة في انجاز شطرها.

يضم في أجزائه الأساسية: الجزء الجزائري (1720 كلم)، في جزئه التونسي (790 كلم)، و في جزئه المغربي (1040 كلم). وقد أنجزت الجزائر كامل شريطها في انتظار التزام باقي الدول. مما يسمح بربط الطريق السّيار الجزائري (شرق-غرب) بالطريق السّيار التونسي (P7) باتجاه العاصمة التونسية، و من جهة الغرب بالطريق السّيار المغربي (A2) باتجاه العاصمة الدار البيضاء (الشكل.1).

(الشكل 1). مسار الطريق السّيار (شرق-غرب).



المصدر: الباحث، 2020.

يمر الطريق السّيار العابر للحدود على أكثر من 55 مدينة كبيرة: جزائرية، مغربية وتونسية، والتي يفوق تعداد سكانها مجتمعة 89 نسمة. كما يضمن الموصلية مع انتهاء شطريه المغربي والتونسي، ومع انجاز الطرق السيارة العرضية للموانئ و مضيق جبل طارق يمكن أن يصل 22 ميناء متوسطي، وأهمهم ميناء الجزائر، الدار البيضاء وتونس، كما يربط أهم محطات القطار وأهم الجامعات وأكبر المستشفيات العمومية والخاصة وأهم المناطق الصناعية والمدن الساحلية لبلدن المغرب العربي. سيشكل هذا الطريق السريع العصب الرئيسي لاقتصاد منطقة المغرب العربي نظرا لجوداها الاقتصادية الكبيرة في تنوع الاقتصاد المغربي وخلق سوق مشتركة، إذ ستمكن من تحسين ظروف الراحة والسلامة المرورية في تنقلات الأشخاص واختصار الوقت ومن التخفيض في كلفة نقل البضائع وكلفة نقل المسافرين للتسوق والسياحة والتداوي والدراسة والاستثمار داخل هذه المنطقة أو من مدينة إلى أخرى داخل نفس الدولة أو بين مدن دول مغربية مختلفة. ومن ناحية أخرى فإن إنجاز نفق جبل طارق في مياه البحر عبر مضيق جبل طارق بين المغرب وإسبانيا والذي هو بصدد الدراسة حاليا، مما سيعطي لهذه الطريق أهمية إضافية، حيث سيربط المغرب العربي بأوروبا، مما يبرز حقيقة واقع ارتباط الاقتصاد المغربي وموقعه الجيو-استراتيجي (الكثير الثروات) في بعده الأرو-متوسطي (صالح زيان، 2016).

5. منطقة الدراسة :

القالا، مدينة تقع في أقصى الشمال الشرقي بالقرب من الحدود التونسية (الشكل 2). تابعة إداريا لولاية الطّارف، وهي منطقة ساحلية تزخر بالمرجان وأنواع الأسماك، وهي مصنفة عالميا كمحمية طبيعية، يأتىها السّياح من كل مكان للتعرف عليها والتمتع بمناظرها الخلابة وزيارة معارضها. يقدر عدد سكانها بحوالي 41 ألف نسمة، وتبعد 16 كم عن الحدود التونسية (المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، 2018).

(الشكل.2) موقع مدينة القالة الجزائرية



المصدر:الباحث، 2020.

تعتبر مدينة القالة (ولاية الطارف) من أجمل بقاع المغرب العربي نظرا لتوفرها على أروع المناظر الطبيعية: من الساحل، الجبل، الغابة، الأوساط الطبيعية والبحيرات العذبة، وكذا الحياة البرية (الطيور و الحيوانات القارية)، فضلا على ساحل مليء بالمرجان والأسماك كما أنها تعتبر مدينة البحيرات الأربعة (طونغا، الطيور، الأوبرا، المالح)، المحمية بواسطة معاهدة رامسار للمنطقة الرطبة العالمية. وقد صُنِّفت المدينة و تجمعاتها السكانية كمناطق ظل محرومة من التنمية.

كما أن اقتصاد المدينة مثله مثل باقي مدن ولاية الطارف يرتكز أساسا على الثروات المتوفرة عليها والمتمثلة في الفلاحة وتربية المواشي بحيث تقدر الأراضي الصالحة للزراعة ب 73.346 هكتار منها 14.000 هكتار مسقية، كما تُقدّر الثروة الحيوانية ب 16.953 رأس من الغنم و 86.400 رأس من البقر و 55.300 رأس من الماعز. ويشغل هذا القطاع حوالي 28.885 نسمة أي ما يعادل 29,45 ٪ من العدد الإجمالي للعاملين.

تمتد ثروتها الغابية على مساحة قدرها 167.311 هكتار أي حوالي 57 ٪ من المساحة الكلية للولاية، ومن بين الأشجار المستغلة من هذه الثروة يوجد الفلين، الكافور، الأعشاب الطبية. كما تزخر بثروة سياحية بحرية، متمثلة في شريط ساحلي طوله 90 كلم ويحتوي على 05 مناطق للازدهار السياحي و 09 شواطئ محروسة. كما تمتاز ولاية الطارف على العموم بمناخ رطب ومعتدل، حيث انه رطب حار في الجهة الشمالية ورطب بارد في الجهة الجنوبية، أما معدل سقوط الأمطار فهو يتراوح ما بين 900 إلى 1200 مم/سنويا. كما تعتبر مدينة القالة من حيث المساحة من اكبر مدن ولاية الطارف (الشكل.3).

(الشكل.3). موقع مدينة القالة من مركز ولاية الطارف



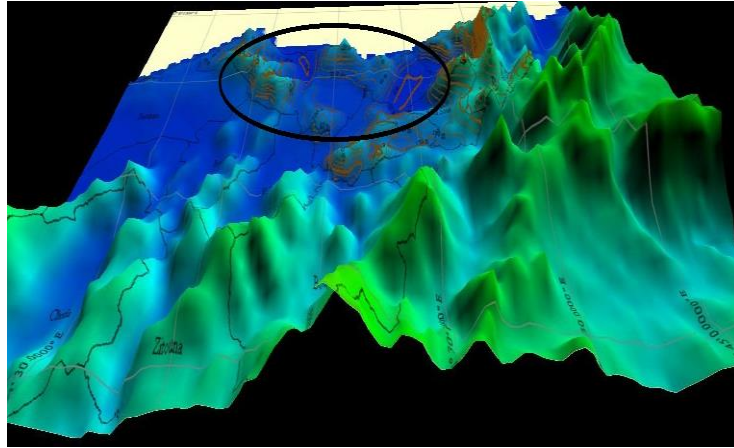
المصدر: الباحث، 2020.

تُقسم تضاريس ولاية الطارف إلى قسمين:

(أ) المنطقة السَّهْبِيَّة: تضم مساحة قدرها 1258,94 كلم² (43٪ من تراب الولاية). وتضم كذلك مناطق للتوسع السَّيَّاحي بمساحة تقدر ب 5185 هكتار وهي : (مسيدا-قمة روزا- الحنايا- مفرغ الشرق – مفرغ الغرب).

(ب) المنطقة الجبليَّة: تمتد هذه المنطقة على مساحة قدرها 1632,75 كلم² (57٪ من تراب الولاية)، كما تمتاز بجبالها الشامخة وغاباتها الكثيفة التي تتوسع على 167.311 هكتار وبمنحدراتها التي تفوق 12٪ (الشكل.4).

(الشكل.4). تضاريس المنطقة.



المصدر: الباحث، قلوبال مابرز، 2020.

و قد وضع مخطط التوسَّع السَّيَّاحي للمدينة والذي اهتم بتطوير وتعزيز المؤهلات السَّيَّاحية التي تزخر بها والتي تعد فريدة من نوعها (الشكل.5).

(الشكل.5). المعالم و الأوساط السياحية لمدينة القالة



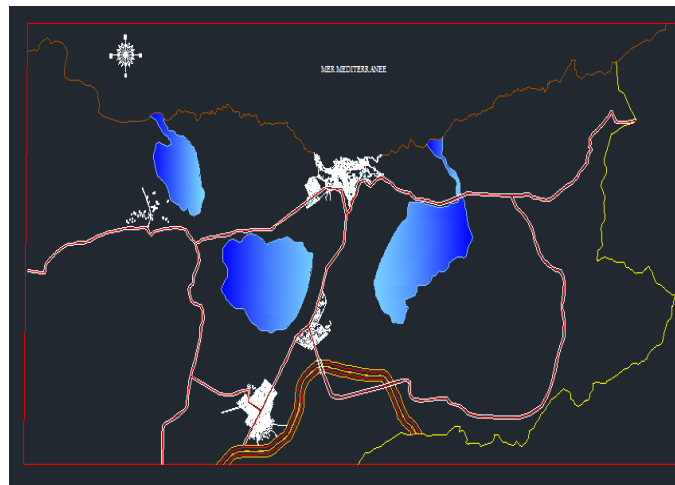
المصدر: مخطط التوسع السياحي، 2020.

تعتبر مدينة القالة منطقة ظل بامتياز إذ تحصي وزارة الداخلية 08 بلديات (بوقوس، عين العسل، الزيتون، بوحجار، عين الكرمة، العيون، السوارخ، رمل السوق) من ضمن 24 بلدية من مناطق الظل بالنسبة لولاية الطارف.

6. تهيئة القرى و المنتجعات السياحية :

وفق ما ورد في المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لمدينة القالة و ضواحيها، فقد تمّ تسطير مخططين لشغل الأراضي دوّار النمامشة (1و2) و كذا إعادة تهيئة كل من قرى المرجان، عين العسل، الفران و الملاح (الشكل.6).

(الشكل.6).إعادة هيكلة مدينة القالة.



المصدر: الباحث، 2020.

يظهر أن تصوّرات التّعمير لمخطط التهيئة والتّعمير ومخطط شغل الأراضي اقتصرت فقط على البرامج القطاعية للإسكان، دون مراعاة مكانتها السياحية وواقعها التنموي الجديد، وخاصة مع تعاظم موصليتها على الطريق السّيار شرق-غرب، وهو ما نراه حقيقة هدر للإمكانات وإهمال جاذبية هذه المدينة للسيّاحة الداخلية (لأكثر من 3 مليون سائح جزائري، و 7 مليون جزائري مغترب).

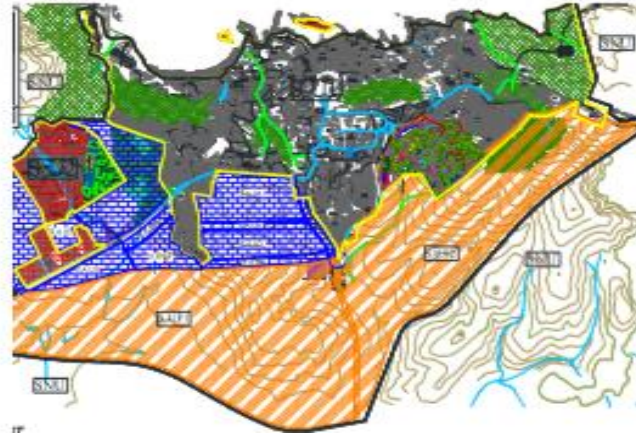
و لهذا نطمح إلى إعادة برمجة إنمائية حقيقية للمدينة تتناسب ومشاكلها العمرانية والسوسيو-اقتصادية حيث تأهلها لتلعب دورا سياحيا وطنيا وإقليميا، خاصة بارتباطها مباشرة بأكثر من 18 مدينة جزائرية كبرى و4 عواصم جهوية دون أن ننسى العاصمة الجزائرية على طول الطريق السّيار. فضلا على دورها المغاربي و الإقليمي، كما أنها تشكل نقطة عبور مباشرة بارتباطها بمعظم المدن التونسية الساحلية والعاصمة التونسية.

إذا ما اعتبرنا مبادئ التعمير الإنمائي، فإن إعادة هيكلة مدينة القالة إقليميا، تبرز عدة أقطاب امتياز حضرية، والتي تعتمد في الأساس على إعادة لحمة المدينة، تطويرها وتحديثها عمرانيا وتخطيط مناطق لقطب امتياز يبرز في تخطيط المنتجعات السياحية على طول الطريق السّيار: الساحلية، الطبيعية والغابية، بطاقات استيعابية ضخمة: (الشكل.5) والمترامية على طول الطريق السّيار.

وقد ظهرت الهيكل الجديدة بثلاث محاور عرضية رئيسية (Rocades)، والتي تتوزّع على مدينة القالة و 6 منتجعات رئيسية أخرى وهذا لتوفير المساحات اللازمة للتوسع المستقبلي وبرمجة قُرى سياحية كبيرة. (الشكل.7).

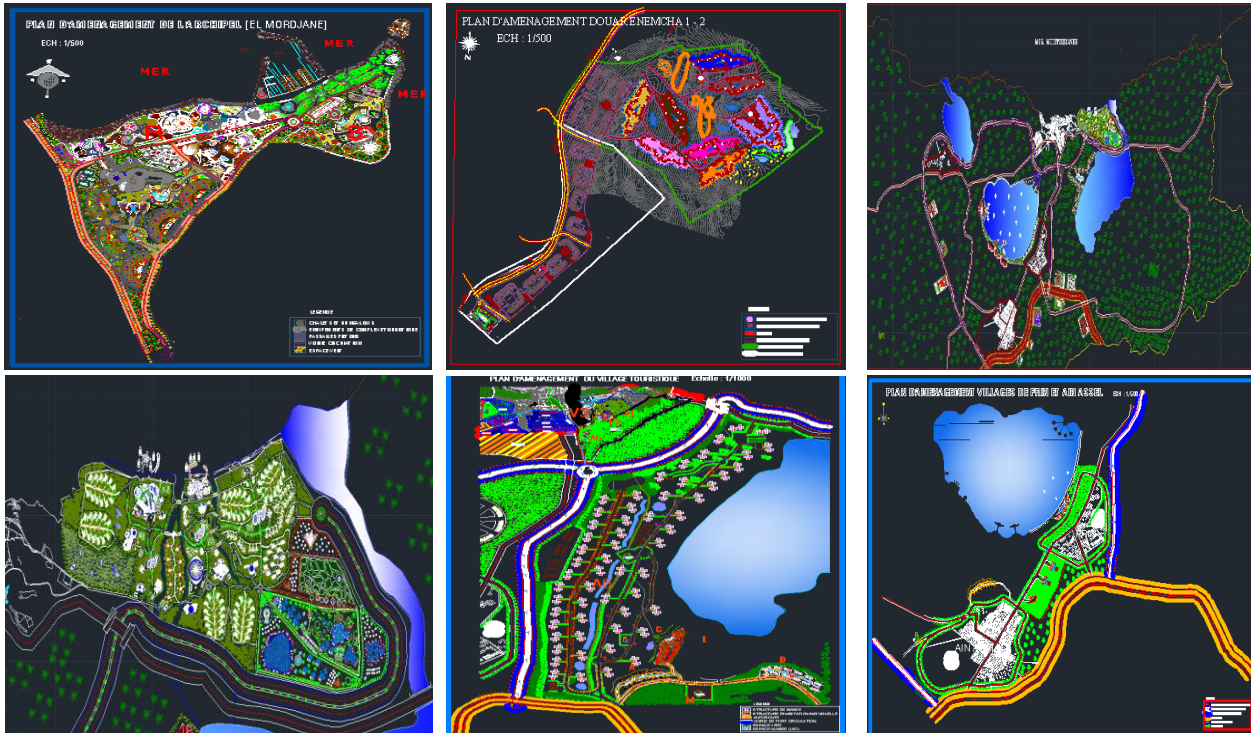
(الشكل.7).التخطيط المناطقي للقطب السياحي : مدينة القالة





المصدر: الباحث، 2020.

وقد برمجت هذه القرى (المنتجعات) على التّوالي (الشكل.8: من اليمين إلى اليسار): 1. القالة المدينة، 2. دوار النمامشة (1 و2)، 3. منتجع المرجان، 4. قرية الفران و عين العسل- بحيرة أوبيرة، 5. منتجع بحيرة الملاح، 6. منتجع بحيرة الطوق، بطاقة استيعابية تتجاوز المليون سائح. (الشكل.8). توزيع المنتجعات السياحية



المصدر: الباحث، 2020.

7. التمويل الذاتي للمشاريع:

تحديات العمران الحديث تكمن في الإنفاق الذاتي للمشاريع و استثمارها، ما يسمح بالانتقال من التّعمير الإنفاقي إلى التّعمير الإنمائي.

مشروع الطّريق السّيار (شرق-غرب)، والمُسمّى "مشروع القرن" نتيجة حجم الإنفاق الضّخم و التي تجاوزت 20 مليار دولار، يحتاج بالضرورة إلى إعادة النظر في تسييره ووظيفته، ومن ثمّ يجب إدراجه كمشروع استثماري (برسوم دفع)، يسمح بارتقائه كشريان اقتصادي و هيكل يسهلهم بالتهوض بمناطق الظل وخاصة الحدودية، وبالتالي، الاستفادة منه في بناء سياسة سياحية مغاربية و أورو-متوسطية ترقى لمستوى طموحات التنمية الاقتصادية والمستدامة بالنسبة للجزائر، خاصة وانه يربط بين أكثر من دولة، وبين أهمّ المواقع السياحية الجزائرية على طول الشّريط (49 موقع): ساحلي، جبلي، ثلجي، حموي، بيئي، ديني، حضري، تجاري و حدودي (تجارة حرة) ... الخ.

و نجد أن تحفيزات الاستثمار في الجزائر وخصوصا، من جهة: الخفض الضريبي، تسهيلات العقار و التمويل البنكي للاستثمار السّياحي، فضلا على خصوصية منطقة القالة السياحية للامتياز من التجارة المغاربية الحرة، و من جهة أخرى الجدوي الاقتصادية و المتمثلة أساسا في جاذبية المشروع لثلاث ملايين سائح جزائري محلي و سبعة ملايين سائح جزائري مغترب، يوفر أرباحية و ضمان حقيقي للشركاء المغاربة: جزائريين، مغاربة و تونسيين (أصحاب الخبرة في هذا المجال) لنجاح هذه المشاريع و يعزز فكرة الاستثمار المغاربي (وفق القوانين الجزائرية) والأورو-متوسطي في الطريق السّيار برسوم دفع ترقى به إلى مستوى مشروع استثماري استراتيجي.

8. الخاتمة:

تشهد منطقة المغرب العربي تحولات وتحديات جيو-استراتيجية عميقة، ويبدو أن أبرزها المسألة الأمنية والأزمات الاقتصادية في مناطق الظل، ويبدو كذلك أن أهمّ الحلول الفعلية المتاحة هي مواضيع التنمية، وخاصة بالنسبة لمناطق الظل الحدودية المشتركة. و بالتالي فان تفعيل المغرب العربي عن طريق برامج التعمير الإنمائي الحدودي المشترك يُعد أولوية جيو-إستراتيجية تحظى باهتمام أعلى السلطات في الدّولة الجزائرية.

يناقش هذا المقال الإمكانيات الهيكلية، الطّريق السّيار (شرق-غرب) العابر للحدود، والذي يُعوّل عليه كثيرا من حيث تنوع مصادر الثروة في الجزائر، لاسيما التهوض بمناطق الظل و تقليص فوارق التنمية في الجزائر. وقد حاولنا وصف إمكانيات منطقة الظل الحدودية القالة واستعراض إمكانياتها السياحية و الجيو-إستراتيجية ورصد خطتها التنموية للتهيئة المجالية، وقد حاولنا تسليط الضوء على مقاربات الخطّة الوطنية للتهيئة المجالية ومحاولة استعراض تطبيقات فعلية من منظور التهيئة العمرانية، والتي من شأنها، لا محالة تكريس رغبة الدولة الجزائرية في فتح هذه الورشة وخاصة مع تعزيز سياسات اللامركزية للجماعات الإقليمية و المحلية. ومن هذا المنطلق العام جاءت فكرة إنشاء قُرى ومنتجعات سياحية،

كمشاريع صديقة للبيئة، وكان خير مثال: مدينة القالة لما تزخر به هذه المدينة من إمكانيات سياحية معتبرة، وموصلية متميزة من العاصمة تونس إلى الدار البيضاء بالمغرب يؤهلها إلى أن تكون أول قطب سياحي مغربي بامتياز من الجهة الشرقية.

في ضوء ما تقدّم تمّ التوصل إلى عدد من النتائج التي من ضمنها ما يلي:

(أ) إعادة توظيف الطريق السيار (شرق-غرب) كمُفعّل حقيقي على الواقع لتنمية حدودية مشتركة بين بلدان المغرب العربي في شكل مناطق تجارة حرة ومناطق استثمار عمراني واقتصادي مشترك، والتي سوف تساهم لا محالة في النهوض بمناطق الظل.

(ب) تعزيز الاقتصاد المشترك وخلق سوق غير تقليدي يسهّل فيه محاربة والتّهرب الضريبي.

(ج) إعادة توظيف البنية التحتية الجزائرية كضمان للشركاء المغاربة (أصحاب الخبرة في المجال

السياحي) لنجاح المشاريع الإقليمية والقارية.

(د) التسيير المشترك لمواضيع البيئة والتنمية المستدامة في هذه المناطق.

9. قائمة المراجع

- إيمان صحراوي و آخرون. (2020). أهمية المناطق الحدودية الاقتصادية الخاصة في تشجيع الاستثمارات والتجارة بين الدول المتجاورة: حالة الشريط الحدودي الجزائري. *مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية*، 9(5)، 234-254.
- جميلة علاق و آخرون. (2019). المناطق الحدودية للجزائر بين متطلبات التنمية المحلية وتعزيز مقدرات السياحة الوطنية. *المجلة الجزائرية للأمن الإنساني*، 4(2)، 205-227.
- دالية غانم. (2017). الحد من التغيير عبر التغيير: ما وراء ديمومة النظام الجزائري. مركز كارنيغي للشرق الأوسط، 8 أيار/مايو. تم الاسترجاع من الرابط: <https://carnegie-mec.org>
- سعيد ياسين. (2016). التحديات الأمنية الجديدة في المغرب العربي. *رسالة ماجستير غير منشورة في جامعة وهران*.
- صالح زباني. (2016). المناطق الحدودية الجزائرية التونسية بين جدلية المقاربة الأمنية والتنمية. *المجلة العربية للدراسات السياسية والأمنية*، 2(2)، 43-50.
- عبد الهادي عباد و آخرون. (2019). تنمية و تطور المناطق الحدودية كآلية لمواجهة التهديدات الأمنية في دول المغرب العربي، مقاربة من منظور الاقتصاد السياسي. *المجلة الجزائرية للاقتصاد السياسي*، 1(1)، 7-18.
- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (م.ت.ت). (2018). بلدية القالة.
- المخطط التوسع السياحي (م.ت.س). (2020). ولاية الطارف.
- الملتقى الوطني حول تنمية المناطق الحدودية (2018). تم الاسترجاع من الرابط من : <http://www.interieur.gov.dz/index.php/ar>
- نورالدين دخان، عبيدون الحامد. (2016) مسار تأمين الحدود الجزائرية : بين الإدارة الأحادية و الصبغ التعاونية الإقليمية. *دفاتر السياسة و القانون*، 8(14)، 171-186. تم الاسترجاع من الرابط الموقع الالكتروني : <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/52683>
- وزارة الداخلية و الجماعات المحلية الجزائرية، تقرير سنوي حول مسألة التنمية. (2021). مناطق الظل: عملية إحصاء جديدة تسفر عن 13587 منطقة. تم الاسترجاع من الرابط : <https://www.aps.dz>