

# Проект новой высокоскоростной линии на юге Франции

**Проектируемая железнодорожная линия Марсель — Ницца будет одним из важнейших звеньев высокоскоростной магистрали, обслуживающей все Средиземноморское побережье Франции, с последующим соединением с сетью высокоскоростных железных дорог Италии на востоке и Испании на юго-западе.**

В 2001 г. был торжественно открыт и с тех пор успешно эксплуатируется заключительный участок Валанс — Марсель высокоскоростной магистрали LGV Méditerranée. Однако регион Прованс — Альпы — Лазурный берег, третий во Франции по объему производимого валового внутреннего продукта, пока остается вне сети высокоскоростных железнодорожных сообщений. В то же время северо-западный средиземноморский регион от Барселоны (Испания) до Генуи (Италия) с общей численностью населения более 10 млн. чел. представляет собой комплекс с большими потенциальными возможностями экономического развития, но с весьма ограниченной транспортной инфраструктурой.

Высокоскоростная железнодорожная линия LGV Provence — Alpes — Côte d'Azur (Прованс — Альпы — Лазурный берег), иногда сокращенно называемая LGV PACA, находится в стадии проектирования с начала 1990-х годов. Она была включена в директивную национальную схему высокоскоростных железнодорожных сообщений, представленную Межведомственным комитетом по территориальному развитию (CIADT) 14 мая 1991 г. То время было пронизано эйфорией высокоскоростного движения. Более 15 проектов, включающих строительство новых линий общей протяженностью 3400 км,

охватывали почти всю территорию Франции. Тем не менее большинство этих проектов к настоящему времени осталось только на бумаге, за исключением LGV Méditerranée и LGV Est-européenne.

В данном случае представляет интерес выдвинутое тогда предложение о строительстве высокоскоростной магистрали LGV Sud-européenne, которая вписывалась бы в более обширную общеевропейскую сеть и состояла из трех линий:

- LGV Provence длиной около 219 км, продолжающей новую линию Париж — Валанс до Марселя (уже построена);
- LGV Languedoc — Roussillon длиной 290 км, проходящей до Монпелье и Перпиньяна и открывающей перспективы улучшения транспортных связей с Испанией после реализации проекта международной высокоскоростной линии Барселона — Фигерас — Перпиньян;
- LGV Côte d'Azur, продолжающей линию LGV Provence на 132 км к востоку в направлении на Ниццу.

Вблизи города Экс-ан-Прованс линия LGV Provence — Côte d'Azur ответвлялась бы от магистрали LGV Méditerranée и следовала к городу Сен-Рафаэль, где высокоскоростные поезда должны были переходить на действующую линию, подлежащую реконструкции. Однако, несмотря на высокую расчет-

ную рентабельность проекта (8,5%), правительство Франции, которое потребовало от Национального общества железных дорог (SNCF) разработать технико-экономическое и социальное обоснование для участка Валанс — Марсель, тем не менее отдало предпочтение западному направлению через регион Лангедок — Руссильон, считая его более приоритетным, чем даже LGV Est-européenne. С тех пор прошло 15 лет, и ситуация во многом изменилась. Линия LGV Est-européenne, вернее, ее первый участок от Парижа до Бодрекура был построен и в июне 2007 г. введен в эксплуатацию, линия LGV Languedoc — Roussillon пока остается на стадии проектирования, а проект линии LGV Provence — Côte d'Azur, которая, собственно, и представляет собой линию LGV PACA, на этот раз, кажется, находится гораздо ближе к реализации. Так что идея строительства этой линии, которая пройдет через департаменты Буш-дю-Рон, Вар и Приморские Альпы, впервые обнародованная в 1991 г., вновь выходит на первый план.

По самым оптимистичным прогнозам, новая высокоскоростная линия LGV PACA достигнет Ниццы в 2020 г. При планируемой максимальной скорости движения 300–320 км/ч (в настоящее время на отдельных участках существующей здесь железнодорожной сети она не превышает 80 км/ч) продолжительность поездки от этого города до Парижа составит менее 4 ч против 5 ч 30 мин в настоящее время.

В декабре 2003 г. упомянутый выше комитет CIADT, который включил строительство этой линии в число перспективных проектов, уточнил, что его основная цель состоит в том, чтобы содействовать наилучшей интеграции северо-западного средиземноморского региона в общеевропейскую транспортную сеть, опираясь на крупные городские агломерации и облегчая перемещения между ними, особенно между Марселем и Ниц-

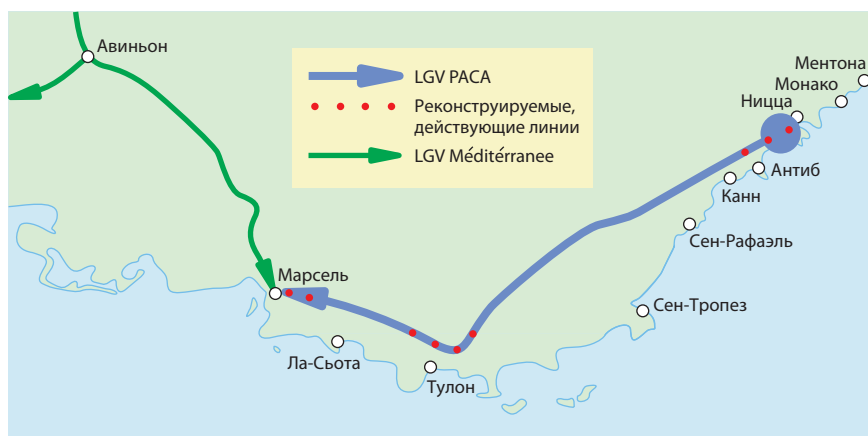


Рис. 1. Предпочтительная трасса высокоскоростной линии LGV PACA

цей. Таким образом будет покончено с изолированностью данного региона от французской и общеевропейской сетей высокоскоростных железных дорог.

Более конкретно предназначение проекта можно сформулировать следующим образом:

- подключить три указанных выше департамента к национальной высокоскоростной железнодорожной сети, обеспечив сообщение по маршруту Ницца — Париж за 3 ч 40 мин;
- связать между собой важнейшие агломерации Лазурного берега — Марсель, Тулон и Ниццу — с

длительностью поездки между конечными пунктами не более 1 ч;

- разработать предложения по скоростному транспортному сообщению с городами Италии и Испании, входящими в северо-западный средиземноморский регион.

В последнее время злободневность проблемы строительства высокоскоростной линии LGV PACA еще более возросла, особенно после ее публичного обсуждения, проходившего с февраля по июль 2005 г. В дискуссии приняли участие 8300 чел. и представители 39 общественных объединений, было собрано 26 тыс. подписей под 14 пе-

тициями, и из этого числа подписей 16 тыс. оказались «за».

Для администрации инфраструктуры железных дорог Франции (RFF) альтернатива состояла в том, что предстояло или отвергнуть проект как слишком дорогой и сложный для реализации (в данном регионе некоторые зоны слишком плотно застроены, местность характеризуется очень сложным рельефом, имеются природоохранные объекты, такие, например, как заповедник Эстрель, требуется прокладка тоннелей большой протяженности и т. п.), или, напротив, приступить к его реализации. Принимая во внимание положительные результаты публичного обсуждения проблемы и констатируя, что большинство его участников признало обоснованность проекта и его стратегическое значение, руководство RFF на заседании административного совета 6 декабря 2005 г. приняло решение о разворачивании подготовительных работ. В состав этих работ входят:

- предварительные изыскания;
- выполнение эскизного аванпроекта;
- уточнение общественного мнения и разработка Декларации о полезности для общества (DUP).

Исходя из многочисленных требований, выдвинутых комитетом CIADT в ходе общественного обсуждения, были предложены три варианта трассы новой линии.

Первый — это собственно LGV Côte d'Azur (высокоскоростная линия Лазурного берега), нацеленная на максимальное сокращение продолжительности поездки между Ниццей и Парижем за счет ее прокладки по кратчайшему направлению — по «тылам» департамента Вар. Второй вариант — так называемая LGV des Solutions Alternatives (альтернативная высокоскоростная линия) — предусматривает реконструкцию существующих линий под высокоскоростное движение. Наконец, третий вариант, наиболее пригодный для транспортного



Рис. 2. Интеграция линии LGV PACA в сеть высокоскоростных железнодорожных сообщений юга Европы

обслуживания прибрежных городских агломераций, получил название LGV des Metropoles du Sud (высокоскоростная линия южных метрополий).

Именно этот последний вариант (рис. 1) получил предпочтение у большинства крупных территориальных объединений. Поскольку он в наибольшей мере отвечает цели территориального развития, его поддержали три крупнейшие городские агломерации Лазурного берега — Марсель, Тулон и Ницца, а также власти департамента Приморские Альпы. Он нашел также солидного союзника в лице Ассоциации LGV Provence — Côte d'Azur, которая на основании успеха публичного обсуждения без колебаний квалифицировала будущую высокоскоростную линию LGV PACA как «светоч» развития высокоскоростного движения во Франции. Эта ассоциация в настоящее время насчитывает свыше 80 членов, среди которых региональный совет Прованс — Альпы — Лазурный берег, Генеральный совет департамента Приморские Альпы, муниципалитеты крупных городов и коммун, парламентарии, предприниматели, профсоюзные объединения и т. п. В январе 2006 г. ассоциация приняла в свой состав Княжество Монако.

По мнению этой ассоциации, 2006 год должен был стать переломным для проекта. С одной стороны, это обусловлено проведением дополнительных изысканий, о чем объявила администрация RFF. С другой стороны, в этом году должна быть определена общеевропейская позиция по данной проблеме. В этой связи Ж. Барро (J. Barrot), ев-

ропейский комиссар по транспорту, недавно ознакомился с соответствующим досье.

Проект высокоскоростной линии LGV PACA не предназначен для решения лишь узконациональных транспортных проблем и не ограничивается целью закончиться в Ницце. Линия должна быть продлена в Монако, Италию и, как следствие, вписаться в свое время в сердцевину транспортной сети северо-западного средиземноморского региона, соединив, с одной стороны, Валенсию и Барселону в Испании и, с другой стороны, Милан, Флоренцию и Рим в Италии, как показано на рис. 2. В этом состоит замысел межнационального досье под названием Arcomed, представленного регионами Прованс — Альпы — Лазурный берег, Лангедок — Руссильон (Франция), Лигурия (Италия), Каталония (Испания), их торговыми палатами и различными ассоциациями.

Общую цель можно свести к идее связать воедино различные проекты высокоскоростных линий в северо-западном средиземноморском регионе, над которыми работают во Франции, Италии и Испании. При этом следует проанализировать эффективность железнодорожных сообщений и их социально-экономический потенциал, продвигать на региональный, национальный и европейский уровни концепцию Средиземноморской транспортной дуги.

Однако администрация RFF считает необходимым провести более углубленное сопоставление различных проектных решений. Начиная с 2006 г., по согласованию с авторами предложений и при-

нимая в качестве рекомендуемой концепцию LGV des Metropoles du Sud, следует провести дополнительные исследования для проверки технико-экономических характеристик и изучения возможности реализации трех вариантов проекта, уточнив время в пути, уровень организации эксплуатационной работы, социально-экономические преимущества и недостатки. Не следует забывать, что даже без учета выполнения дополнительных требований, сформулированных в ходе общественных дебатов, реализация проекта признана очень дорогой.

В лучшем случае предстоит затратить около 5 млрд. евро, а возможно и больше — до 7,5 млрд. евро. Эта новая линия LGV PACA — самая дорогая по сравнению с ранее построенными во Франции высокоскоростными железнодорожными магистралями. Поэтому почти нет сомнений в том, что финансирование проекта не удастся осуществить без привлечения средств частных инвесторов по схеме государственно-частного партнерства. И только после решения проблемы финансирования можно будет приступить к более детальным изысканиям. В ходе этих изысканий, помимо проекта LGV PACA как такового, следует рассмотреть возможность продления линии в Италию, варианты совершенствования в короткие сроки регионального транспортного обслуживания, а также развития грузовых перевозок.

---

*M. Barberon. La Vie du Rail, 2006, № 3046, p. 10–11; J.-P. Charlanne. Revue Générale des Chemins de Fer, 2006, № 155, p. 39–41.*