الأمم المتحدة

E/2007/21

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

Distr.: General
23 March 2007
Arabic
Original: French

الدورة الموضوعية لعام ٢٠٠٧

جنيف ٢ – ٢٧ تموز/يوليه ٢٠٠٧

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 أعتمد في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠، ينص على الاشتراك في دراسة جدوى للمشروع. ومنذ ذلك التاريخ لم ينفك المجلس يطلب بانتظام إلى اللجنتين الإقليميتين متابعة تطور الدراسات المتعلقة بهذا المشروع وإبلاغه عن الموضوع.

* E/2007/100.

160407 120407 07-28112 (A)

مرفق

مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق: تقرير عن الدراسات والأنشطة المنجزة خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٦

موجز

يتضمن هذا التقرير الذي أعد بالاشتراك بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا استجابة لقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٢٠٠٥/٣٤ المؤرخ ٢٦ تموز/يوليه ٢٠٠٥، عرضا موجزا للأنشطة التي أنجزتها، في ظل إشراف اللجنة المشتركة الإسبانية - المغربية، الشركتان المكلفتان بدراسة المشروع، الشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق والشركة الوطنية لدراسات المضيق في إطار مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق. وتعلقت تلك الأنشطة بالميادين التالية: الجيوديسيا وعمليات التنقيب الجيولوجية وأعمال الحفر العميق في الماء والدراسات الهندسية والبيئية والدراسات الاجتماعية - الاقتصادية. ومن المقرر أن تعنى الدراسات القادمة بوجه خاص بتنفيذ أنشطة برنامج العمل ٢٠٠٤-٢٠٠٧ بغية صياغة تقيم الجدوى التقنية للمشروع.

المحتويات

		الفقرات	الصفحة
أولا –	مقدمة	١-٦	٤
ثانيا –	الأنشطة المنجزة في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦	٧-٢٦	٥
	ألف – الجيوديسيا	٨-٩	٥
	باء – عمليات التنقيب الجيولوجية	١٠-١٣	٦
	جيم – عمليات الحفر في العمق	١٤-١٧	٧
	دال – العمليات الجيوتقنية في المنشآت التجريبية	١٨-٢١	٨
	هاء – الدراسات الهندسية والبيئية	٢٢-٢٣	٨
	واو – الدراسات الاجتماعية – الاقتصادية	٢٤-٢٦	٩
ثالثا –	الأنشطة الأخرى المنجزة في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦	٢٧-٣٤	١٠
	ألف – حلقة عمل ”لسبر الأرض ومعالجتها المنظمين في مجال الإنشاء الآلي للأنفاق	٢٧-٢٨	١٠
	باء – المشاركة في الدراسات التي أجرتها اللجنة الأوروبية	٢٩-٣٠	١٠
	جيم – الأنشطة الأخرى	٣١-٣٤	١١
رابعا –	الأنشطة المقبلة	٣٥-٣٨	١١
خامسا –	الاستنتاجات	٣٩-٤٠	١٢

أولا – مقدمة

١ – طلب المجلس الاقتصادي والاجتماعي في القرار ٢٠٠٥/٣٤ المؤرخ ٢٦ تموز/يوليه ٢٠٠٥ إلى الأمينين التنفيذيين للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا مواصلة المشاركة النشطة في متابعة مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق وتقديم تقرير عن ذلك إلى المجلس في دورته الموضوعية لعام ٢٠٠٧.

٢ – وقد وضع هذا التقرير بالتعاون بين اللجنتين الإقليميتين على أساس المعلومات التي تم الحصول عليها من الشركتين المكلفتين بالدراسات استجابة للطلب الوارد في القرار المشار إليه أعلاه. ويتضمن التقرير أولا موجزا عن حالة تقدم الدراسات حتى نهاية عام ٢٠٠٤، كما يتضمن وصفا موجزا لأهم الأنشطة التي أنجزت عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ واحتمالات تطور المشروع.

٣ – وبجدر بالذكر 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، واتفق الطرفان بموجبهما على القيام، استنادا إلى مبدأ المساواة في التكاليف، بدراسة جدوى مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، وفي ظل إشراف لجنة مشتركة حكومية دولية دائمة وبمساعدة شركتين حكوميتين تجريان الدراسات وهما شركة دراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق ومقرها في مدريد والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق ومقرها في الرباط.

٤ – وتركز عملية الدراسات ومنذ عام ١٩٩٦ وفي أعقاب العديد من المراحل على خيار أساسي يتمثل في حفر نفق تحت عتبة المضيق يضم ممرين لسكة حديدية أحادية الاتجاه وممر في الوسط لأغراض الخدمات والأمن. والتصور التشغيلي المماثل لمر بحر المانش يسمح 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 ٤٢ كيلومترا بين المحطتين الطرفيتين و ٣٧,٧ كيلومترا للنفق و ٢٧,٧ كيلومترا تحت سطح البحر.

٥ – ومن المقرر لأسباب تقنية واقتصادية ومع أخذ نتائج الدراسات الحالية لاستكمال الخيار الأساسي، في الاعتبار، أن تتم عملية إنجاز المشروع على ثلاث مراحل متتالية: (أ) مرحلة الصفر وتشمل إنجاز ممر استطلاعي تحت سطح البحر؛ (ب) المرحلة ١ التي تسمح بتشغيل المشروع بطريقة ”الممر الواحد“ (إنجاز ممر السكة الحديدية الأول والممر الخاص

بالخدمات والأمن)؛ (ج) المرحلة ٢ التي تشمل إنجاز ممر السكة الحديدية الثاني حتى يتم التشغيل بطريق ''الممرين'' عندما تقتضي حركة المرور ذلك.

٦ - وقد تم التركيز بشكل كبير مؤخرا، في عملية دراسات الربط القار عبر المضيق على عمليات السبر الجيولوجية عن طريق إنجاز أربع عمليات حفر في عمق الماء تمت آخرها عام ٢٠٠٥ (انظر الفقرات ١٤ إلى ١٧) ووفرت معلومات بالغة الأهمية بشأن طبيعة التكوينات الجيولوجية التي سيخترقها الممر وأدت إلى تحديد أكثر دقة لعمق الجانب الطولي للممر.

ثانيا - الأنشطة المنجزة في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦

٧ - وافق الاجتماع الـ ٣٧ للجنة المشتركة المعقود في مراكش يومي ١٠ و ١١ أيار/مايو ٢٠٠٦ على تنقيح خطة العمل ٢٠٠٤-٢٠٠٦ وتمديدها إلى عام ٢٠٠٧. ومن ثم تنص خطة العمل المنقحة ٢٠٠٤-٢٠٠٧ على ما يلي: (أ) إعادة صياغة المشروع الأولي التمهيدي لاختيار الممر بما في ذلك الجانب المتعلق بأثر المشروع على البيئية، (ب) استكمال توقعات حركة النقل بالنسبة للمشروع على أساس نموذج اقتصادي قياسي؛ (ج) دراسة الإطار القانوني والمؤسسي الذي سيتم من خلاله تنفيذ المشروع؛ (د) تقييم شامل تقني واجتماعي - اقتصادي ومالي وقانوني وبيئي للمشروع.

ألف - الجيوديسيا

٨ - تجري حاليا أنشطة متعددة مرتبطة باستكمال الأعمال الجيوديسية وقياس الجاذبية الأرضية ورسم الخرائط وذلك في إطار اتفاقية أبرمت بين شركات الدراسات والمعاهد المتخصصة في البلدين وهي المعهد الوطني للجغرافيا/والمركز الوطني للمعلومات الجغرافية في أسبانيا ووكالة المحافظة العقارية والمسح الطوبوغرافي/مديرية الخرائط في المغرب، وخاصة فيما يتعلق بما يلي:

(أ) ومن المقرر أن تؤدي معالجة البيانات التي تم الحصول عليها إلى وضع قاعدة جيوديسية أساسية للمشروع مع إدراج نتائج البيانات التي من شأنها أن تؤدي إلى رصد الحركات الجيوديناميةالمحتملة؛

(ب) إنشاء محطات دائمة في إسبانيا والمغرب داخل نطاق النظام العالمي لتحديد المواقع، لتحسين الشبكة الجيوديسية للمراقبة الجيوديناميةللمضيق؛

(ج) القياس الدقيق لارتفاعات ضفتي المضيق بالنسبة لمستوى البحر والربط الرأسي بين الضفتين، وهما أمران ضروريان لمتابعة دراسات المشروع والربط بين المراقبة

الضوئية التقليدية للقمم الجيوديسية الإسبانية والمغربية ومراقبة قياسات المد والجزر في طريفة وطنجة.

(د) إنشاء شبكتين لقياس الجاذبية في منطقة ''مستوى الصفر'' و ''المستوى الأول'' لإجراء قياسات بواسطة مقياس ثابت للجاذبية الأرضية لتأكيد قياس ارتفاع ضفتي المضيق والمحطات الدائمة للنظام العالمي لتحديد المواقع؛

(هـ) إصدار خريطة المضيق المستكملة بمقياس ١ : ٠٠٠ ٠٠٠ ١.

٩ - ومن المقرر أن تتم في عام ٢٠٠٧ عملية مراقبة بواسطة النظام العالمي لتحديد المواقع للشبكة الجيوديسية للمراقبة الجيوديناميية عندما يتم تنفيذ وتشغيل شبكة المحطات الدائمة للنظام العالمي لتحديد المواقع وإنجاز عمليات قياس الجاذبية.

باء - عمليات التنقيب الجيولوجية

١٠ - تم في إطار اتفاقيات مع أساتذة الجامعات استكمال الخرائط الجيولوجية المحلية والإقليمية للشمال والجنوب (مقياس ٠٠٠ ٢٥/١ و ٠٠٠ ١٠٠/١) وهذه الخرائط متاحة في نسخ رقمية مع مذكراتها التفسيرية.

١١ - وأجريت في الفترة من ١٩٨٠ إلى ١٩٩٥ العديد من عمليات التنقيب الجيولوجية في جزء المسار الواقع في الرصيفين البحريين في الجنوب والشمال. وتتسم هذه العمليات بأهمية بالغة بالنسبة للأساس الجيولوجي للمشروع حيث أن حوالي ثلثي المسار البحري للمشروع الذي تجري دراسته حاليا تقع في هذين الرصيفين. ونظرا لأوجه التقدم الضخمة التي أحرزت في مجال تكنولوجيا التنقيب، فقد انتهت الشركات التي اضطلعت بالدراسة من العملية المعروفة باسم ''عملية الرصيفين ٢٠٠٤'' وهدفها الأساسي تأكيد المعلومات المتعلقة بالتكوينات الجيولوجية للرصيفين.

١٢ - وأدت هذه العملية التي أنجزت في تشرين الأول/أكتوبر وتشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤ إلى التوصل في جملة أمور إلى: (أ) تحديد مجموعة مواقع أرضية بالموجات الصوتية تغطي جزء المسار الواقع في الرصيفين وتبدأ من ٠٠٠ ١ كم تقريبا من خطوط مسبار المسح الجانبي؛ (ب) أخذ عينة جيوفيزيائية من المناطق ذاتها تقريبا (تبدأ من ٧٠٠ كم من خطوط النبضات الأرضية)؛ (ج) أخذ مجموعة عينات بواسطة جهاز يعمل بالجاذبية قد تؤدي إلى تفسير أفضل لعمليات التنقيب السابقة الصوتية والسيسمية (المتعلقة بالهزات الأرضية). وأدت الدراسة التفصيلية التي أجريت لهذه النتائج في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ إلى إثراء المعلومات المتاحة مع تعزيز الأساس الجيولوجي للمشروع في المناطق التي تمت دراستها.

١٣ - وقد انتهت دراسة جميع البيانات والاستفادة منها، بما في ذلك دراسة تكوين الصخور في الطبقات الرقيقة وذلك على العينات الصخرية التي تم الحصول عليها. وأكدت النتائج التي تم الحصول عليها أن الطبقة التحتية للرصيفين القارين الإسباني والمغربي مكونة من طبقات حتاتية تغطيها في بعض المناطق صخور رملية من الحقبة الرابعة ولا يزال سمكها ضئيلا.

جيم - عمليات الحفر في العمق

١٤ - تعد عملية الحفر الرابعة في العمق في مضيق جبل طارق أهم الأنشطة التي جرى تنفيذها في الفترة المشمولة بالتقرير. وتهدف هذه العملية إلى إيضاح أوجه الشك المتعلقة بالناحية الجيولوجية في الثلث الأوسط من المسار. ورغم تعلق هذه الشكوك بمسافة قصيرة نسبيا، حوالي ٣ كيلومترات، فهي تشكل عاملا حاسما في اختيار الجانب الطولي واستراتيجيات البناء التي سيجري تطبيقها.

١٥ - وتم البدء في عملية الحفر الرابعة في العمق بناء على عقد أبرم في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤ في إطار مناقصة دولية معلنة. وتتمثل هذه العملية في حفر حوالي ٤٦٦ ١ مترا في قاع البحر في ١٤ موقعا مختلفا واستخراج ٦٥٥ مترا من العينات الجوفية. وسفينة الحفر (لينغ فيشر) دينامية التركيز التي استخدمت لهذا الغرض مزودة بجهاز محمول لأخذ العينات وجهاز لإدخالها في السفينة يسمح بإلغاء تحديد مدة الحفر أو الحد منها نتيجة فترات المد والجزر التي تواجه السفينة كما كانت الحال بالنسبة للعمليات السابقة. ومما يعزز هذا التجديد إدخال نظام تكميلي يتمثل في إبلاغ سفينة الحفر خلال الزمن الحقيقي، بواسطة سفينة حراسة العملية (R/VE. EVA) بأشكال التيارات التي عمدت هذه الأخيرة إلى قياسها.

١٦ - وتمت على الرغم من التيارات البحرية المعاكسة في المضيق، عملية حفر في الجزء الأوسط بعمق ٣٢٥ مترا وتحت عمق مائي بلغ ٢٧٥ مترا ولكن دون الوصول إلى الطبقة الحتاتية التحتية. ومن ثم فإنه يتعين أن يخترق مسار الممر قنوات القبة القديمة. وقد جرى تعديل البرنامج الأساسي للعملية وملاءمته وفقا لهذه البيانات الجديدة.

١٧ - و أتاحت نتائج التجارب التي أنجزت عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ على العينات التي تم الحصول عليها في عملية الحفر الرابعة التي انتهت في حزيران/يونيه ٢٠٠٥، معلومات أساسية بشأن أهم المسائل الجيولوجية والجيوتقنية وأدت بذلك إلى البدء بسهولة في دراسة استكمال الجزء الأول من المشروع الأولي التمهيدي المتعلق بالممر.

دال – العمليات الجيوتقنية في المنشآت التجريبية

١٨ – أدت عملية القياس التي جرت في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٤ في الممر التجريبي في طريفة إلى استقرار نقاط التقارب في الجزء المكون من التكوينات الجيولوجية لوحدة الخسيداس، في حين لم يتم بعد تحديد نقاط التقارب في الأجزاء المكونة من تكوينات وحدات المارشال وبولونيا.

١٩ – وتم استكمال وإدماج جميع قياسات نقاط التقارب التي تمت في الفترة من ١٩٩٥ إلى ٢٠٠٦ وأدى ذلك إلى الحصول على خطوط بيانية نموذجية لتطور جميع نقاط التقارب على طول الممر منذ إنشائه.

٢٠ – وأعيد فتح مرفق مالاباطا التجريبي في ٤ أيلول/سبتمبر ونفذت أنشطة أولية للسماح بزيارة المرفق شملت ما يلي: (أ) التخلص من مياه الأمطار التي تراكمت على ارتفاع يزيد على ١,٥٠ متر في الممرات الواقعة على عمق ١٥٠ مترا؛ (ب) عملية تنظيف طفيفة لمخلفات تدهورات التربة. ونظرا لأهمية المعلومات التي يمكن استخلاصها من هذا العمل واتساع نطاق التدهور الذي لوحظ أثناء زيارة التفتيش فقد تقرر ما يلي:

(أ) المحافظة على كيفية الوصول إلى المرفق عن طريق معالجة الممرات الواقعة على مستوى ١٥٠ مترا تحت السطح وصيانتها وإمكانية حفر منافذ في الصخور لإجراء تجارب تكميلية؛

(ب) إنجاز عمليات تجريبية جديدة للتنقيب الجيوميكانيكي لزيادة المعرفة بالتربة في المنطقة المستهدفة بغية تحديد معايير النماذج الجيوميكانيكية المطبقة على المشروع. ومن المقرر أن تحدد العمليات الجديدة ويتم الإشراف عليها بالتعاون مع استشاري مكلف من قبل الشركات المعنية باستكمال دراسة المشروع الأولي التمهيدي.

٢١ – وتمت في ٢٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٦ عملية قياسات لنقاط التقارب النسبية.

هاء – الدراسات الهندسية والبيئية

٢٢ – أدى المشروع الأولي التمهيدي الذي أنجز في الفترة من ١٩٩٣ إلى ١٩٩٦ إلى تحديد مجموعة السمات الهندسية والتشغيلية للحل الأساسي وهو ممر السكة الحديدية على أساس البيانات المتاحة في ذلك التاريخ. ونص برنامج عمل ٢٠٠٤-٢٠٠٧ على استكمال هذه الدراسة، أي أخذ المعلومات التي جمعت مؤخرا في الاعتبار وبخاصة الناجمة منها عن عمليات الحفر الأخيرة في عمق الماء. وتجري منذ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦ مراجعة المشروع

الأولي التمهيدي مع دمج دراسة أثر المشروع على البيئة وعُهد بهذه الدراسة وعلى أساس المناقصات إلى مجموعة مكاتب دراسات دولية متخصصة.

٢٣ - وبدأت الدراسة بتنظيم عدد من الزيارات للموقع المختار للممر واجتماعات للتنسيق وتعلقت التقارير الأولى التي قدمت ودُرست بالجيولوجيا والجيوتقنية والمعدات المتحركة والإطار القانوني - المؤسسي لدراسة البيئة.

واو - الدراسات الاجتماعية - الاقتصادية

٢٤ - استمرت بانتظام في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ الأنشطة المتواترة ذات الصلة بالحصول على البيانات الاجتماعية - الاقتصادية والنقل المتعلقة بالإتحاد الأوروبي واتحاد المغرب العربي (DATTAR) وكذلك الأنشطة المتعلقة باستغلال البحوث ذات الصلة بالنقل البحري عبر المضيق والنقل الجوي بين المغرب وأوروبا والمطبقة حاليا.

٢٥ - وتعد هذه الدراسات الاستقصائية التي تضمنت أكثر من ٠٠٠ ٨٠ مقابلة بخصوص حركة النقل البحري في المضيق وحوالي ٠٠٠ ٢٩ مقابلة متعلقة بالخطوط الجوية كافية لاحتياجات وضع نموذج توقعات متطلبات حركة النقل. ويجري استكمالها عن طريق دراسات استقصائية حالية لدى مجموعة مناسبة من مشغلي حركة النقل ومشغلي المعدات اللوجستية وحركة المسافنة في المضيق بهدف زيادة المعلومات عن حركة النقل الجماعي للعابرين وحركة البضائع عن طريق الخطوط البحرية في المضيق.

٢٦ - وأتاحت دراسة استكمال نموذج توقعات حركة النقل، بوجه خاص، بيانات مستكملة للتقييم الاقتصادي والمالي للمشروع، وكانت موضوع مناقصة دولية حصلت عليها مجموعة دولية تضم مكاتب دراسات متخصصة. وبدأت الأنشطة في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦، وتسير بطريقة مرضية. وأدمجت في دراسة النموذج الجديد لتوقعات حركة النقل أنشطة متعلقة بتقييم النموذج الحالي وتحليل توقعات الطلب العالمي للنقل وهيكل الاقتصاد الجزئي لنظام النقل البحري في المضيق وتعد كلها أدوات مسبقة لتطوير النموذج الأساسي للطلب.

ثالثا – الأنشطة الأخرى المنجزة في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦

ألف – حلقة عمل "لسبر الأرض ومعالجتها المنظمين في مجال الإنشاء الآلي للأنفاق"

٢٧ – عقدت في مدريد في ٢٠ و ٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥ حلقة عمل تقنية حول موضوع ''سبر الأرض ومعالجتها المنظمين في مجال الإنشاء الآلي للأنفاق'' في إطار التعاون بين الشركات المعنية بالدراسات واللجنة الاقتصادية لأوروبا (شعبة النقل) والرابطة الدولية لحفر الأنفاق (AITES/ITA)، شارك فيها أكثر من ٤٠ خبيرا من حوالي عشرة بلدان. وتعد هذه الحلقة الحدث الرابع الذي ينظم في إطار هذا التعاون.

٢٨ – واستغرقت المناقشات التقنية التي استندت إلى ثلاثة تقارير أساسية وتمت الاستعانة فيها بـ ١٢ رسالة خطية، ٣ جلسات عمل كرست على التوالي للسبر الجيوفيزيائي والسبر الآلي (الحفر) والمعالجة المسبقة للأرض، وركزت أساسا على ظروف جيولوجية مماثلة لظروف مضيق جبل طارق.

باء – المشاركة في الدراسات التي أجرتها اللجنة الأوروبية

٢٩ – عملت الشركة الوطنية لدراسات المضائق بوصفها عضوا في اتحادات الشركات المعنية بالدراسات الخاصة بتحديد وتقييم شبكة استراتيجية للهياكل الأساسية للنقل في غرب البحر الأبيض المتوسط وبالنقل عبر أوروبا والبحر الأبيض المتوسط، التابعة للجنة أوروبا على إصدار عدد من التقارير منها التقرير المتعلق بتطوير النقل في بلدان اتحاد المغرب العربي ودراسات أحادية الموضوع عن التجارة الخارجية للمنتجات المغربية وحركات نقلها البرية والبحرية.

٣٠ – وتهدف دراسة تحديد وتقييم شبكة استراتيجية للهياكل الأساسية في غرب البحر الأبيض المتوسط، في جملة أمور، على وضع نموذج للتنبؤ بحركة النقل وتحديد المشاريع ذات الأولوية لتطوير شبكة استراتيجية متكاملة للنقل في منطقة غرب البحر الأبيض المتوسط. وتهتم الدراسة المتعلقة بالنقل عبر أوروبا والبحر الأبيض المتوسط بإدماج نظم النقل في جميع الدول المشاطئة للبحر الأبيض المتوسط عن طريق تحليل عمل الشبكات الحالية وتحديد الممرات ذات الأولوية والمشاريع الأساسية اللازمة لتنميتها.

جيم – الأنشطة الأخرى

٣١ – عرضت على صاحبي الجلالة الملكين محمد السادس ملك المغرب وجوان كالوس الأول ملك إسبانيا في ١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥ في طنجة نتائج دراسات المشروع واحتمالات تطويره وقد أعربا عن اهتمام خاص بإنجازه مما أعطى زخما كبيرا للدراسات.

٣٢ – ويتاح الآن موقع على شبكة الإنترنت خاص بالمشروع ومتعدد اللغات (الإسبانية والفرنسية والعربية) ومشترك بين الشركة الإسبانية لدراسات الرابط القار عبر مضيق جبل طارق والشركة الوطنية لدراسات المضيق ومن المقرر أن تضاف اللغة الانكليزية في وقت قريب جدا.

٣٣ – واعتمدت اللجنة الحكومية الدولية المشتركة في اجتماعيها ٣٧ و ٣٨ والمعقودين على التوالي في مدريد في ١٩ تموز/يوليه ٢٠٠٥ وفي مراكش ١٠ و ١١ أيار/مايو ٢٠٠٦ تعديل وتمديد برنامج العمل حتى عام ٢٠٠٧ وكذلك طرح عروض لدراسات متعددة تتعلق أهمها باستكمال المشروع الأولي التمهيدي للممر القار وتشمل دراسة تقييم أثر المشروع على البيئة وكذلك دراسة نموذج توقعات حركة النقل.

٣٤ – وعقدت اللجنة المشتركة الحكومية الدولية اجتماعها التاسع والثلاثين في ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦ في مدريد وركزت في جملة أمور على متابعة الدراسات الجارية والتي بدأت أهمها في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦ وكذلك على البدء في الأنشطة المنصوص عليها في خطة العمل والتي يرد فيما يلي سرد لبعضها.

رابعا – الأنشطة المقبلة

٣٥ – تركز الأنشطة المقبلة على تنفيذ برنامج العمل ٢٠٠٤–٢٠٠٧ بغية وضع تقييم الجدوى التقنية – الاقتصادية للمشروع، ويتم إيلاء اهتمام خاص إلى ما يلي:

(أ) استكمال الدراسات الهندسية الأساسية مدمجة بها آثار المشروع على البيئة، ودراسات التوقعات المقبلة لحركة النقل، ويجري حاليا، عند إعداد هذا التقرير العمل على إنجاز هاتين الدراستين؛

(ب) انجاز عمليات تجارب جيوتقنية في بئر مالاباطا وهي التجارب التي اتضحت ضرورتها لإجراء الدراسات المشار إليها أعلاه.

٣٦ – وتبدأ في النصف الأول من عام ٢٠٠٧ الدراسات المتعلقة بالآثار الاجتماعية – الاقتصادية الإقليمية وبالإطار القانوني والمؤسسي للمشروع الذي اعتمدت مرجعيته وينبغي

أن تشمل الدراسة المتعلقة بالآثار الإقليمية استنتاجات بعض بعثات دراسات توقعات حركة النقل.

٣٧ - ويجري حاليا إنشاء قاعدة وثائقية مشتركة وحاسوبية تحتوي جميع الوثائق الرقمية للشركتين.

٣٨ - ومن المقرر أن يجري تقييم المشروع للنصف الثاني من عام ٢٠٠٧. ويجري حاليا الانتهاء من وضع مرجعيته.

خامسا - الاستنتاجات

٣٩ - أدت نتائج العملية الأخيرة للحفر في العمق إلى إزالة الشكوك الجيولوجية المتعلقة بالجزء الأوسط الواقع تحت الماء من مسار المشروع. وستؤدي الدراسات الهندسية الجارية حاليا إلى تحديد السمات الهندسية والتشغيلية، فيما يتعلق أولا بممر الاستطلاع المنصوص عليه في الخيار الأساسي للمشروع وثانيا فيما يتعلق بممر السكة الحديدية المنصوص عليه أيضا في هذا الخيار الأساسي. وتقيّم دراسة البيئة آثار المشروع في هذا المجال والتدابير اللازمة للتغلب عليها. ومن المقرر أن تؤدي الدراسات الاجتماعية الاقتصادية وتوقعات حركة النقل إلى تحديد المتغيرات المتبقية لتقييم المشروع.

٤٠ - ومن المقرر بشكل عام أن يؤدي الانتهاء، أواخر عام ٢٠٠٧ من برنامج العمل الجاري، إلى تقييم أكمل للمشروع في جوانبه التقنية والبيئية والاجتماعية - الاقتصادية والقانونية، مما سيتيح البدء في مرحلة تالية يتعين خلالها دون شك التصدي لمهام جديدة أكثر أهمية فيما يتعلق بتنفيذ مشروع على هذه الدرجة من الأهمية.