



# الموقع الجغرافي لإقليم تاوريرت وخيارات استثماره (المغرب الشمالي الشرقي)

The Province of Taourirt location and investment  
opportunities (Northeastern Morocco)

إعداد

**محمد لاخضري**

**Mohamed Lakhdar**

مرشح دكتوراه - كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة محمد الأول - وجدة -  
المغرب

*Doi: 10.21608/jasg.2023.282526*

استلام البحث : ١٤ / ١١ / ٢٠٢٢

قبول النشر : ٩ / ١٢ / ٢٠٢٢

لاخضري ، محمد (٢٠٢٣). الموقع الجغرافي لإقليم تاوريرت وخيارات استثماره  
(المغرب الشمالي الشرقي). *المجلة العربية للدراسات الجغرافية*، المؤسسة العربية  
للتربية والعلوم والآداب، مصر، ٦ (١٦)، ٥٣ - ٧٠.

<https://jasg.journals.ekb.eg>

## الموقع الجغرافي لإقليم تاوريرت وخيارات استثماره (المغرب الشمالي الشرقي)

### المستخلص :

يهدف هذا البحث إلى تبيان أهمية الموقع الجغرافي لإقليم تاوريرت ذي الطبيعة الجيوسياسية المؤثرة والبعيدة عن المراكز الحيوية بالمغرب والخاضعة للتنافس بجهة الشرق في تحديد قدراته التنافسية وطنيا وجهويا. وإن معالجة وتفكيك العناصر الرئيسية للموضوع تطلب اتباع المنهج الوصفي الاستنباطي الذي تجسد من خلال فهم الترابطات بين المستويات المجالية المختلفة، هذا إلى جانب استمارة ميدانية حددت على أساس عينة عشوائية طبقية شملت أرباب الأسر بنسبة ٢,٥%؛ أي ما يمثل ١٠٩٢ استمارة من مجموع ٤٣٦٧٦ أسرة بإقليم تاوريرت. أظهرت النتائج أهمية الموقع الجغرافي لمجال الدراسة في جذب الاستثمارات وإنتاج الثروة محليا، وبعد الموقع خيارا حقيقيا لإحداث إقلاع تنموي مستدام بإقليم تاوريرت عبر تأهيل وظيفة لوجستكية ضامن لاندماجه الجهوي والوطني. هذا الموقع يؤهله لأن يصبح قطبا للتجميع والتوزيع والعبور، خاصة نحو جنوب الجهة، عبر تنمية وظيفة مينائية جافة كمنصة تابعة لميناء الناظور غرب المتوسط، بل ويمكن أن يفتح خطا للتبادل بين جهة الشرق والجهات الجنوبية والجنوبية الشرقية وما لذلك من أهمية في تدعيم التوازن على المستوى الوطني.

**الكلمات المفتاحية:** الجغرافية البشرية؛ جذب الاستثمارات؛ الوظيفة اللوجستكية

### Abstract:

This study aims to demonstrate the significance of the Taourirt province geographic location, which has an influential geopolitical nature and is remote from vital centers in Morocco, and which is subject to competition in the east, in determining its competitiveness on a national and regional level. The treatment and considering of the of the main components of the research required following the deductive descriptive approach, which encapsulated through understanding the interrelationships between the different field levels, in addition to a field survey

that was determined based on a stratified random sample. The findings demonstrated the importance of the study's geographic location in luring investments and producing prosperity locally. The location is a viable option for launching sustainable development in the Taourirt province through the rehabilitation of a logistical function that ensures its regional and national integration.

**Keywords:** Human Geography, Attracting Investments, Logistical Jobs.

## مقدمة

تتطلب مقارنة التنمية الترابية دراسة مختلف العناصر المادية واللامادية التي تميز المجال المدروس، فتحديد موقع وموضع إقليم تاوريرت يسمح بتحليل الارتباطات المجالية والإدارية ومن ثمة المميزات التنافسية ومجال النفوذ في المحيط الجهوي، خصوصا إذا علمنا أن وقوعه بالقرب من وجدة، القطب الجهوي شرقا، ومن مدينة جرسيف غربا ذات النفوذ في الصناعات الغذائية (الزيتون خصوصا)، ومن الناظور شمالا ذات الوظائف المينائية والخدماتية ومن بركان القطب الجهوي الزراعي، وهذا يجعله عرضة للتنافس ويفرض عليه الانفتاح جنوبا في اتجاه الهضاب العليا.

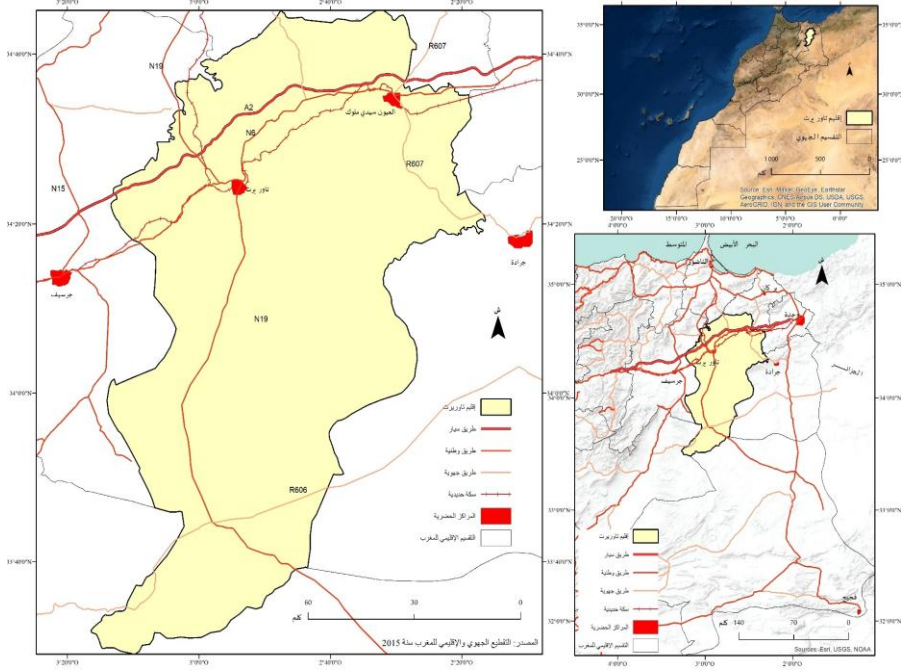
نسعى في هذه الدراسة إلى إبراز الخصائص المميزة للموقع الجغرافي ذي الطبيعة الجيوسياسية المؤثرة والبعيدة عن المراكز الحيوية وطنية والخاضعة للتنافس جهويا، مع تبيان الدور الإيجابي الذي من الممكن أن يؤديه استثمار الموقع الجغرافي في التخفيف من التباينات الجهوية بين شمال الجهة وجنوبها أو صلة وصل بين الشرق والغرب. ونعتمد في هذا الموضوع على منهجية مبنية على مجموعة من الخطوات لمعالجتها، بدءا بالبحث والقراءة البيبلوغرافية التي تهم الإشكالية المدروسة سواء تلك التي أنجزت حول جهة الشرق خاصة والمغرب عامة وتأسست الخطوة الثانية على المعطيات التي تم جمعها من مؤسسات مختلفة كوكالة الحوض المائي لملوية والمديريتين الجهوية والإقليمية للمياه والغابات ومحاربة التصحر. أما الخطوة الثالثة فقامت على الاستغلال نتائج العمل الميداني (استمارة ميدانية ومقابلات) الذي أنجز في إطار إعداد أطروحة جامعية، حيث أجريت مقابلات مع فاعلين مؤسساتيين ومنتخبين وجمعويين ومهنيين للوقوف على أهمية الموقع الجغرافي في تنويع خيارات الاستثمار، هذا إلى جانب ملء استمارة بعينة عشوائية بسيطة شملت أرباب الأسر بنسبة ٢,٥%؛ أي ما يمثل ١٠٩٢ استمارة من مجموع ٤٣٦٧٦ أسرة بإقليم تاوريرت.

## ١. إقليم تاوريرت: موقع استراتيجي يخضع لخصوصيات جهة الشرق

يحيل الموقع إلى توطين إقليم تاوريرت بالنسبة للإحداثيات الجغرافية ((Sithole G., Zlatanova S. (2016), p 91)، ولأهميته ضمن مراكز الجذب دوليا ووطنيا وجهويا، إضافة إلى مستوى التدفقات الاقتصادية والبشرية، إلى جانب قياس ولوجية المجال الذي تحدده قدراته الاستقطابية. وفي هذا السياق سنركز من خلال هذه الفقرة على تحديد موقع إقليم تاوريرت انطلاقا من التحديدات الآتية الذكر.

يقع مجال الدراسة بالشمال الشرقي للمغرب بين خطي طول ٢٠١٧' و ٣٠١٥' غرب خط غرينتش، وبين دائرتي عرض ٣٣°٢٨' و ٣٤°٥٠' شمال خط الاستواء، ويتموضع في جزء كبير منه على ما يصطلح عليه بممر تاويريرت - وجدة، وعلى كعدة دبدو وأجزاء من شمال غرب الهضاب العليا (الخريطة رقم ١٧)، يحده من الشمال سلسلة جبال بني يزناسن (بني محيو)، ومن الجنوب الشرقي جبال الزكارة ومن الجنوب الغربي الهضاب العليا، يفتح في اتجاه الشرق على سهل البصارة وأنجاد، وفي اتجاه الغرب على سهل كرسيف (تافرطة) وحوض ملوية الأوسط.

### خريطة رقم ١: الموقع الجغرافي لإقليم تاويريرت في بعده الجهوي والوطني



إن الموقع الجغرافي للممر له أهميته الاستراتيجية التي تتضح ببعدين: البعد الأول؛ المغاربي الذي يأخذ فيه موقع الاتصال بين الشرق والغرب إن تم تحقيق فعلياً مشروع المغرب الكبير الذي تعرقله على المدى المتوسط المشاكل السياسية، أما البعد الثاني فهو مجال منفتح على العالم المتوسطي ويقضي تشجيع الاستثمارات العمومية من أجل ربح رهان الترابط العالمي باستقطاب الاستثمارات العالمية وخاصة الآسيوية منها (الصين نموذجاً من خلال مشروع الحزام والطريق الذي دخل المغرب في

شبكتها). إلا أن هذه الأهمية تعترضها هشاشة سياسية وأمنية مرتبطة أساسا بنزاع الصحراء المفتعل حول الأقاليم الصحراوية المغربية، وكذا الأمن الإقليمي شمال الصحراء الكبرى.

تبقى طرق المواصلات من أهم العوامل التي تحدد علاقة الإقليم بهوامشه، فهي تتحكم في وظائفه المختلفة، ويمكن أن تضعف أو تتعش الإقليم حسب كثافتها عبر سهولة ربطه بالأقاليم المجاورة أو بالجهات الأخرى، وكذلك حسب المؤهلات والإمكانات التي يحتضنها الاقتصاد الجهوي (بريان محمد وآخرون، ١٩٨٩، ص. ١٧٦). هذا وإن إقليم تاوريرت تخترقه بنية طرقية مهمة تتركز شمالا، حيث يفتح شرقا على عاصمة الجهة، التي تبعد عن عاصمة الإقليم (وجدة) بأقل من ١٢٠ كلم، وغربا على مدينة جرسيف بـ ٥٤ كلم، والأقطاب الرئيسية في المغرب عبر الطريق السيار رقم ٢ والطريق الوطنية رقم ٦ والخط السككي. ومن الشمال إلى الجنوب تعبره الطريق الوطنية رقم ١٩ التي تربطه بالناظور شمالا (١١٢ كلم) والهضاب العليا وجنوب الجهة (١٢٧ كلم) مدينة عين بني مطهر، ومنها إلى الجنوب المغربي الذي تخول له الطريق الوطنية رقم ١٠ الانفتاح على ورزازات ومن ثمة إلى أكادير.

إن هذا التنوع في شبكة الطرق التي تخترق إقليم تاوريرت جعلته محورا للمواصلات بين أقاليم جهة الشرق، وترتبت عن ذلك عدة منافع للمركزين الحضريين تاوريرت والعيون، فقد استقطبا نحوهما السكان من مجالهما الخلفي ومنتوجاتهم، الأمر الذي جعل مدينة تاوريرت تشهد دينامية عمرانية وتجارية تقوت مع تشييد التجهيزات والخدمات العمومية الأساسية. كما تقوت التجهيزات الطرقية بخط سلكي يربط عاصمة الإقليم تاوريرت بمدينة الناظور، وبتنتية الطريق الجهوية رقم ٦٠٧ التي تربط الإقليم بركان وبالطريق الوطنية رقم ٢. إن هذه البنيات التحتية جعلت من الإقليم في موقع استراتيجي يشكل قاعدة خلفية صناعية لميناء الناظور غرب المتوسط عبر تسهيل عملية توزيع المنتوجات شرقا وغربا وجنوبا، وخاصة إذا أنشأ ميناء جاف، وتوفر للجهة ذلك الانفتاح على جنوب الجهة الهامشية التي تعاني من العزلة. على مستوى الأهمية التاريخية للموقع الجغرافي، فإن مجال الدراسة عرف استقرارا بشريا منذ القدم (شاكر الميلود، ٢٠١٠، ص. ٤٦)، وشكل ممرا طبيعيا بأهمية استراتيجية خاصة في نهاية العصر الحديث (القرن ١٧م)، حيث يربط المغرب الشرقي بباقي التراب الوطني وما وراءه من باقي أجزاء المغرب الكبير (بوطيب الطاك، ١٩٩١، ص. ١٠١)، كما اعتبر منطقة ترحال بين الهضاب العليا جنوبا

وسهول ممر وجدة - جرسيف شمالا (Tag B., 1987, p. 202)، التي لا زالت بعض مظاهرها واضحة إلى الآن خاصة في السنوات الجافة (الصورة ١).



المصدر: عدسة الباحث، شتبر ٢٠٢١

صورة رقم ١: استمرار ظاهرة الترحال من رعاة الهضاب العليا باتجاه ممر تاويريت-العيون (سهل تافرطة)

ينتمي إقليم تاويريت إلى جهة الشرق، ويتشكل من ١١ جماعة قروية وثلاث جماعات حضرية، وله حدود مشتركة مع جميع أقاليم الجهة -باستثناء إقليم الديروش- لتوطنه وسطها، فيحده شمالا إقليما بركان والناظور، وجنوبا إقليما فجيح وجرادة، أما شرقا فتحده عمالة وجدة أنكاد وغربا إقليم جرسيف.

وبشكل عام، يعتبر موقع إقليم تاويريت في تأثيره العام بالإيجابي، فموقعه المتميز داخل جهة الشرق يجعل منه إقليما قادرا على تحقيق قيمة مضافة لتنمية الجهة، عبر إشرافه على كل أقاليمها وانفتاحه على جنوبها وشمالها مما يمكن أن يساهم في تطوير أنشطة متوازنة بين الأقاليم، إضافة إلى إمكانية الاستفادة من المشاريع الكبرى بالجهة. ومن المتوقع أن يشكل ميناء الناظور (غرب المتوسط) قاعدة خلفية صناعية ومينائية جافة لتوطين الصناعات وإعادة توزيع المنتوجات، وبالأخص مع توفر بنيات تحتية مهمة تخترق إقليم تاويريت (طريق سيار، طريقان وطنيان، خطان للسكك الحديدية)، التي من شأنها أن تؤدي دورا كبيرا في خلق دينامية جهوية تربط بين القطب الاقتصادي النابض للجهة شمالا وبين جنوب الجهة

المعزول وذلك في سياق تنمية جهوية متكاملة. كما أن المشاريع السياحية الساحلية (مشروع مارتشيكو والمحطة السياحية السعيدية) وربطها بمجالها الخلفي ذي الإمكانيات السياحية التراثية والبيئية، قد يشكل فيه إقليم تاوريرت أحد المسارات السياحية التي تربط شمال الجهة بجنوبها.

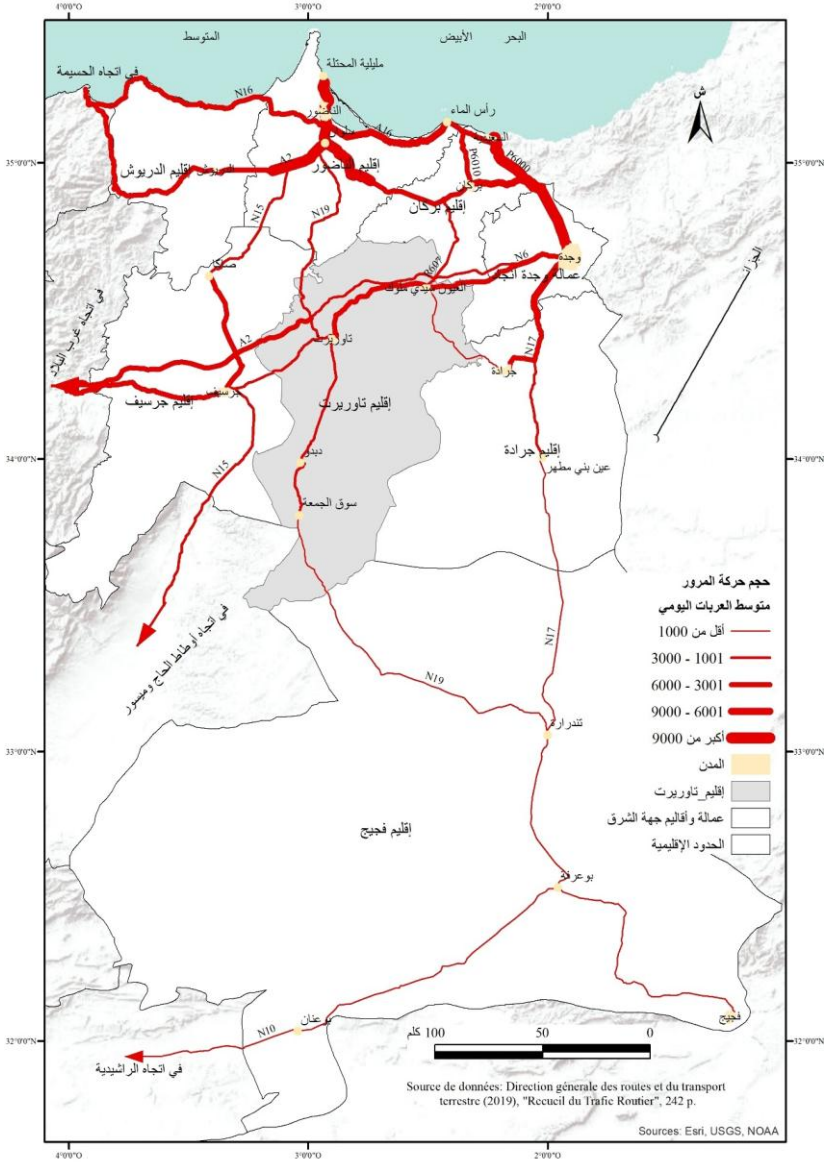
## ٢. الموقع الجغرافي أهم مداخل التموقع الجهوي لإقليم تاوريرت

يشكل الموقع الجغرافي المتميز أحد مقومات التنمية الترابية، وتزداد أهميته إذا كان ممرا حيويا للمواصلات تراكمت أدواره عبر التاريخ. ويشكل ممر تاوريرت-العيون صلة وصل تاريخية بين غرب البلاد وشرقها، وهي وظيفة قديمة تعاضمت مع تقوية شبكة الطرق (طريق سيار، خطان للسكك الحديدية، طرق وطنية) التي تخترق إقليم تاوريرت وجعلته ملتقى الطرق داخل جهة الشرق في جميع الاتجاهات، حيث أعطى بناء خط السكك الحديدية نحو الناظور الكبير ومنه إلى ميناء غرب المتوسط للإقليم مكانة مهمة على مستوى مواصلات السكك الحديدية كمحطة ربط بين غرب المغرب وشرقه وشماله الشرقي.

انطلاقا من الخريطة رقم ٢ أسفله، يستنتج تباين متوسط حجم الحركة اليومية للعربات حسب المناطق بالجهة الشرقية تبعا لأهميتها الاستراتيجية، حيث تعرف طرق الشمال أكبر حركية وخاصة المنطقة الرابطة بين وجدة-بركان-السعيدية والمجموعة الحضرية الناظورية التي تجاوز معدل حركة مرور العربات بها ٢٠٠٠٠٠ عربة يوميا سنة ٢٠١٩، وذلك بكل من الطريق الوطنية رقم ٢ الرابطة بين وجدة وأحفير التي سجلت ما يقارب ٢٠١٠٤ عربة في المتوسط، و٣٠١٥٤ بالطريق الوطنية رقم ١٩ بين سلون-الناظور-ملييلة المحتلة ( *Direction générale des routes et du transport terrestre 2019, p. 51*) وبالمقابل تعتبر حركة الطرق بجنوب الجهة ضعيفة إذ يصل المعدل بالمحور الطرقي الرابط بين معتاركة وتندرارة إلى ١٥٠ عربة على الطريق الوطنية رقم ١٩، ويقدر بـ ٥٠٠ عربة على الخط الطرقي بين عين بني مطهر وفجيج عبر الطريق الوطنية رقم ١٧. يتبين من خلال هذه المقاربة في متوسط حركة المرور حجم التفاوت بين شمال الجهة الدينامي وجنوبها المعزول.

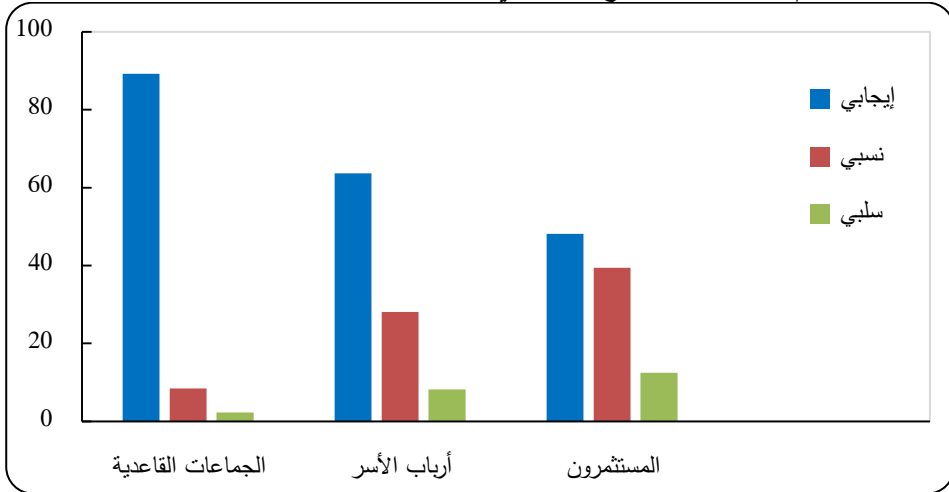


خريطة رقم ٢: متوسط حركة مرور العربات بشبكة الطرق الرئيسية داخل جهة الشرق سنة ٢٠١٩



وإذا كانت منطقة الشمال هي الأكثر دينامية من حيث مرور العربات، فإن إقليم تاوريرت يتوفر على حركة متوسطة يصل فيها معدل مرور العربات ما بين ٢٠٠٠ إلى ٤٠٠٠ عربة في جميع الاتجاهات سواء على الطريق الوطنية رقم ٦ التي تخترق الإقليم من الغرب إلى الشرق، أو الطريق الوطنية رقم ١٩ التي تربط الإقليم بشمال الجهة وجنوبها. ولذلك فمكانة إقليم تاوريرت داخل هذه المنظومة الطرقية تكمن في موقعه كملتقى للطرق تربط بين جميع الاتجاهات، بين شرق المغرب وغربه، وبين البحر الأبيض المتوسط والهضاب العليا، الأمر الذي يشكل عاملا متميزا عن باقي الأقاليم بالجهة، وتؤهله لأن يصبح قطبا للتجميع والتوزيع والعبور، خاصة نحو جنوب الجهة.

شكل رقم ١: أهمية الموقع الجغرافي حسب رؤية الفاعلين المستجوبين



#### المصدر: الاستمارة الميدانية ٢٠١٩-٢٠٢١

إن أهمية موقع إقليم تاوريرت كملتقى للمواصلات وبالأخص في اتجاه جنوب الجهة، يؤكد الفاعلون المستجوبون وأرباب الأسر والمستثمرون في إطار الدراسة الميدانية لهذه الأطروحة (الشكل رقم ١)، حيث ترى ٤٨% من الوحدات الصناعية المبحوثة أن الموقع الجغرافي للمنطقة إيجابي اقتصاديا. والأمر نفسه بالنسبة لأرباب الأسر، إذ عبر ٦٣% من المستجوبين أن إقليم تاوريرت ذو موقع متميز، واعتبر مديرو المصالح بالجماعات القاعدية أن لإقليم تاوريرت موقعا جغرافيا استراتيجيا.

وهذا الموقع المتميز يمثل عاملا إيجابيا للتنمية بالنظر إلى الامتيازات التي يوفرها:

- مؤهل ملائم لإنشاء محطة لوجيستكية وصناعية خلفية لميناء الناظور غرب المتوسط، لكي تصبح منطقة تاوريرت موزعة تيارات النقل ومستقبلة لها.
  - الارتباط التاريخي لقبائل شمال غرب الهضاب العليا بمنطقة تاوريرت، وممارسة هذه الأخيرة إشعاعا خدمتيا (السوق الأسبوعي) ورعويا (الترحال).
  - مجال ربط بين مناطق سياحية مهمة داخل الجهة، حيث تنتشر بالشمال السياحة الساحلية وبالوسط والجنوب السياحة البيئية والثقافية.
  - ضابط للمواصلات داخل أقاليم جهة الشرق، وبين الجهة وغرب البلاد.
- إن استثمار هذه المؤهلات الجغرافية يعزز من القدرة التنافسية لإقليم تاوريرت وسط جهة الشرق، وتجعله حلقة أساسية في ربط أقاليم الجهة بالمجال الوطني ووسيط للتخفيف من التباينات المجالية بين شمال الجهة وجنوبها.

### ٣. خيارات تحقيق إقلاع تنموي مستدام بإقليم تاوريرت

إن محور الفوارق المجالية وتحقيق التنمية المتوازنة والاندماج الاقتصادي لإقليم تاوريرت يقتضي استثمار مؤهلات موقعه الجغرافي الرابط بين وجدة وفاس وبين الناظور وبركان، وجعل الإقليم محور مرور جل السلع والخدمات بجهة الشرق.

### ١.٣ محور تاوريرت-العيون: البعد الجهوي والوطني خيار استراتيجي

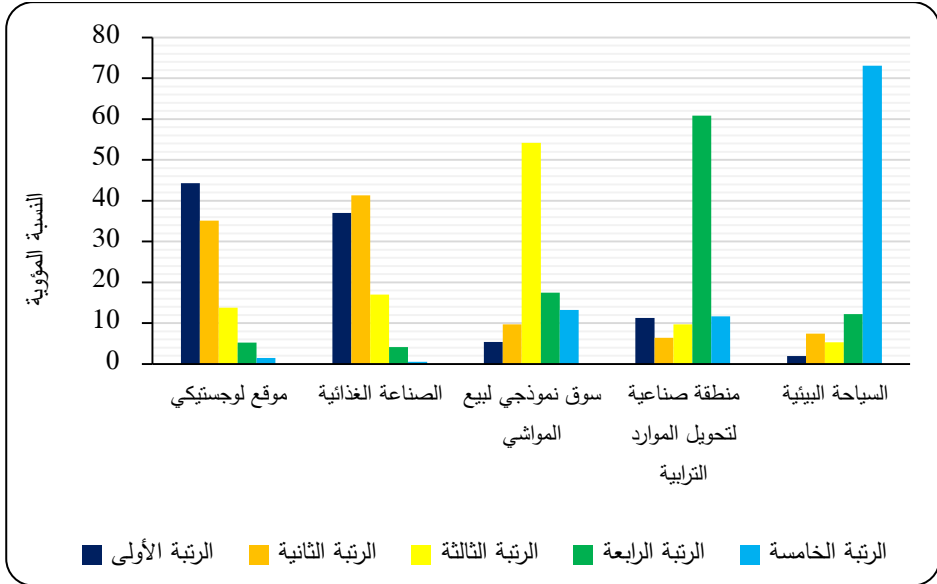
يشكل ممر تاوريرت-العيون الامتداد الطبيعي لجهة الشرق على التراب الوطني باحتلاله القسم الأوسط من ممر ووجدة-جرسيف والذي تقوى مع اختراقه لشبكة طرقية مهمة مكونة من طريق سيار وطرق وطنية وخطين للسكة الحديدية. ومن ناحية أخرى يمثل مجال الثقل السكاني في إقليم تاوريرت بإمكانيات اقتصادية متغيرة خاضعة لقساوة المناخ.

يسمح موقع ممر تاوريرت-العيون من التفاعل في اتجاهات متعددة، فهو مفصل طريقي بين الأقاليم المشكلة للجهة، ومنفذ لجهة الشرق نحو الغرب المغربي. فاحتلاله هذا الموقع مكنه من الاتصال المباشر مع شمال الجهة المركزي الذي يؤثر في ديناميته، ومن ثم فلا يستطيع هذا المجال أن ينمو بمعزل عن موقعه الجغرافي المتميز، ولا يحقق النهوض مع استمرار ارتباطه بالمعطيات الطبيعية، وإنما بتنمية أدواره التجارية والصناعية والفلاحية.

لا يستطيع محور تاوريرت-العيون المراهنه على أي خيار تنموي إلا من خلال تقوية الوظيفة اللوجستكية التي تمكنه من الانصهار داخل الإطارين الجهوي والوطني. ولا يخفى على المتدخلين أهمية استثمار الموقع الجغرافي في هيكلة هذا المجال، حيث مكن ترتيب المجالات الوظيفية حسب رؤية الفاعلين المستجوبين من

توضيح الصورة التي ينبغي أن يُركز عليها إقليم تاوريرت داخل مكونات جهة الشرق وتساعد على تأهيله واندماجه الجهوي والوطني، وتم استنباط دور إحداث قطب لوجستيكي في تعزيز الوظيفة المواصلاتية للإقليم عبر منصة لإعادة التجميع والتوزيع وما لذلك من تأثير على الدينامية الصناعية وجذب سوق المقاولات.

شكل رقم ٢: توزيع المجالات الوظيفية لإقليم تاوريرت حسب الأولوية وفق رؤية الفاعلين المستجوبين



المصدر: العمل الميداني ٢٠٢١/٢٠١٩

من خلال قراءة معطيات الشكل رقم ٢، وفي إطار ترتيب الوظائف ذات الأولوية وفق رؤية الفاعلين المستجوبين، يتبين أن ٤٤,٣% وضعوا الوظيفة اللوجستكية لإقليم تاوريرت في المرتبة الأولى وهو أعلى معدل ضمن سلسلة من الوظائف القابلة للتوطن بمجال الدراسة. ويؤكد هذا الطرح درجة وعي الفاعلين بأهمية الموقع الجغرافي لإقليم تاوريرت وسط جهة الشرق وما يمكن أن ينجم عنه من إحداث دينامية صناعية ومن ثمة الرفع من قدرته على إنتاج القيمة المضافة وإحداث فرص الشغل، وخاصة مع إحداث ميناء الناظور غرب المتوسط.

وتم تأكيد هذا التوجه من خلال التصميم الجهوي لإعداد التراب لجهة الشرق الذي يسعى لأن تكون منطقة تاوريرت قطبا لوجستيكيًا ( *Schéma Régional* )

*d'Aménagement du Territoire de la Région de l'Oriental 2021*, (p. 195)، عبر التركيز على إحداث ميناء جاف بإقليم تاوريرت كمنصة لإعادة التجميع والتوزيع. وبالتالي عملية إدراك أهمية الموقع الجغرافي في تأهيل هذا المجال عبر استغلال مقوماته واستقطاب مختلف الأنشطة والاستثمارات مما يساهم في تشكيل قطب قادر على منافسات الأقطاب الجهوية والوطنية.

إن التركيز على تقوية الوظيفة اللوجستكية لممر تاوريرت-العيون لا تكتمل إلا من خلال قدرة الفاعلين السياسيين المحليين على تقديم مقوماته بشروط تنموية حقيقية، وعبر برنامج سياسي تستطيع به استمالة وإقناع الجهة والدولة كضامنين للتنمية.

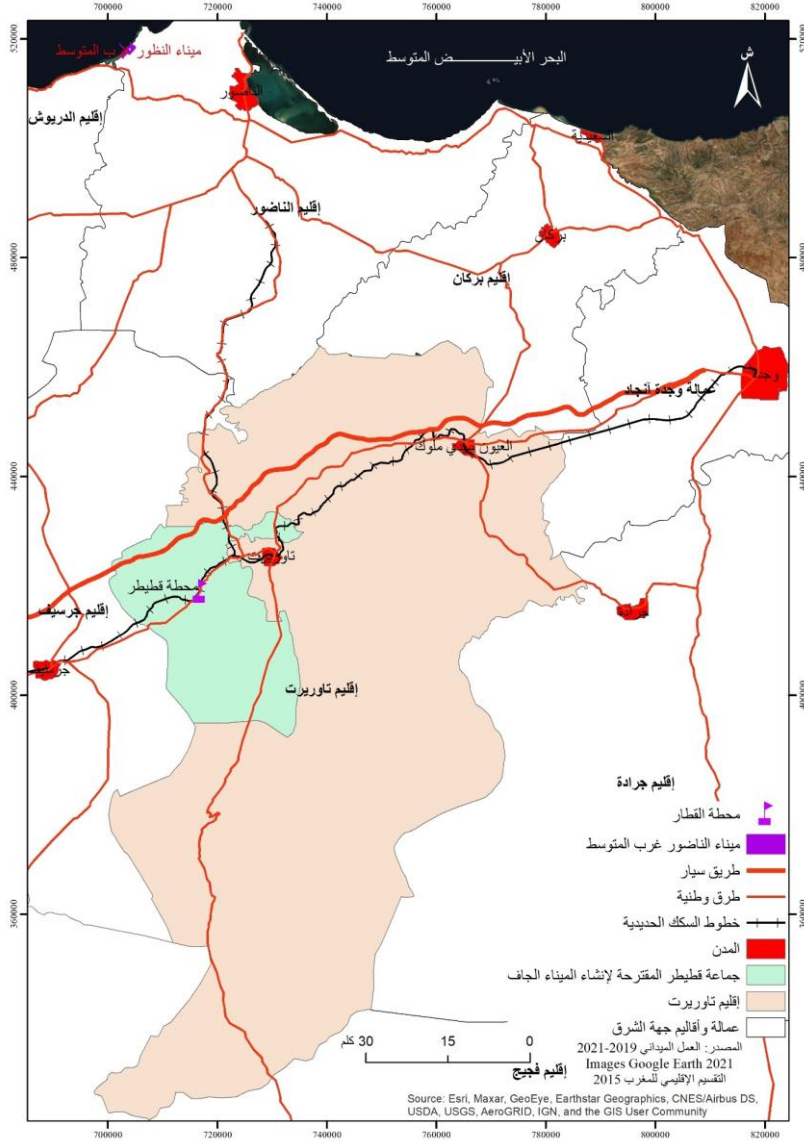
### ٢.٣ الموقع المفصلي للجماعة القاعدية القطيبر داخل الشبكة الطرقية الجهوية كفيل باحتضانها الميناء الجاف

نظرا لموقعها الجغرافي في القسم الأوسط من ممر جرسيف-وجدة، واحتضان مدينة تاوريرت للمعهد المتخصص في مهن النقل الطرقي واللوجستيك، تعتبر الجماعة القاعدية القطيبر مناسبة لإقامة منصة صناعية ولوجستكية لإعادة التجميع والتوزيع (الخريطة رقم ٣).

ويبقى اختيار الجماعة القاعدية القطيبر التابعة لإقليم تاوريرت لإنشاء المنصة اللوجيستكية الصناعية الخفية لميناء الناظور غرب المتوسط نابع من مؤهلات مختلفة:

- اختراقها شبكة طرقية متنوعة (الطريق الوطنية رقم ٦، الطريق السيار رقم ٢، خطين للسكك الحديدية).
- توفرها على محطة للقطار بالقرب من مركز جماعة القطيبر.
- هيمنة أراضي الجموع بنسبة ٩٩,٩٩ % على النظام العقاري المنتشر بالجماعة، أي توفر الوعاء العقاري بسهولة.
- وعي الفاعلين المؤسسيين والمنتخبين بالجماعة وبالإقليم على أهمية الترافع في استقطاب الميناء الجاف كرافعة لتقوية تنافسية الإقليم داخل جهة الشرق.
- القرب الجغرافي من عاصمة الإقليم (مدينة تاوريرت) التي تبعد عنها بحوالي ٢٠ كلم مما يسمح لها بتوفير اليد العاملة.
- احتضان مؤسسات التكوين في مهن النقل الطرقي واللوجستيك بمدينة تاوريرت.
- وجود الموارد الفلاحية والترابية الأولية لجذب الاستثمارات الصناعية التحويلية وخاصة في قطاع الزيتون والثروة الغابوية لأزير.

خريطة رقم ٣: توطين المنطقة الصناعية اللوجستكية الخلفية (ميناء جاف) بالجماعة القاعدية القطيطة التابعة لإقليم تاوريرت



تشجع المؤهلات التي تزخر بها جماعة القطيطر من بنيات تحتية طرقية وتكوينية ووعاء عقاري، ويد عاملة مؤهلة، الفاعلين المؤسساتيين والسياسيين في إحداث المنصة، كونها محددات رئيسية ذات الأولوية بالنسبة للمستثمرين يقتضي تسويقها بمختلف الوسائل للنهوض بسوق المقاولات وبالتالي الرفع من الإنتاج. وبالموازاة مع أهمية بناء المنصة الحديثة لإعادة التجميع والتوزيع في تقوية وظيفة مرور السلع والخدمات بممر تاويريرت-العيون، يمكن أن تدعم ديناميته الصناعية وتسمح لإقليم تاويريرت بتوغل جنوب الجهة وباتجاه التراب الوطني الجنوبي عبر إحداث خط مواصلاتي يربط الجهات الجنوبية للمغرب بميناء الناظور غرب المتوسط أي البحر الأبيض المتوسط. ولا شك فيه أن تقوية هذا الخط الرابط بين الجهات الجنوبية والبحر الأبيض المتوسط عبر جهة الشرق يشكل دعامة لتنمية متوازنة للجهات الجنوبية والجنوبية الشرقية المعزولة، ومن ثم دعم الاقتصاد الوطني قاطبة.

فتوظيف الموقع الجغرافي لممر تاويريرت-العيون يساعد إقليم تاويريرت على خدمة التنمية الجهوية والوطنية، لأنه يشكل مجال-جسري Espace-pont لا يستطيع بناء ذاته ومنافسة الأقطاب إلا من خلال تقوية موقعه المركزي ضمن البعدين الجهوي والوطني.

### ٣.٣ تأهيل المحيط الجنوبي لإقليم تاويريرت وخيار الاندماج الوطني داخل الجهات ما وراء الأطلسية

يعتبر الجزء الجنوبي لإقليم تاويريرت الامتداد الطبيعي لجنوب جهة الشرق في اتجاه الشمال. وبشكل اندماج هذا المجال الواسع أحد القضايا الرئيسية المطروحة للفاعلين السياسيين المحليين والجهويين من أجل التخفيف من عزله وإيجاد خطة لتأهيله. فعملية التأهيل المحلي للمجالات الواسعة من الهضاب العليا واقعا يفرض نفسه أمام رهان تحقيق التوازن الجهوي والوطني.

إن موقع الجزء الجنوبي للإقليم يمكن أن يستغل كمجال مرور بين الجنوب المغربي وشماله الشرقي في اتجاه البحر الأبيض المتوسط. وهذا الخيار لن يفيد إقليم تاويريرت وجهة الشرق وإنما يساهم في دعم الاقتصاد الوطني، وقد يمثل دعامة لتنمية شاملة للجهات الهامشية ما وراء الأطلسية المغربية.

تفرض التغيرات التي تشهدها التوازنات الدولية على المغرب استغلال الثورة التي تعرفها خطوط الطاقة العالمية، من أجل دمج المجال ما وراء الأطلسي داخل المنظومة الإفريقية والصفة المتوسطية الشمالية الغربية. ولا شك أن توجيه مشروع خط أنابيب غاز غرب إفريقيا الذي يربط نيجيريا بالمغرب نحو الأجزاء

الشرقية للبلاد عوض الغرب المغربي، يمكن من تأهيل الجهات الجنوبية الشرقية الهامشية ويعيد إحياء أنبوب الغاز المغربي في اتجاه أوربا. إن إدراك أهمية انتقال الجزء الجنوبي من الهامشية إلى الاندماج في المنظومة المحلية والجهوية والوطنية تعني تأهيل هذا المجال ليصبح قادرا على القيام بأدواره في الربط بين جنوب الجهة المعزول وشمالها الدينامي. بصفة عامة، إذا كانت الخصوصيات الطبيعية للجزء الجنوبي لإقليم تاوريرت تتميز بالقساوة، مما أنتج العزلة والهامشية والكثافة السكانية الضعيفة، فقوته تكمن في موقعه الذي وجب استغلاله في النهوض به وتنميته. وبالنظر إلى الإمكانيات التي يتمتع بها هذا الجزء على مستوى تربية الماشية، فإن تنمية هذا الخزان يسمح له بممارسة وظائفه وإشعاعه بشكل كامل.

#### خاتمة:

لقد طرحت هذه الدراسة خيارات تأهيل وتنمية إقليم تاوريرت كأحد الأقاليم التي تسمح له بمقوماته بتشكيل قطب مركزي ومندمجا ومنافس لباقي الأقطاب الجهوية بجهة الشرق. ويشكل عنصر تطوير الوظيفة التجارية بتأهيل موقعه الجغرافي كمجال ربط بين مختلف الاتجاهات أحد خيارات جذب الاستثمارات بالإقليم. تشير نتائج هذا الموضوع إلى أهمية استثمار الفرص التي يتيحها الموقع الجغرافي الذي يميز إقليم تاوريرت كمفصل طرفي رابط بين اتجاهات متعددة، بحيث ينبغي استغلاله في استقطاب القطب اللوجستيكي الذي من الممكن أن تحتضنه مدينة تاوريرت، وبطبع هذا من شأنه أن يعزز مكانة هذه المدينة انطلاقا من الوظيفة المواصلاتية للإقليم من خلال قاعدة مينائية جافة خلفية لميناء الناظور غرب المتوسط.

ونسجل من خلال النتائج المحصل عليها من عملية تقييم الموقع الجغرافي الذي يتميز به إقليم تاوريرت؛ وجود موقع جغرافي للإقليم متميز وسط جهة الشرق كضابط للمواصلات داخل الجهة، وكمجال يمكن أن يساعد في تطوير أنشطة متوازنة بين الأقاليم المشكلة للجهة. هذا الموقع يؤهله لأن يصبح قطبا للتجميع والتوزيع والعبور، خاصة نحو جنوب الجهة، عبر تنمية وظيفة مينائية جافة كمنصة تابعة لميناء الناظور غرب المتوسط، بل ويمكن أن يفتح خطأ للتبادل بين جهة الشرق والجهات الجنوبية والجنوبية الشرقية وما لذلك من أهمية في تدعيم التوازن على المستوى الوطني.



## المراجع

- بريان محمد وآخرون (١٩٨٩): "قراءة وتحليل الخريطة الطبوغرافية"، منشورات اللجنة الوطنية المغربية للجغرافية، ط ٢، ٢٩٧ ص.
- بوطيب الطاك (١٩٩١) "مدينة تاويرت ودورها في المجال المحلي والجهوي" ورد ضمن المؤلف الجماعي: المدينة المغاربية المتوسطة رهان اللامركزية والتنمية المحلية، الملتقى الثقافي الخامس لصفرو، مطبعة البلايل، صص ١٠١-١٢٤.
- زروقي الميلود (٢٠٠٣)، "الحدود وتنظيم المجال المحلي والجهوي"، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة – تخصص الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية وجدة، ٥٥٩ ص.
- شاكر الميلود (٢٠١٠): "المغرب الشمالي الشرقي: دينامية الموارد الطبيعية وخطورة التصحر (نموذج كتلة بوخوالي وهوامشها السهبوية)"، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة رسائل وأطروحات، رقم ٦٠، دار أبي رقرق للطباعة والنشر – الرباط، ط ١، ٣٧٥ ص.
- Direction générale des routes et du transport terrestre (2019), "Recueil du Trafic Routier », 242 p. (En ligne) <http://www.equipement.gov.ma/AR/Infrastructures-routieres/Reseau-Routier-du-Maroc/Pages/trafic-routier.aspx> consulté le 08 mars 2022.
- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la Région de l'Oriental (2021), « Rapport de synthèse finale », EDESAT, 275 p.
- Sithole G., Zlatanova S. (2016) : « Position, Location, Place, and Area : An Indoor Perspective », ISPRS Annals of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences, Volume III-4, Prague, p.p. 89-96. (En ligne) <https://www.isprs-ann-photogramm-remote-sens-spatial-inf-sci.net/III-4/89/2016/isprs-annals-III-4-89-2016.pdf>

Tag B. (1987), « Des mutations agro-pastorales à l'urbanisation dans le Maroc Oriental », thèse de Doctorat d'état en géographie et aménagement, Université de Toulouse-Le Mirail, Institut de géographie Daniel Faucher, 698 p.