

Distr.: General  
20 April 2015  
Arabic  
Original: French

# المجلس الاقتصادي والاجتماعي



الدورة الموضوعية لعام ٢٠١٥  
٢١ تموز/يوليه ٢٠١٤ - ٢٢ تموز/يوليه ٢٠١٥  
البند ١٥ من جدول الأعمال  
التعاون الإقليمي

مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق

مذكرة من الأمين العام

يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التقرير الذي أعده وفقا لقرار المجلس ١١/٢٠٠٩ المؤرخ ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٩ الأمينان التنفيذيان للجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا عن الأنشطة المنجزة في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق.

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 ما انفك المجلس يطلب بانتظام إلى اللجنتين الإقليميتين أن تتابعا تطور الدراسات المتعلقة بهذا المشروع وأن تطلعاه على ما يستجد من معلومات عن هذا الموضوع.



الرجاء إعادة استعمال الورق

270515 270515 15-06167 (A)



تقرير الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا عن الأنشطة المنجزة خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥ والبرنامج المقترح للفترة ٢٠١٥-٢٠١٧ في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق

## موجز

يتضمن هذا التقرير، الذي اشتركت في إعداده اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، عملاً بقرار المجلس ٧/٢٠١٣ المؤرخ ١٩ تموز/يوليه ٢٠١٣، عرضاً مقتضياً للأعمال التي أنجزتها، في إطار هذا المشروع، شركتا الدراسات التاليتان: الشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق [ Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA) والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق [ Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED) ]، وذلك تحت إشراف اللجنة المختلطة الإسبانية - المغربية للربط القار عبر مضيق جبل طارق.

وقد انصب العمل في المرحلة ٢٠١٣-٢٠١٥ على إعداد خطة عمل جديدة للمشروع. وشمل ذلك ما يلي:

- تنقيح الدراسات التقنية المتعلقة بالنفق استناداً إلى بيانات الموقع التي جُمعت خلال المرحلة السابقة؛
- تحديث البيانات عن حركة المرور بين بلدان الاتحاد الأوروبي ومنطقة المغرب العربي، وتحليل حالة تقديرات المرور عبر النفق إضافةً إلى تحديد الآثار الاجتماعية والاقتصادية على دول المنطقة؛
- عرض المشروع على الفريق المعني بالمهاكل الأساسية التابع للمنتدى الأوروبي - المتوسطي للنقل، خلال اجتماعه المعقود في بروكسل في ٦ أيار/مايو ٢٠١٣؛ وهو المشروع الذي أدرجه المنتدى ضمن مشاريعه ذات الأولوية في المنطقة؛
- قيام وزيرَي النقل المغربي والإسباني بعرض المشروع على وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط، خلال اجتماعه المعقود في لشبونة في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤؛

• إدراج المشروع في الشبكة الأساسية للنقل المتعدد الوسائط التابعة لمجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (المجموعة 5+5) أثناء اجتماع وزراء في النقل في المجموعة المعقود في لشبونة في ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤.

وسترمي الدراسات المزمع إنجازها في المرحلة ٢٠١٥-٢٠١٧ فيما يتعلق بالاستكشافات والدراسات التقنية إلى تحديد حل مجد تحديدا دقيقا، بحيث يتقيد على النحو الأمثل بالأطر الزمنية والآجال المقررة. ومن المتوقع أيضا الاضطلاع بأنشطة الترويج للمشروع والتعريف به لدى المؤسسات الدولية والمالية.

## أولا - مقدمة

١ - طلب المجلس الاقتصادي والاجتماعي في قراره ٧/٢٠١٣ المؤرخ ١٩ تموز/ يوليه ٢٠١٣ إلى الأمينين التنفيذيين للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا مواصلة المشاركة بنشاط في متابعة مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في إنجاز تلك الدراسات إلى المجلس في دورته الموضوعية لعام ٢٠١٥.

٢ - وهذا التقرير، الذي اشتركت في إعداده الشركتان اللتان أنيط بهما إجراء الدراسات المتعلقة بالمشروع، يُقدّم عملاً بأحكام القرار السالف الذكر. فالتقرير يبدأ بعرض موجز للأنشطة التي أنجزت في الفترة الممتدة من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠١٥، ثم يبيّن باقتضاب أبرز الأنشطة التي يتعين إنجازها في الفترة الممتدة من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٧ من أجل الدفع بسير المشروع.

٣ - وجدير بالتذكير أن هدف المشروع هو اضطلاع المغرب وإسبانيا في إطار من التعاون بإجراء دراسة جدوى لمشروع إنشاء نفق للنقل عبر مضيق جبل طارق من أجل تعزيز التعاون المغربي الإسباني، وتهيئة الظروف المواتية لإقامة منطقة اقتصادية متكاملة بين أوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط، وإنشاء محور أساسي للنقل ضمن شبكة برية متكاملة بين أوروبا وأفريقيا. والهدف من ذلك هو تعزيز موقع مضيق جبل طارق باعتباره ممرًا تجاريًا حيويًا للمبادلات بين أوروبا وأفريقيا وتلبية الطلب على حركة مرور محتملة في ظروف مرضية من حيث الأمن والسرعة والرفق بالبيئة. وجدير بالإشارة كذلك أن الدراسات المتعلقة بالمشروع تجري في إطار الاتفاقيين الثنائيين المبرمين بين حكومتي المغرب وإسبانيا في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠ و ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٨٩، واللذين اتفق الطرفان بموجبهما على التعاون، استنادًا إلى مبدأ التوازن في التكاليف، على دراسة جدوى مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، تحت إشراف لجنة حكومية دولية مختلطة دائمة، بمساعدة شركتين حكوميتين للدراسات الهندسية هما الشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق [ *Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA)* ] ومقرها في مدريد والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق [ *Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED)* ]، التي يوجد مقرها في الرباط.

٤ - وبعد اجتياز عدة مراحل منذ عام ١٩٨٠، تركزت الدراسات التي تُجرى منذ عام ١٩٩٦ على الخيار الأساسي المتمثل في حفر نفق للسكك الحديدية تحت عتبة المضيق

يضم في المرحلة النهائية ممرين أحاديي الاتجاه للسكك الحديدية وممرًا أوسط لتوفير خدمات الصيانة/السلامة. ويتيح التصميم الوظيفي، المماثل للنفق الأوروبي عبر بحر المانش، بربط شبكات السكك الحديدية للبلدين إضافةً إلى نقل المركبات البرية على متن قطارات مكوكية بين محطتين طرفيتين إحداهما في إسبانيا والأخرى في المغرب. ويبلغ طول نموذج هذا المشروع في شكله الحالي ٤٢ كيلومترا بين المحطتين الطرفيتين، ستخصص مسافة ٣٧,٧ كيلومترا منه للنفق، بحيث تكون مسافة ٢٧,٧ كيلومترا منه تحت سطح البحر. وقد كان الخيار الأساسي، الذي وضع في عام ١٩٩٦، موضوع دراسة أولية تمهيدية تم تحديثها في عام ٢٠٠٧ استنادا إلى بيانات جيولوجية وجيوتقنية استُقيت حديثا، ثم خضع للتقييم في إطار تقييم شامل للمشروع.

٥ - ولأسباب تقنية واقتصادية، ورهنا بنتائج الدراسات الجارية التي ستخضع لها الجوانب ذات الصلة من الخيار الأساسي، من المقرر أن تتوخى عملية الإنشاء من الناحية المبدئية بناء ممر استكشافي تحت سطح البحر بطول ١٧ كيلومترا انطلاقا من الساحل المغربي، وهو ممر لا غنى عنه لتحديد تضاريس الأرض بدقة، واستخدام أساليب البناء على النحو الأمثل، وتحسين توقعات تكاليف وآجال تنفيذ مشروع النفق. ويستلزم هذا الممر إجراء دراسة أولية تمهيدية مفصلة.

٦ - وفي المرحلة الحالية لعمليات الاستكشاف، تكتنف الشكوك مسائل مثل هندسة الأخدودين والخصائص الجيوميكانيكية لتكوينهما الجيولوجي. ونظراً لحجم المشروع وطابعه الاستثنائي، فإنه لا غنى كذلك عن تنفيذ برنامج يشمل عمليات استكشاف ودراسات تكميلية.

## ثانياً - الإطار الجغرافي - الاستراتيجي العام للمشروع

٧ - نظراً إلى الموقع الجغرافي - الاستراتيجي للمشروع، من الواضح أن التحديات التي يطرحها تفوق بكثير كونه مجرد مشروع مد نفق للنقل العابر للحدود، وأن تلك التحديات تتجلى في مستويات شتى.

٨ - وعلى صعيد تأثيره في بلدي الضفتين، المغرب وإسبانيا، فإن الربط القار يمثل عنصراً إيجابياً في تطوير شبكتهما للنقل عبر السكك الحديدية والطرق السريعة. وسيتيح وصل هاتين الشبكتين زيادة الخدمات المعروضة وتنوعها ويكفل انتظام خدمات النقل وتقليص مدة العبور. ويمكن أن تعود الزيادة المحتملة في حجم الطلب بالفائدة كذلك على البلدين الراعيين.

٩ - وعلى الصعيد المحلي، يندرج المشروع في مخطط أعم للتنمية على صعيد المنطقة، لا سيما في قطاع الموانئ. فميناء طنجة المتوسط وميناء الجزيرة الخضراء هما قيد مرحلة توسيع لمرافقهما وزيادة قدرتهما الاستيعابية، بما يؤهلها لاحتلال مكانة استراتيجية في شبكة النقل الدولي. وسيقدم المشروع قيمة مضافة ويسهم في تحقيق التكامل بين هذين الميناءين؛ ويمكن بالتالي أن يكون بمثابة حافز على انطلاق دورة انتعاش الاقتصادين المغربي والإسباني في حال التوصية باتخاذ تدابير استراتيجية موازية.

١٠ - وعلى صعيد القارتين وحوض البحر الأبيض المتوسط، سيكون المشروع رابطا قويا ومتواصلا بين شبكات النقل في أوروبا وبلدان البحر الأبيض المتوسط، ويمكن أن يكون حافزا لتخطيط الهياكل الأساسية بحكم طابعه المنظم على صعيد منطقة البحر الأبيض المتوسط. وسيشكل الحلقة المفقودة والأساسية في شبكة النقل في نظام النقل الأوروبي - المتوسطي. وعلى هذا المستوى، يندرج المشروع في الاستراتيجية الشاملة لتطوير النقل في غرب البحر الأبيض المتوسط التي تعتمد عليها في هذا الصدد هيئات أوروبية - متوسطة في الكثير مما تنفذه من أنشطة في المنطقة.

١١ - وينسجم هذا المنظور مع الاستراتيجية الشاملة لتنمية النقل الأوروبي - المتوسطي في إطار مختلف برامج التعاون، لا سيما خطة العمل الإقليمية المتعلقة بالنقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط للفترة ٢٠١٤-٢٠٢٠، التي اعتمدها المنتدى الأوروبي - المتوسطي للنقل في بروكسل في آذار/مارس ٢٠١٥؛ وبرنامج الاتحاد من أجل المتوسط؛ وإطار التعاون الذي تضطلع به مجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥)، وهو ما أبرز أهمية إقامة شبكة أوروبية - متوسطة متكاملة للنقل المتعدد الوسائط تسهم في تعزيز المبادلات بين الاتحاد الأوروبي وشركائه في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

١٢ - وختاما، فإن العنصر الجغرافي - الاستراتيجي للمشروع وإمكانات تطوير شبكات النقل العام التي يوفرها النقل عبر السكك الحديدية لمسافات طويلة لهما تأثير قوي يرجح تنفيذ المشروع ومشاركة المجتمع الدولي فيه.

### ثالثا - الأنشطة المنجزة خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٥

١٣ - منذ الاجتماع السابق الذي عقده المجلس بشأن هذا الموضوع في عام ٢٠١٣، تمحورت أنشطة المشروع أساسا حول تمحيص الدراسات والأنشطة التي أنجزت في المراحل السابقة والتي يسترشد هذا التقرير بنتائجها الأساسية، من جهة، والقيام بطريقة متأنية بإعداد خطة عمل المرحلة المقبلة من دراسات المشروع، من جهة أخرى.

١٤ - وعلاوة على ذلك، وفيما يتعلق بتنظيم المشروع وإدارته، عينت حكومتنا مملكة إسبانيا والمملكة المغربية أعضاء اللجنة المختلطة الحكومية الدولية التي تتولى الإشراف على أعمال المشروع المذكور، والرئيسين المشاركين من وزارة التجهيز في إسبانيا ووزارة النقل والتجهيز في المغرب. وقد أتاح ذلك تعزيز التعاون بين شركتي الدراسات أثناء تقييم حالة تقدم المشروع وفي إعداد خطة عمل جديدة.

١٥ - ويجدر بالتذكير أن المشروع، في مرحلته الحالية، يتسم بكونه الخيار المتمثل في حفر نفق للسكك الحديدية في قاع البحر. وقد تبين أن هذا الخيار يمثل الحل الأنجع من حيث الإنشاء على اعتبار أن حفر الأنفاق هو تقنية مجرّبة من الناحية التقنية ومختبرة. غير أن الطابع الجيولوجي المعقد للموقع والخصائص الجيوتقنية للمواد المكتشفة في المسار الوحيد الناجع عبر المضيق تجعل الخيار الذي أخذ به يتطلب مزيداً من الاستكشافات الجيوتقنية. وخيار مسار الحفر يتوقف على شكل تضاريس الأرض الذي يمثل أحد الخصائص المميزة للتكوين الجيولوجي لمنطقة المضيق. وتبلغ أقصر مسافة فاصلة بين القارتين حوالي ١٤ كيلومتراً، ولكن تبين أنها أعمق مسار فيه حيث يبلغ عمقها في بعض الأماكن ٩٠٠ متر. ويقع المسار الذي يجمع أحسن المعايير من حيث المسافة والعمق بين "رأس بالوما" (Punta Paloma) على الساحل الإسباني و "رأس مالاباطا" (Ras Malabata) على الساحل المغربي. فهذا المسار يمتد لمسافة تبلغ ٢٨ كيلومتراً ولعمق أقصاه ٣٠٠ متر. وتتوخى عملية الإنشاء من الناحية المبدئية تهيئة ممر استكشافي أساسي لتحديد الخصائص الجيولوجية للمنطقة بدقة، واستخدام أساليب البناء على النحو الأمثل، وتحسين توقعات التكاليف والآجال المتعلقة ببناء النفق.

١٦ - وارتبطت الأعمال الرئيسية التقنية التي أُنجزت في الآونة الأخيرة بما يلي:

١-١٦ البيئة المادية، من خلال:

- إجراء قياسات جيوديسية في ساحلي المضيق ورصد المعلومات المستمدة من المخطات الدائمة للنظام العالمي لتحديد المواقع التي أُقيمت في المنطقة؛
- تحديث الخرائط والبيانات الجيولوجية في الساحلين الشمالي والجنوبي؛
- أنشطة البحث والصيانة المتعلقة بالأشغال التجريبية في مدينة طريفة؛
- رصد المعلومات الجيوتقنية عن الطبقات الحتاتية والركام الصخري؛
- قياس التيارات البحرية في المضيق وإعداد برامج التوقعات المتعلقة بها؛
- إجراء الأبحاث والدراسات في مجالي الزلازل والهزات التكتونية.

١٦-٢ الأشغال الهندسية، من خلال:

- تقييم المشروع التجريبي الأولي للخيار الأساسي ودراسة أثره في البيئة؛
- تطوير وتعميق دراسة عملية الاستغلال والقدرات؛
- القيام بتحليل أعمق للخصائص الجيوميكانيكية للركام الصخري؛
- المتابعة فيما يتعلق بتطور تكنولوجيا حفر الأنفاق.

١٦-٣ البيئة الاجتماعية - الاقتصادية، من خلال:

- تقييم وتنقيح جوانب معينة من الطلب التي تدرج في نموذج توقعات حركة المرور؛
- رصد الجوانب القانونية؛
- تحليل الآثار الاجتماعية - الاقتصادية للمشروع على المناطق المعنية؛
- مرصد البيانات الاجتماعية - الاقتصادية وتدفق حركة المرور بين أوروبا وأفريقيا، والتي يجدر الإحاطة بتقارير الإحصاءات السنوية المتعلقة بها؛
- جمع البيانات المتعلقة بحركة المرور عبر المضيق منذ عام ١٩٨٢، الأمر الذي أتاح تشكيل سلسلة مجموعات متعاقبة زمنياً تمتد لأكثر من ٢٠ عاماً.

١٧ - ومع أن المشروع يطرح تحديات تقنية، غير أنه لا يمكن اختزاله في كونه مشروع هياكل أساسية تربط بين قارتين. فهو أيضاً ينطوي على تقديم خدمات إلى تجمعات بشرية هائلة منتشرة عبر الحدود الوطنية. ولذلك، فلا غنى عن تحديد فوائد المشروع وآثاره تحديداً دقيقاً. فتحليل المشاريع الضخمة أو مدقنات مرور عابرة للحدود يمثل أمثلةً ساطعة على فوائد المشاريع بضخامة مماثلة.

#### رابعاً - مشاركة الجهات الفاعلة المؤسسية

١٨ - في سياق يتكاثف فيه تبادل السلع وتنمو فيها الخدمات ويزيد فيه التنقل الدولي، فإن هذا المشروع سيؤثر في منطقة قارية واسعة في أوروبا وأفريقيا تتجاوز المنطقة الإقليمية لمنشأته. وسيكون بمثابة صلة وصل استراتيجي من منظور التكامل الاقتصادي الإقليمي الذي سيسهم في إرساء التنمية المستدامة والاستقرار في المنطقة.

١٩ - ويتجاوز الطابع المعقد للمشروع وآثاره الاقتصادية والمالية الإطار الثنائي للبلدين الراعيين. فقد سبق أن شاركت فيه جهات فاعلة مؤسسية بموجب أحكام القرارات التي

اتخذها المجلس في هذا الصدد. وينبغي أن تتواصل هذه المبادرة وتُعمم على جميع الشركاء المحتملين الذين قد يشتركون في المشروع أو يوكبون مختلف مراحلها.

٢٠ - ويتعين أن تكون مبادرة التشاور مع الجهات الفاعلة الدولية وإشراكها في عملية اتخاذ القرارات مقترنة بمشاركة تلك الجهات في تحمل أعباء المشروع، لا سيما المالية منها. وإذا كانت أهمية المشروع الجغرافية - الاستراتيجية القوية وآثاره الاقتصادية على المستوى الإقليمي، وتأثيره على الصعيد الدولي وأهميته في تطوير تكنولوجيات مد منشآت نقل تحت الأرض عوامل تبرر بما يكفي هذه المساهمة، فإن حق الشركاء في إبداء الرأي ووجوب تدخلهم هما المقابل الطبيعي لذلك.

٢١ - ويؤكد هذا السياق الدولي الواسع الطابع الأوروبي المتوسطي للمشروع وضخامة آثاره المحتملة على المنطقة من الناحيتين الاجتماعية والاقتصادية، ويبرر بذلك مشاركة المفوضية الأوروبية وغيرها من المؤسسات الإقليمية في تطويره.

٢١-١ وسيكون الاتحاد الأوروبي، الذي عُرض عليه هذا المشروع، أحد الشركاء الرائدة. وهذا الأمر يجعل المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل، باعتباره محورا للتعاون الأوروبي المتوسطي<sup>(١)</sup>، إطارا مؤسسيا يكتسي أهمية خاصة للمشروع، لأن فيه ستُحدد شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط. فقد أقرّ المنتدى في اجتماعه الذي عُقد في بروكسيل في ٢٥ آذار/مارس ٢٠١٥، خطة العمل الإقليمية المتعلقة بالنقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط (٢٠١٤-٢٠٢٠). ووُضع جدول زمني أولي لتحديد المشاريع ذات الأولوية التي سيقع عليها الاختيار استنادا إلى قيمتها المضيفة على الصعيد الإقليمي. علاوة على ذلك، سيقترح المنتدى الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، التي من المقرر أن يعتمدها مؤتمر وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط. وسيُقترح إدراج هذه الخريطة الإرشادية في اللائحة رقم ٢٠١٣/١٣١٥ المتعلقة بمبادئ الاتحاد الأوروبي الإرشادية لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا، باعتبارها امتدادا لشبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط توجيهيا لشركاء الاتحاد الأوروبي في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

(١) يضم المنتدى الأوروبي - المتوسطي للنقل المديرية العامة للتنقل والنقل (DG MOVE) والمديرية العامة للجوار ومفاوضات التوسيع (DG NEAR) التابعتين للمفوضية الأوروبية؛ والاتحاد من أجل المتوسط؛ وممثلي وزارات النقل للشركاء في منطقة البحر الأبيض المتوسط والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي؛ والمؤسسات المرتبطة بالمنتدى، مثل مجموعة وزراء النقل في بلدان غربي البحر الأبيض المتوسط الغربية (المجموعة ٥+٥)/مركز دراسات النقل لغربي البحر الأبيض المتوسط، واتحاد المغرب العربي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، إضافة إلى مؤسسات مالية دولية (المصرف الأوروبي للاستثمار، والبنك الدولي، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، وغير ذلك).

وسُيُضْفَى إدراج الخريطة الإرشادية الطابع الرسمي، بالنسبة للاتحاد الأوروبي، على رؤية الربط بين شبكتين، وسيؤكد كذلك اتساق نهج تطوير وصلات طرق النقل ليس في الاتحاد الأوروبي فحسب بل أيضا بالاشتراك مع جيرانه. ومن الجدير بالذكر أيضا أن الشبكة المركزية للنقل المتعدد الوسائط في مجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥) ستعتبر جزءا لا يتجزأ من شبكة النقل الإرشادية العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وبأن المشروع يندرج ضمن هذه الشبكة المتعددة الجوانب.

٢١-٢ وقد أكد المؤتمر الثاني لوزراء النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط، الذي نظمته الاتحاد من أجل المتوسط، في بروكسيل في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، في إطار التعاون الأوروبي المتوسطي في مجال النقل، على ضرورة إنشاء شبكة أوروبية متوسطة متكاملة للنقل المتعدد الوسائط، يكون دورها الرئيسي هو تعزيز التبادل التجاري بين الاتحاد الأوروبي وشركائه في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وعلى تعزيز شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وشبكة النقل العابرة لأوروبا بالاضطلاع بأنشطة تتعلق بالطرق البحرية السريعة والجوانب اللوجستية والمطارات وشبكات الربط البري. وخلال المؤتمر الوزاري الذي عُقد في بروكسيل، أكد وزير النقل والتجهيز بالمملكة المغربية ووزير التجهيز بمملكة إسبانيا، على أن المشروع ينسجم تماما مع أهداف المؤتمر الرامية إلى وصل شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بشبكة النقل العابرة لأوروبا وذلك ضمنا لقابلية التشغيل البيئي، ومن ثم تشجيع التعاون الإقليمي في قطاع النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط برمتها.

٢١-٣ وتمثل مجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥)<sup>(٢)</sup>، المكلفة بالنهوض بالتقدم في التعاون الإقليمي في مجال النقل في منطقة غربي البحر الأبيض المتوسط، إطارا ملائما لتقييم اهتمام أقرب البلدان إلى المشروع. أما فريق خبراء المجموعة، الذي تقوم الأمانة الفنية للمجموعة بتنسيق شؤونه [يتولى مهام الأمانة الفنية مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط]، فإنه يكفل متابعة المبادرات التي يقرّها وزراء النقل ويقترح أيضا مجالات التعاون ذات الأولوية. وقد انضمت شركتا الدراسات إلى الفريق أثناء اجتماعه الثامن عشر الذي عُقد في برشلونة في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٣. وشارك رئيسا الشركتين، إلى جانب ممثلين لوزارتي النقل المغربية والإسبانية، في اجتماعي الفريق لعامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥، الأمر الذي أتاح إدراج المشروع في الشبكة الأساسية للنقل المتعدد

(٢) تضم مجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥) وزراء النقل في إسبانيا وإيطاليا والبرتغال وتونس والجزائر وفرنسا وليبيا ومالطة والمغرب وموريتانيا.

الوسائط للمجموعة ٥+٥ واعتمادها خلال المؤتمر الثامن لوزراء النقل في المجموعة ٥+٥ الذي عُقد في لشبونة في ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤. علاوة على ذلك، أشار الإعلان المنبثق من هذا المؤتمر للمرة الأولى إلى المشروع، حيث أنط بفريق الخبراء والأمانة الفنية لمجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط. مهمة المتابعة نصف السنوية لجهود إسبانيا والمغرب المبذولة فيما يتعلق بالمشروع.

٢٢ - وختاماً، سيسهم المشروع في إقامة شبكة متكاملة للنقل المتعدد الوسائط بين أوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط، وسيشكّل حافزاً لتنقل الأشخاص وتبادل السلع والعلاقات الاقتصادية والتعاون في مجال الأعمال التجارية فيما بين جميع الشركاء من منطقة البحر المتوسط والاتحاد الأوروبي، حيث سيشجع إقامة وصلة استراتيجية برية بين شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وشبكة النقل العابرة لأوروبا في المستقبل. ورغم طول أمد إنجاز المشروع، فإن وجوده يمكن أن يكون له أثر محفز ومنظم في أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط برمتها.

#### خامساً - الإجراءات التي يتعين اتخاذها في المستقبل

٢٣ - أعدت شركتا الدراسات خطة عمل ستحدد، بمجرد أن تعتمدها اللجنة المختلطة، الأنشطة المقرر أن تضطلع بها الشركتان خلال فترة ستكون مدتها، من الناحية المبدئية، ثلاث سنوات، وذلك لمواصلة تحديد المشروع، استناداً إلى نتائج المراحل التي بلغت الدراسات السابقة والموجود من البيانات والتحليلات المتعلقة بالموضوع. والهدف من عملية الدراسة هو أن تكون، بل ينبغي أن تكون، بمثابة عملية لاستعراض/تحديث النتائج التي يتم الحصول عليها.

٢٤ - ويتعين النظر في المرحلة المتوقعة من تطوير المشروع من منظور محوري تحليل كبيرين، يعالجان التحديات التقنية التي يطرحها مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، من جهة، والتحديات التي تمثلها كفاءة القابلية للتشغيل البيئي في ظل ظروف مثلى لشبكات النقل على كل ضفة من ضفتي المضيق. وتتوخى خطة العمل المقترحة التعامل مع هذين الجانبين كلا على حدة، على أن يكون الهدف من ذلك بالطبع هو التوصل إلى تعريف موحد للمشروع. بمختلف أبعاده.

٢٥ - وتقترح خطة العمل الانتهاء أولاً من دراسة مبسطة لجدوى مد نفق للسكة الحديدية تحت المضيق، أي دراسة ينصب فيها الاهتمام على الأنشطة الأساسية. ولذلك فإن المتوخى من خطة العمل هو عرض آخر المستجدات على صعيد المشروع التجريبي الأولي لخيار النفق

ككل، سواء من الناحية التقنية أو من حيث توقعات وتوزيع تدفقات حركة المرور، على أن تُراعى في ذلك قدر الإمكان جميع الملاحظات التي أُبدت في دراسة التقييم الشامل للمشروع والمتاح من المعلومات التكميلية. ولا غنى عن إنشاء ممر استكشافي لاختبار ظروف إنجاز أعمال الحفر في الطبقات الحتاتية والركام الصخري. وسيكون من المفيد إجراء دراسة لتحديث خصائص هذا الممر وتعميق البحث فيها، وتحديد الأهداف المنشودة من هذا الإنشاء ووسائل إنجازه بدقة، بما في ذلك الجوانب المالية. وتتضمن خطة العمل بذلك جزءاً من الدراسة يتعلق بحفر الممر الاستكشافي الأولي، ويتعين أن يجري بقدر من التفاصيل يفوق مستواه تفاصيل مشروع تجريبي.

٢٦ - ومن المتوخى أن تتولى شركتنا الدراسات مهام المتابعة فيما يتعلق بتقنيات الحفر والاستطلاعات البحرية، لا سيما الاختبارات الجيوتقنية قبالة جانبي المضيق. ومن المقرر كذلك إجراء دراسة مستكملة لتقنيات الحفر الاتجاهي، وبالتالي القيام في المستقبل بحفر أفقي طولي تحت سطح البحر. وتتضمن خطة العمل أيضاً مواصلة تنفيذ مرحلة استكشاف بيانات الموقع والبيئة المادية للمشروع، إضافةً إلى التعاون بين المعاهد العلمية في البلدين والشركاء المحتملين.

٢٧ - ومن أهم متطلبات المشروع التي يتعين مراعاتها المتطلبات المتعلقة بالاستكشاف ودراسة إطار الأداء في المستقبل. فمن خلال البحث سيتسنى تقييم العديد من جوانب المشروع المتعلقة بجداها، ولا سيما التبرير من الناحيتين الاجتماعية والاقتصادية، والتوازن المالي، والإدماج السياسي والاجتماعي. وسيقتضي هذا التحليل ضرورة أن تراعى العمليات المراقبة المنهجية للمضيق والمناطق المحيطة به إضافةً إلى عمليات توقع حركة المرور والتقنيات الاستكشافية. ويمكن أن تتخذ دراسة الإطار المقبل قيد النظر اتجاهها يغلب عليه الطابع الاستباقي إذا استهدفت أيضاً تحديد ووضع تدابير الدعم والإدارة التي قد تسهم إسهاماً حاسماً في إدماج المشروع، سواء على صعيد شبكات النقل أو في الإقليم والبيئة الاقتصادية المحيطة به عموماً. ولذلك، يُخصص جزء من خطة العمل لسلسلة من الدراسات تتناول إدماج تحسين منطقة المضيق وتطويرها، بهدف تهيئة الظروف الأساسية المواتية لإقامة المشروع في المنطقة. وإذا تحولت المناطق الواقعة في ساحلي المضيق إلى مراكز للتنافس الاقتصادي، فإن جدوى المشروع ستُعزز بشكل كبير. وفي هذا الإطار، سيتعين النظر في تحسين نظام النقل وتعزيز القابلية للتشغيل البيئي عن طريق تطوير الهياكل الأساسية وصناعة نقل السلع، إضافةً إلى النهوض بتطوير طرق النقل المختلط الوسائط، وذلك بالتعاون مع المؤسسات المختصة في البلدين. وستتيح هذه التنمية في منطقة المضيق تركيز تدفقات حركة المرور وتحسين تنظيم

النقل وتعدد الوسائط، وتمكن من تقديم خدمات تنسجم والمعايير الحديثة. وفي نهاية المطاف، يتعين تحقيق مكاسب من حيث سبل الوصول إلى منطقة المضيق وجاذبيتها، وهو ما سيشكّل عاملاً مؤثراً لصالح إنجاز المشروع.

٢٨ - وتتألف خطة العمل المقترحة من خمسة عناصر رئيسية وجدول زمني للإنجاز تشير إلى فترات الدراسات وتكاليفها ووسائل إنجازها. وفيما يلي بيان لهذه العناصر الخمسة:

(أ) بيانات الموقع؛

(ب) الأشغال الهندسية والبيئة؛

(ج) الجوانب الاجتماعية - الاقتصادية لمنطقة المضيق وإمكانية الوصول إليها وجاذبيتها؛

(د) العلاقات الخارجية؛

(هـ) رصد المشروع وتقييمه الشامل.

٢٩ - وتشمل عنصر "بيانات الموقع" ما يلي:

- مواصلة التعاون النشط فيما بين المعاهد والجامعات العلمية المعنية في البلدين، لا سيما فيما يتعلق بجمع البيانات في المضيق بجميع أنواعها (بما في ذلك ما يتصل منها بعلم الزلازل، والجيوديسيا، وقياس الارتفاع، والتنبؤ بالتيارات البحرية)؛
- إنجاز دراسة عن تطوّر تقنيات الاستكشاف الجيوتقني بالحفر في البحر عبر الركاب الصخري واستطلاع الممر الاستكشافي الذي سبق حفره تحت سطح البحر؛
- إنجاز دراسة عن تقنيات الحفر الاتجاهي وتوقع إمكانية القيام عند انتهاء خطة العمل بإنجاز عملية حفر أفقي طولي في البحر.

٣٠ - وفي ما يتعلق بعنصر "الأشغال الهندسية والبيئة"، تبين من نتائج التحديث في عام ٢٠٠٧ لدراسة المشروع التجريبي الأولي لعام ١٩٩٦ أن جمع بيانات جيوتقنية أخرى عن طريق عمليات الحفر في البحر ستكون عملية في غاية الصعوبة وثقل الأعباء وأن السبيل الوحيد للبت في مسألة جدوى النفق هو حفر ممر استكشافي بنجاح يخترق أخذودّي عمق المضيق، وهو نهج ينص إطار خطة العمل المقترحة على دراسته بتفصيل. علاوة على ذلك، انصب الاهتمام في دراسة التقييم الشامل على تشغيل نفق أحادي الممر، مما أفسح المجال أمام اقتراح إجراء دراسة جديدة لعملية حفر النفق. ونتيجة لذلك، فإن الأنشطة المنصوص عليها في خطة العمل فيما يتصل بالأشغال الهندسية والبيئة ترمي أساساً إلى إحراز تقدم في

الدراسات التي تبحث جدوى الربط القار عبر مضيق جبل طارق وإلى تحديث التعريف التقني للمشروع استناداً إلى المتاح من البيانات والخبرات المكتسبة و/أو المتوقع اكتسابها، وذلك بإنجاز دراسات عما يلي:

- تحديث تكاليف وآجال بناء منشآت النفق؛
- تقييم مدى صلاحية المواد التي سيخترقها النفق لحفره عبرها؛
- متابعة تطوير تكنولوجيا حفر الأنفاق؛
- تحديث دراسة عملية إنجاز المشروع والقدرات وتقديم الخدمات؛
- التعمق في تحديد خصائص استغلال المشروع.

ولذلك فإن الهدف المنشود في نهاية خطة العمل هو تنفيذ مشروع تجريبي أولي (مقترنا بنظام تشغيله)، وإذا أمكن، تنفيذ مشروع ممر استكشافي.

٣١ - ويتجلى العنصر "الاجتماعي - الاقتصادي" في دور استشاري وإعدادي أكثر مما يتجلى في دور المتابعة والدعم لمشروع حفر مكتمل. وفيما يتعلق بالأنشطة المقترحة، تتطلب الدراسات السابقة المتعلقة بتوقعات حركة المرور وآثار المشروع على المنطقة، لغرض استغلالها، الحرص بشكل خاص على متابعتها وتحديثها. ويتعين أن تكون الجهود المبذولة متركزة أساساً في مجال وضع سيناريوهات المشروع وتوقعاته، بالنظر إلى أن الأزمة الاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها السنوات الأخيرة قد غيرت إلى حد كبير الاتجاهات التي بدت مجدية عندما عُرضت. ولذلك يُقترح الاضطلاع بالأنشطة التالية:

- مواصلة أنشطة مرصد البيانات الاجتماعية - الاقتصادية المتعلقة بالمضيق؛
- تحديث واستغلال دراسة توقعات حركة المرور؛
- وضع دراسة تتناول الجوانب الدينامية ووضع السيناريوهات المحتملة؛
- تحديد جميع الإجراءات التي من شأنها تحسين جاذبية المنطقتين الواقعتين على حدود ساحلي مضيق جبل طارق، وكفالة تحسين الموصولية وفعالية النقل؛
- تحديد تدابير دعم المشروع، إضافةً إلى تدابير تحسين وتطوير نطاق تأثيره؛
- دراسة إمكانات الربط القار لنقل مختلف السلع من غير الركاب والبضائع؛
- إجراء دراسات تتعلق بالمسائل القانونية والاجتماعية - الاقتصادية وأخرى ذات صلة بالنقل.

٣٢ - وفيما يتعلق بعنصر "العلاقات الخارجية"، فإن الهدف المنشود هو تبيان الفوائد الإقليمية وعلى القارتين لإقامة الربط القار عبر مضيق جبل طارق. ففي إطار هذا العنصر، ينبغي أن ترمي الدراسات والأنشطة التي يُضطلع في سياقها، إلى إبراز أكثر الجوانب إيجابيةً من المشروع على صعيد القارتين. ونظراً للطابع الجغرافي - الاستراتيجي للمشروع، فإن من الضروري أن تكون المؤسسات الدولية واعية بأهميته، وأن توفر له الدعم وتنخرط فيه، لا سيما فيما يتعلق بتمويل مراحله الأولى. وفي هذا الصدد، يرمي هذا البرنامج إلى ما يلي:

- تحسين نشر فوائد تنفيذ المشروع؛
- حشد أقصى عدد ممكن من الشركاء والدعم للمشروع (خصوصاً المؤسسات الإقليمية والدولية والأوساط العلمية والشركات)؛
- الترويج لإدراج المشروع في البرامج الدولية للمؤسسات في أوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط؛
- تحديد مرحلة معينة من المشروع يمكن إنجازها في الأمد القصير، وتكون ملائمة لتصدق عليها المؤسسات الدولية؛
- تحديد قنوات التمويل وجهات التمويل المحتملة.

٣٣ - وينبغي أن تكون الأنشطة التي ستقوم بها الشركات فيما يتعلق بعنصر "المتابعة والتقييم الشامل للمشروع" بمثابة أداة مفيدة لاتخاذ القرارات المتعلقة بمواصلة إجراء الدراسات، ولتنسيق وتقييم الدراسات في مختلف المجالات. وبعد انتهاء خطة العمل هذه، سيُعدّ تقرير موجز إجمالي يضم جميع النتائج التي تتوصل إليها الدراسات التقنية والاقتصادية. وسيشكّل ذلك التقرير نهاية هذه الفترة وسيساعد اللجنة المختلطة في اتخاذ القرارات اللازمة بشأن آفاق تطوير المشروع.

## سادساً - استنتاجات

٣٤ - يجب أن يجري تحليل المرحلة الراهنة من منظورين رئيسيين هما:

- (أ) التحدي التقني الذي يمثلته مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق؛
- (ب) التحديات التي يمثلها تحقيق القابلية للتشغيل البيئي على النحو الأمثل لشبكات النقل في كل من جانبي المضيق؛

وينبغي الجمع بين هذين الجانبين من أجل التوصل إلى تعريف موحد للمشروع  
بمختلف أبعاده.

وينبغي أن تفضي العناصر السالفة الذكر إلى نتائج ملموسة تيسر اتخاذ القرار بشأن  
آفاق إقامة مشروع بهذه الأهمية.

---