

Distr.: General
6 May 2009
Arabic
Original: French

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



الدورة الموضوعية لعام ٢٠٠٩

جنيف، ٦ - ٣١ تموز/يوليه ٢٠٠٩

البند ١٠ من جدول الأعمال المؤقت*

التعاون الإقليمي

مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق

مذكرة من الأمين العام

١ - يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التقرير الذي أعده وفقا لقرار المجلس ٣٤/٢٠٠٥ الأمينان التنفيذيان للجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، عن الأنشطة المنجزة في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق (انظر المرفق).

٢ - وقد بدأ اهتمام المجلس الاقتصادي والاجتماعي بهذا المشروع منذ سنة ١٩٨٢ إثر القرار الذي اتخذته حكومتا المغرب وإسبانيا في إطار اتفاق ثنائي للتعاون اعتمد في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠، ينص على الاشتراك في دراسة جدوى المشروع. ومنذ ذلك التاريخ لم ينفك المجلس يطلب بانتظام إلى اللجنتين الإقليميتين متابعة تطور الدراسات المتعلقة بهذا المشروع وإطلاعه أولا بأول على مستجداته.

* E/2009/100



مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق: تقرير عن الدراسات والأنشطة المنجزة في الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩

موجز

يتضمن هذا التقرير الذي أعد بالاشتراك بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا استجابة لقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٣٤/٢٠٠٥ المؤرخ ٢٦ تموز/يوليه ٢٠٠٧، عرضاً موجزاً للأنشطة التي أنجزتها، تحت إشراف اللجنة المختلطة الإسبانية - المغربية، الشركتان المكلفتان بدراسة المشروع وهما الشركة الإسبانية لدراسات مضيق جبل طارق والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق في إطار مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق.

وأنجزت أنشطة الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩ في المجالات التالية: دراسات تحديث المشروع الأولي التمهيدي للخيار الأساسي، وحفر نفق السكة الحديدية، والنموذج الخاص بتوقعات حركة المرور والنتائج الاقتصادية والمالية، والدراسة المتعلقة بتأثير المشروع على البيئة، ودراسة الآثار الاجتماعية والاقتصادية للمشروع على المناطق المجاورة (طنجة وتطوان جنوباً والأندلس شمالاً)، ودراسة التقييم الشامل لمختلف جوانب المشروع، بالإضافة إلى الأنشطة التكميلية المتعلقة بالمنشآت التجريبية في مالاباطا وطريفة، ودراسات رسم الخرائط والجيوديسيا والتيارات في مضيق جبل طارق.

وستجرى الدراسات المقبلة في إطار برنامج محدد قيد الإعداد ضمن دراسة تقييمية شاملة وستعرض على الدورة القادمة للجنة المختلطة المقرر عقدها في الرباط في تموز/يوليه ٢٠٠٩ للموافقة عليها. ومن المقرر أن يركز هذا البرنامج على تنفيذ الأنشطة التكميلية من أجل توضيح بعض الجوانب الغامضة فيما يتعلق بمعرفة موقع المشروع والدراسات المحددة لزيادة فهم بعض الجوانب المتعلقة بالخيار الأساسي.

وقد اجتذب المشروع اهتمام المنتدى الأوروبي - المتوسطي للنقل الذي عقد في بروكسل يومي ٢٩ و ٣٠ أيار/مايو ٢٠٠٧، وعرض على المفوضية الأوروبية في اجتماع خاص عقد في لكسمبرغ يوم ٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٧ بين وزيري النقل المغربي والإسباني ونائب الرئيس ومفوض شؤون النقل بالمفوضية الأوروبية.

المحتويات

الصفحة

٤	أولا - مقدمة
٥	ثانيا - الأنشطة المنجزة في الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩
٦	ألف - تحديث المشروع الأول التمهيدي
٧	باء - دراسة الآثار البيئية
٧	جيم - دراسة توقعات حركة المرور
٨	دال - دراسة الآثار الإقليمية
٨	هاء - دراسة التقييم الشامل للمشروع
١٠	ثالثا - الأنشطة الأخرى المنجزة في الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩
١٠	ألف - رسم الخرائط
١٠	باء - الجيوديسيا
١١	جيم - المنشآت التجريبية
١١	دال - التجارب الجيوتقنية التكميلية على الفجوتين
١١	هاء - التيارات البحرية
١٢	واو - الموقع الشبكي
١٢	رابعا - الأنشطة المقبلة
١٢	خامسا - العلاقات الخارجية
١٢	ألف - الاجتماع الرفيع المستوى المغربي الإسباني
١٣	باء - المفوضية الأوروبية
١٣	جيم - المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل
١٣	سادسا - الاستنتاجات

أولا - مقدمة

١ - طلب المجلس الاقتصادي والاجتماعي في القرار ١٦/٢٠٠٧ المؤرخ ٢٦ تموز/يوليه ٢٠٠٧ من الأمينين التنفيذيين للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا مواصلة المشاركة الفاعلة في متابعة مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق وتقديم تقرير عن ذلك إلى المجلس في دورته الموضوعية لعام ٢٠٠٩.

٢ - وقد أعد هذا التقرير بالتعاون بين اللجنتين الإقليميتين الأنفقي الذكر على أساس المعلومات التي تم الحصول عليها من شرطي الدراسات المتعلقة بالمشروع استجابة لأحكام القرار المشار إليه أعلاه. ويتضمن التقرير أولا موجزا مقتضيا عن حالة تقدم الدراسات حتى منتصف عام ٢٠٠٩، كما يتضمن وصفا موجزا لأهم الأنشطة التي أنجزت ما بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠٠٩ وآفاق تطور المشروع.

٣ - وتجدد الإشارة إلى أن الدراسات المتعلقة بالمشروع تجري في إطار الاتفاقين الثنائيين المبرمين بين حكومتي المغرب وإسبانيا في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠ و ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٨٩، الذين اتفق الطرفان بموجبهما على التعاون، استنادا إلى مبدأ المساواة في التكاليف، على دراسة جدوى مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، تحت إشراف لجنة مختلطة حكومية دولية دائمة وبمساعدة شركتين حكوميتين تجريان الدراسات وهما الشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق ومقرها في مدريد والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق ومقرها في الرباط.

٤ - وتركز الدراسات التي تجرى منذ عام ١٩٩٦، بعد اجتياز العديد من المراحل، على خيار أساسي يتمثل في حفر نفق تحت عتبة المضيق يضم في المرحلة النهائية ممرين أحاديي الاتجاه للسكة الحديدية وممر في الوسط لتوفير خدمات الصيانة والسلامة. ويسمح التصميم الوظيفي المماثل لممر بحر المانش بربط شبكات السكك الحديدية للبلدين فضلا عن نقل المركبات البرية على قطارات مكوكية بين محطتين طرفيتين إحداهما في إسبانيا والأخرى في المغرب. وتبلغ الأطوال النموذجية للمشروع في صيغته الحالية ٤٢ كيلومترا بين المحطتين الطرفيتين و ٣٧,٧ كيلومترا للنفق، بما في ذلك ٢٧,٧ كيلومترا تحت سطح البحر. وقد أعيد النظر في الخيار الأساسي، الذي وضع في عام ١٩٩٦، استنادا إلى البيانات الجيولوجية والجيوتقنية التي تم الحصول عليها حديثا، وقُيم الخيار في إطار دراسة للتقييم الشامل للمشروع، مما سيؤدي إلى إدخال تعديلات على طول مسافة المشروع وتصميمه الوظيفي.

٥ - ومن المقرر لأسباب تقنية واقتصادية، وبمراعاة نتائج الدراسات الحالية لتطوير الجوانب ذات الصلة من الخيار الأساسي، أن تتم عملية البناء على ثلاث مراحل متتالية:

(أ) مرحلة الصفر وتشمل بناء ممر استكشافي تحت سطح البحر؛ (ب) المرحلة ١ التي تسمح بتنفيذ المشروع بطريقة "الممر الواحد" (بناء ممر السكة الحديدية الأول والممر الخاص بالصيانة والسلامة)؛ (ج) المرحلة ٢ التي تشمل بناء ممر السكة الحديدية الثاني حتى يتم التنفيذ بطريقة "الممرين" عندما تقتضي حركة المرور ذلك.

٦ - وقد تم التركيز بشكل كبير في دراسات الربط القار عبر المضيق على عمليات السير الجيولوجية عن طريق إنجاز أربع عمليات حفر تحت سطح الماء كان آخرها عام ٢٠٠٥ ووفرت معلومات بالغة الأهمية عن طبيعة التشكيلات الجيولوجية التي سيخترقها الممر وأدت إلى تحديد أكثر دقة لشكل مسار الممر.

ثانياً - الأنشطة المنجزة في الفترة ٢٠٠٦ - ٢٠٠٩

٧ - وافق الاجتماع التاسع والثلاثون للجنة المختلطة المعقود في مدريد يومي ٢٧ و ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦ على تنقيح خطة العمل للفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٦، التي أقر تمديدها إلى عام ٢٠٠٩ في الاجتماعين الأربعين والحادي والأربعين للجنة، المعقودين تبعاً في الرباط يوم ٣٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ ومدريد يوم ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٩. ومن ثم تنص خطة العمل المنقحة للفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٩ على ما يلي: (أ) إعادة صياغة المشروع الأولي التمهيدي لخيار الممر، بما في ذلك الجانب المتعلق بأثر المشروع على البيئة؛ (ب) تحديث توقعات حركة المرور بالنسبة للمشروع على أساس نموذج اقتصادي قياسي ودراسة الآثار الاجتماعية والاقتصادية للمشروع على المناطق المجاورة؛ (ج) دراسة الإطار القانوني والمؤسسي الذي سيتم من خلاله تنفيذ المشروع؛ (د) تقييم شامل تقني واجتماعي - اقتصادي ومالي وقانوني وبيئي للمشروع. وتتعلق أهم الدراسات التي أنجزت خلال الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩ بالمجالات التالية:

- تحديث المشروع الأولي التمهيدي لخيار الممر.
- أثر المشروع على البيئة.
- وضع النموذج المتعلق بتوقعات حركة المرور، بما في ذلك دراسة النتائج الاقتصادية والمالية.
- الآثار الإقليمية للمشروع.
- دراسة التقييم الشامل للمشروع.

ألف - تحديث المشروع الأولي التمهيدي

٨ - يهدف تحديث المشروع الأولي التمهيدي في عام ٢٠٠٧ جزئياً إلى تحديث نتائج الدراسة السابقة، عقب اكتشاف قناتين صخريتين (أحدودان مغموران) وسط المضيق هما عبارة عن تشكيلات يعود تاريخها إلى الحقبة الرابعة، كما يهدف إلى التأكد من إمكانية حفر نفق يخرق هذه التشكيلات القابلة لتسرب المياه وطرق حفرها. وفيما يلي موجز للاستنتاجات الرئيسية لمختلف الدراسات التي أجريت:

- اقترح التقرير الجيولوجي، على أساس تحليل جميع البيانات المتاحة، طريقة المقطع الطولي مع توزيع مختلف وحدات الطبقات الحثائية والفجوتين على طول مسار الممر.
- يقدر الطول الإجمالي للأحدودين الواقعين على مستوى النفق تحت أقل من ٤٧٥ متراً من سطح البحر بنحو ٢,٨ كلم، مع بلوغ أسوأ الفرضيات المحتملة المقبولة ٤,٨ كلم.
- واقترح التقرير الجيوتقني، بعد تلخيص كل المعلومات والبيانات التي تم جمعها منذ بدء الدراسات الخاصة بالمشروع، بعض الخصائص الميكانيكية لمختلف التشكيلات الجيولوجية التي سيخترقها النفق في المستقبل. واعتمد لكل واحد من تلك التشكيلات خصائص أساسية من أجل التحليل الجيوميكانيكي.
- وأدرجت هذه المقاييس الجيوتقنية (الخصائص الأساسية) ضمن نموذج جيوميكانيكي ثلاثي الأبعاد في إطار مختلف الفرضيات المعدة للمضي قدماً في عمليات الحفر والصرف المقترحة للمناطق التي يصعب اختراقها، وكذلك الفرضيات المتعلقة بخصائص الصخور المخترقة.
- من المستحسن تطوير تكنولوجيا حفر الأنفاق لاجتياز الفجوتين، مع التطور بسرعة معقولة.
- بالنظر إلى أهمية تباين الخصائص الميكانيكية للطبقات الأرضية، لا بد من إدراك أفضل لطبيعة هذه المواد قبل صياغة استنتاجات نهائية قائمة على أدلة كافية. وينبغي تعميق المعرفة بالطبيعة الجيوميكانيكية للفجوتين أو، بشكل أعم، المواد التي يتكون منها الأحدودان المغموران، لاختيار طريقة الحفر على أسس سليمة. وسيكون الضروري القيام بعملية سير في البحر، مع مراعاة محدودية النتائج التي قد تسفر عنها، لا سيما بسبب الهياكل العمودية للمواد.

- أصبح من الضروري حفر ممر استكشافي انطلاقاً من الجانب المغربي. وسيتمكن هذا الممر كذلك من تقييم خصائص آلة الحفر والتدابير اللازمة اتخاذها خلال إنجاز المشروع لتحديد مجموعات الوسائل الكفيلة بإنجاز العمل. ومن شأن الخبرة والمعرفة المكتسبتين بفضل أعمال الاستكشاف الإضافية هذه التأكد من إمكانية وإطار إنجاز أنفاق السكة الحديدية.

- يقترن تحديث المشروع بدراسات عن التهوية وأمن المنشأة. وتم تكييف شكل المنشآت تحت الأرضية المقترح في إطار تحديث المشروع الأولي التمهيدي لعام ١٩٩٦ تكييفاً كبيراً وفقاً للتطورات التقنية والمعارية الهامة التي ميزت السنوات العشر الأخيرة.

٩ - ونظمت الشركتان المكلفتان بالمشروع بعثة من الخبراء بناء على تقارير المشروع الأولي التمهيدي، لا سيما في مجالي الهندسة الجيوتقنية والميكانيكا الجيولوجية، مما يتيح اتخاذ قرار بشأن وضع استراتيجية للأبحاث المستقبلية. وأكدت البعثة توجهات الدراسة والملاحظات والقيود التي حددها الاستشاري المعني بها.

باء - دراسة الآثار البيئية

١٠ - مكن تحليل آثار المشروع على البيئة من التقييم المنهجي لمختلف الآثار التي يمكن أن تترتب على كل عنصر من عناصره خلال مختلف مراحل الإنجاز والتشغيل فيما يتعلق بالحيوانات والنباتات وسكان المناطق المجاورة والموقع نفسه. ويمكن أيضاً من تسليط الضوء على مدى تحسن المشروع في منطقة الدراسة والتأكد مما إذا كان مقبولا من الناحية البيئية وتحديد تدابير التخفيف من آثاره وتقدير التكاليف المترتبة على التدابير التي يتعين اتخاذها أثناء عملية الإنجاز والتشغيل.

جيم - دراسة توقعات حركة المرور

١١ - مكنت دراسة توقعات حركة المرور من تحديث التقديرات السابقة لحركة المرور في النفق عبر مضيق جبل طارق فيما يتعلق بالسنوات ٢٠٣٠ و ٢٠٤٠ و ٢٠٥٠، المعدة على أساس فرضيات التطور الاقتصادي والاجتماعي لبلدان المنطقة. ووفقاً للفرضية المحتملة، تقدر حركة المرور عبر النفق في عام ٢٠٣٠ بـ ١٠ ملايين راكب و ٧ ملايين طن من البضائع، و بـ ١٣ مليون راكب و ٩ ملايين طن من البضائع وفقاً للفرضية المفضلة المعروفة باسم "رابطة دول المغرب العربي والاتحاد الأوروبي والنمو في أوروبا".

١٢ - وإضافة إلى هذه الدراسة، أعدت مؤخرًا النتائج الاقتصادية والمالية على أساس المعلومات الحالية والدراسات التي أجريت مؤخرًا، وخاصة المشروع الأولي التمهيدي المتعلق بخيار النفق ودراسة توقعات حركة المرور.

دال - دراسة الآثار الإقليمية

١٣ - أتاحت الدراسة المتعلقة بالآثار الإقليمية للمشروع تحليل بل وتقييم آثاره على الصعيد المحلي، ومن ذلك تأثير المشروع على القيمة المضافة والنشاط البشري، وعلى استعمال الأراضي، وعلى شبكات النقل. وفيما يتعلق بالآثار الاجتماعية الاقتصادية لتنفيذ المشروع واستغلاله على اقتصادات المناطق المجاورة (طنجة - تطوان في الجنوب، والأندلس في الشمال)، تم الأخذ بالمنهجية الموحدة المتمثلة في جداول المدخلات والمخرجات. واعتبرت الدراسة أن تلك المناطق ستشهد تنمية سريعة، وخاصة في الضفة الجنوبية اعتبارًا لوجود شراكة أقوى بين المغرب والاتحاد الأوروبي، وستجني فائدة عظيمة من تنفيذ المشروع على مستوى الإنتاج (ستكفل المناطق نفسها بجزء هام من المصروفات، وخاصة في الضفة الشمالية)، وعلى مستوى هئية فرص العمل المباشرة وغير المباشرة (حوالي ١٢٠ ٠٠٠ وظيفة معادلة للعمل المتفرغ، منها زهاء ٨٠ ٠٠٠ وظيفة مباشرة موزعة على الشكل التالي: ٤٠ ٠٠٠ وظيفة في الضفة الجنوبية و ٨٠ ٠٠٠ وظيفة في الضفة الشمالية).

هاء - دراسة التقييم الشامل للمشروع

١٤ - تهدف دراسة التقييم الشامل إلى صياغة تقرير لنهاية المرحلة ينصب على التقييم الشامل للمشروع في مجموعه وعلى جدوى تنفيذه، وتتيح في الوقت نفسه إجراء تحليل معمق لخصائصه التقنية، ولمراحل إنجازه، ولعناصر التقييم الاجتماعي والاقتصادي والبيئي وتقييم تكاليف إنجازه وآجاله.

١٥ - وبمناسبة استهلال دراسة التقييم الشامل، نظمت الشركتان في ٧ و ٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ حلقة دراسية شارك فيها المسؤولون الرئيسيون عن الفريقين المكلفين بالدراسات التقنية والاجتماعية الاقتصادية ومسؤولو الفريق المكلف بدراسة التقييم. وأتاح هذا اللقاء إطلاع المشاركين في الفريق المكلف بدراسة التقييم على استنتاجات الدراسات المنجزة واستعراض الاستراتيجيات والخيارات التي اقترحتها فريقا الدراسات على الصعيدين التقني والاجتماعي الاقتصادي، ولا سيما فيما يتعلق بأكثر الجوانب الشائكة أهمية في المشروع، مع إيلاء اهتمام خاص لجدوى إنجاز ممر الاستكشاف من الجانبين التقني والمالي التي تتوقف عليها جدوى إنجاز النفق برمته.

- ١٦ - وقد بلغت الدراسة مرحلتها النهائية، وتتمثل استنتاجاتها الأولية فيما يلي:
- يشكل المشروع حلقة أساسية في إقامة شبكة للنقل البري بين أوروبا وأفريقيا بالتحديد غرب منطقة البحر الأبيض المتوسط من شأنها الاستجابة لاحتياجات المبادلات في المنطقة وتعزيز تلك المبادلات.
 - تشير المعلومات المتاحة حالياً بشأن الأحوال الجيولوجية والخصائص الجيوميكانيكية إلى أن اختراق الأخدودين المغمورين قد يكون شديد الصعوبة. ومن شأن تكاليف وآجال أعمال الحفر التشكيك في جدوى المشروع من الناحية الاقتصادية.
 - تسود شكوك بالغة بالنسبة إلى مشروع بهذه الأهمية سواء بشأن هندسة الأخدودين المغمورين أو الخصائص الجيوميكانيكية لمكونات الطبقة الداخلية للفجوتين. ومن قبيل المجازفة اتخاذ قرارات تنبئ حصراً على نتائج التجارب والتحليلات البارامترية المتاحة حالياً. لذا فإجراء عمليات استكشاف ودراسات تكميلية أمر لا غنى عنه.
 - نظراً لحجم المشروع وأهميته وطابعه الاستثنائي، يعتبر وضع برنامج أبحاث على قدر أكبر من الأهمية أمراً له ما يبرره، على غرار الممارسات المتبعة في مشاريع مماثلة.
 - يشكل إنجاز ممر الاستكشاف نفسه مشروعاً كبيراً مقارنة بمشاريع قياسية. لذلك يعتبر تبرير جدوى إنجاز ممر الاستكشاف نفسها بقدر معين من اليقين أمراً ضرورياً.
 - يجب إنجاز دراسات أولية تكميلية أكثر تفصيلاً قصد تعميق بعض جوانب دراسة المشروع الأولي التمهيدي لعام ٢٠٠٧. وستستهدف هذه الدراسات الأساسية إعادة استعراض خيارات المشروع المطروحة من خلال تحليل أكثر تعمقاً وموضوعية للفرضيات المحتمل أخذها في الاعتبار.
 - بصرف النظر عن المهارات التقنية التي يمثلها حفر نفق تحت المضيق، لا يمكن اختزال المشروع في كونه بنية تحتية تربط بين قارتين، فهو يمثل أيضاً مشروع خدمات معروضة على مجموعات بشرية عبر وطنية جد عريضة. لذا من الأساسي تحديد خدمات النقل المعروضة تحديداً دقيقاً وإيضاح ميزاتهما، بما أن المشروع لا ينفصل في ذهن مستخدميه في المستقبل عن الخدمات المعروضة.
 - لهذا المشروع حالياً خصائص تتمثل في توخي خفض التكاليف الاستثمارية وتكييفها مع احتياجات حركة المرور، وكون التضاريس التي سيسلكها خط السكك الحديدية وعرة جداً (منحدرات ومرتفعات بنسبة ٣٠ في المائة على امتداد ١٧ كيلومتراً)، وضرورة سير عربات القطار بسرعة كبيرة نظراً لطبيعة المسار، واستعمال ناقلات

السكك الحديدية غير المغطاة، وما إلى ذلك، وإنجاز المشروع واستغلاله على مرحلتين: مرحلة أولى تشمل حفر نفق للسكة الحديدية بخط واحد يستعمل بالتناوب وممر للصيانة/السلامة، ومرحلة ثانية تتمثل في حفر نفق ثان للسكة الحديدية.

- يتعين تحديد الخيار الذي ينطوي بشكل معقول على احتمال ثبوت جدواه من الناحية التقنية وبتقيد بالمعايير المتعلقة بالتوقيت والآجال التي وضعتها الشركتان (الخيار القابل للتنفيذ على نحو معقول)، وتحليل ذلك الخيار بشكل أكثر تفصيلاً. وينبغي أن يفرض هذا التحليل إلى وضع مشروع للتشييد وتحديد مجموعة من الإجراءات الرامية إلى الحد من أوجه انعدام اليقين وإلى توحيد التكاليف طوال مدة المشروع، بما يتيح أساساً متيناً لاتخاذ القرارات.

ثالثاً - الأنشطة الأخرى المنجزة في الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩

ألف - رسم الخرائط

١٧ - انتهت مرحلة رسم الخرائط الجيولوجية بقياس ١/٢٥ ٠٠٠ في الضفتين الشمالية والجنوبية. وتجري أعمال تحديث الخرائط بانتظام كلما أدخلت بيانات جديدة.

باء - الجيوديسيا

١٨ - يهدف التعاون مع المعهد الوطني للجغرافيا في إسبانيا والوكالة الوطنية للمحافظة العقارية والمسح العقاري والخرائطية في المغرب الذي يقوم على أساس اتفاقية شراكة إلى إنجاز الأنشطة الثلاثة التالية:

- إنشاء شبكة جيوديسية من المحطات الدائمة العاملة بالنظام العالمي لتحديد المواقع من أجل مراقبة مضيق جبل طارق مراقبة جيوديناميكية.
- إنشاء شبكة لقياس الارتفاع في مضيق جبل طارق. وقد اكتمل هذا النشاط في الضفة الجنوبية، وأنجز جزئياً فيما يتعلق بالقياس الدقيق للارتفاعات. ولا يزال يتعين وضع برنامج الربط بين الضفتين الشمالية والجنوبية بإجراء عمليات مراقبة ضوئية، وذلك بعد القيام بعملية تجريبية.
- تحديث الخريطة المادية للمضيق.

جيم - المنشآت التجريبية

- ١٩ - أجريت في منشأة مالا باطا التي أغلقت في عام ٢٠٠٧ أعمال التحصين من تسرب المياه وتدعيم المدخل المحيط بسطح البئر من أجل صيانتها تحسباً لإجراء زيارات في المستقبل.
- ٢٠ - ويظل ممر طريفة مفتوحاً ويستعمل لجملة أمور منها خزن العينات وعينات الحفر القضيبيية المستخرجة خلال مختلف عمليات الحفر في البحر. وأنجزت عملية جديدة لقياسات نقاط الالتقاء النسبية في الممر في ٤ و ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ أظهرت استقراراً على مستوى الانحرافات في مجملها، باستثناء مناطق معينة تقع في طبقة الصخور الصلصالية في موقع المرشل.

دال - التجارب الجيوتقنية التكميلية على الفجوتين

- ٢١ - بدأت الشركتان إجراء تجارب جيوتقنية تكميلية على الفجوتين في إطار اتفاقية أبرمت مع "معهد الهندسة الجيوتقنية" في زوريخ (سويسرا). وفي هذا الإطار، تم اختيار ٢٠ عينة قضيبيية استخرجت خلال عمليتي الحفر الأخيرتين في البحر. وتخضع هذه العينات للتجارب حالياً.

هاء - التيارات البحرية

- ٢٢ - في إطار اتفاقية شراكة أبرمت مع جامعة قادس (إسبانيا)، أنجزت عمليات لقياس التيارات البحرية في المضيق من أجل ضبط نماذج توقع طبيعة التيارات في هذه المنطقة، وذلك بالقيام بما يلي:
- إرساء مقاييس جديدة لسرعة التيارات في مياه الجرفين القاريين الإسباني والمغربي تم خلال عملية سارميانتو دي غامبوا لعام ٢٠٠٨؛
 - تحديد الثوابت المنتظمة لسرعة التيارات باختلافها على مستوى الجرفين القاريين بالاعتماد على بيانات جمعت في الآونة الأخيرة.

- ٢٣ - واستهدفت أيضاً عملية سارميانتو دي غامبوا لعام ٢٠٠٨ التي أنجزت في الفترة من ١٤ أيلول/سبتمبر إلى ١٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ جمع بيانات جديدة من أجل تعميق المعرفة بالنظام الهيدروميكانيكي للتيارات البحرية وتوزيع المتغيرات البيولوجية في مضيق جبل طارق، من أجل التأكد بشكل خاص من نماذج حركة المياه وتطوير برنامج توقع طبيعة التيارات الذي وضعته جامعة قادس. وبوشرت هذه العملية في إطار التعاون بين الشركتين

وجامعة قادس، بمشاركة جامعة عبد المالك السعدي (المغرب) وجامعة ملقة (إسبانيا) والمعهد الوطني للتكنولوجيات الجوية الفضائية (إسبانيا)، والمعهد الهيدروغرافي البحري (إسبانيا).

٢٤ - وتم إرساء ثلاثة مقاييس لسرعة التيارات على التوالي في الجرفين القاريين المغربي والإسباني وفي شمال الأندلس المغموور الشمالي. وفضلا عن ذلك، أجريت دراسات فيزيائية (قابلية التوصيل، ودرجة الحرارة، والكثافة) وأخذت عينات من المياه والعوالق، وأجريت عمليات تحليل فوق المنطقة في أوقات معينة وفقا لحركة المد والجزر من أجل تتبع حركة الكتل المائية السطحية.

٢٥ - وتتيح قياسات التيارات للشركتين تحديث نموذج توقع طبيعة التيارات في المناطق العميقة من عتبة المضيق، وكانت ذات فائدة كبيرة في وضع برنامج عمليات السر في البحر وإنجازها. وفي هذا الصدد، وفي إطار شراكة مع جامعة قادس، ستعالج جميع البيانات اللازمة بواسطة برنامج حاسوبي طورته جامعة قادس من أجل إدراجها في نموذج توقع طبيعة التيارات.

واو - الموقع الشبكي

٢٦ - يمكن الاطلاع على موقع مشترك بين الشركتين مخصص للمشروع باللغات الإسبانية والفرنسية والعربية والإنكليزية في العنوانين التاليين: www.sned.gov.ma أو www.secegsa.com.

رابعا - الأنشطة المقبلة

٢٧ - يجري حاليا إعداد برنامج للأنشطة المقبلة في إطار دراسة التقييم الشامل سيعرض على الاجتماع الثاني والأربعين للجنة المختلطة الذي سيعقد في الرباط في تموز/يوليه ٢٠٠٩.

خامسا - العلاقات الخارجية

ألف - الاجتماع الرفيع المستوى المغربي الإسباني

٢٨ - خلال الاجتماع الرفيع المستوى بين إسبانيا والمغرب الذي عقد في ٥ و ٦ آذار/مارس ٢٠٠٧، قدم عرض مشترك للحالة الراهنة للدراسات المتعلقة بالمشروع لرئيس الحكومة الإسباني والوزير الأول المغربي. وتقرر خلال الاجتماع عرض المشروع على المفوضية الأوروبية قصد إشراكها في إنجازها.

باء - المفوضية الأوروبية

٢٩ - عقد الوزيران المغربي والإسباني في ٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٧ في لكسمبرغ اجتماعا خاصا بالمشروع مع السيد جاك بارو، نائب الرئيس ومفوض شؤون النقل بالمفوضية الأوروبية. وكان الاجتماع مناسبة أتيح للوفدين فيها عرض نتائج دراسات مشروع الربط القار وآفاق إنجازه والمخططات التوجيهية لامتداد المشروع بواسطة السكك الحديدية شمالا وجنوبا على المسؤولين الأوروبيين، والتماس دعم مؤسسي من الاتحاد الأوروبي من أجل تطوير المشروع. واتفقت الأطراف المشاركة في الاجتماع على ما يلي:

- قيام الوزيرين بتقديم طلب كتابي رسمي للحصول على دعم المفوضية الأوروبية المؤسسي لتطوير المشروع يرفق بتقرير إعلامي يتناول نتائج دراسات المشروع وآفاق إنجازه. وقد وجه الوزيران هذا الطلب إلى المفوضية الأوروبية.
- اقتراح السيد بارو، المفوض الأوروبي، على مفوضة العلاقات الخارجية، السيدة بنيتا فيريرو - والدنر، عقد اجتماع موسع من أجل دراسة طلب الوزيرين الحصول على دعم مؤسسي للمشروع.

جيم - المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل

٣٠ - تم خلال المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل المعقود في بروكسل في ٢٩ و ٣٠ أيار/مايو ٢٠٠٧ استعراض واعتماد خطة العمل الإقليمية للنقل للفترة ٢٠٠٧-٢٠١٣. وتشكل هذه الخطة المعدة بناء على توجيهات المؤتمر الأول الأوروبي المتوسطي لوزراء النقل المعقود في مراكش في ١٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥ خارطة طريق لتكثيف التعاون في مجال النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط. وتشمل مجموعة إجراءات على مستوى مختلف وسائل النقل تتصل بتخطيط البنى التحتية وبإصلاح تشريعات خدمات النقل. وترفق بالخطة قائمة بمشاريع ذات أولوية من ضمنها مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق. وتم تشكيل فريق عامل معني بالبنى التحتية والتشريعات يضم خبراء في مجال النقل من أجل الإشراف على تنفيذ الخطة وتيسير التنسيق على مستوي الأولويات الإقليمية والاستراتيجيات الوطنية، مع التأكيد في الوقت نفسه على المشاريع العابرة للحدود من أجل تفعيل الاندماج الإقليمي.

سادسا - الاستنتاجات

٣١ - أتاح نتائج عملية الحفر الأخيرة في البحر إزالة بعض الشكوك الجيولوجية المتعلقة بالجزء الأوسط الواقع تحت الماء من مسار المشروع. ومكنت الدراسات الهندسية الجارية

من تحديد الخصائص الهندسية والوظيفية فيما يتعلق أولاً بممر الاستكشاف الوارد في الخيار الأساسي المعتمد للمشروع، وثانياً فيما يتعلق بنفق السكة الحديدية. وقيمت الدراسة البيئية آثار المشروع في هذا المجال والتدابير اللازمة للتصدي لها. ومكنت الدراسات الاجتماعية الاقتصادية ودراسات توقعات حركة المرور من تحديد المتغيرات المتبقية لتقييم المشروع.

٣٢ - أما دراسة التقييم الشامل في جوانبها التقنية والبيئية والاجتماعية - الاقتصادية والقانونية، فقد شددت على التساؤلات اللازم الإجابة عليها فيما يتعلق بمعرفة الخصائص الجيوتقنية للتشكيلات الجيولوجية لقاع البحر (الفجوتان)، وعلى أوجه القصور في دراسة بعض الجوانب التقنية والمتعلقة بالسلامة في الخيار الأساسي المعتمد.

٣٣ - وسيتيح برنامج العمل الذي سيعقد في إطار دراسة التقييم الشامل وسيعرض على اللجنة المختلطة من أجل الموافقة عليه بدء مرحلة جديدة سيتعين فيها دون شك التصدي لمهام جديدة أكثر أهمية في سبيل تطوير مشروع بهذه الدرجة من الأهمية.