



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

90/2024

### Планы развития сетей региональных сообщений во Франции

В ноябре 2022 г. президент Франции Э. Макрон выдвинул план создания первых 10 сетей региональных скоростных сообщений (services express régionaux métropolitains, SERM), направленных на создание пересекающих центральные районы городов коридоров для курсирования поездов пригородного и регионального сообщения. В начале 2023 г. был обнародован национальный план развития железнодорожного транспорта страны стоимостью 100 млрд евро, значительная часть которого охватывала развертывание таких сообщений. Соответствующий законопроект Национальное собрание одобрило 27 декабря 2023 г.

На начальном этапе формирования сетей SERM ориентировались на опыт построения первой в стране сети региональных сообщений RER в исторической области Франции – Иль-де-Франс. К настоящему времени за пределами французской столицы уже можно говорить о более чем 30 разрабатываемых проектах SERM, три из которых уже реализуются – в Страсбуре, Бордо и Анмасае, 15 находятся на последней стадии разработки и еще четыре предлагаются для реализации на местном уровне.

К основным преимуществам первых сетей SERM во Франции, прежде представлявших собой изолированные маршруты общественного транспорта, относят создание удобных пересадок на метро и другие пригородные линии. Например, в окрестностях Бордо линии Либурн – Бордо и Бордо – Аркашон теперь объединены в один маршрут, правда, пока обслуживаемый с часовым интервалом. Но и в этом случае студенты имеют возможность из Либуерна добраться до университетского городка в Пессаке (округ Бордо) без пересадки на другой поезд. На линии, связывающей Бордо с Пуэнт-де-Граф, северной оконечностью полуострова Медок, восстановлены старые

остановочные пункты в городской черте или открыты новые с тем, чтобы обеспечить удобные пересадки на маршруты трамвая.



*Рис. Карта проекта SERM во Франции*

В дальнейшем, на втором этапе этого проекта, в 2026 – 2028 гг., будет создан второй прямой маршрут между станциями на северо-востоке и юго-востоке Бордо. Межпоездной интервал будет сокращен по меньшей мере до получаса. Создание таких пересекающихся центральных районов коридоров в крупных городах расширяет зоны тяготения к рельсовому транспорту и в итоге способствует росту перевозок.

Специфические проблемы пришлось решать в Страсбурге. До появления концепции SERM власти этого города и Большого восточного региона (Гранд-Эст) разработали проект сети региональных сообщений Réseau Express Metropolitain Européen (REME). Этот проект предусматривает значительное увеличение числа поездов в местном сообщении, курсирующих с постоянными межпоездными интервалами, включая поезда, следующие из города Саверн через Страсбург до станции Селеста.

Сеть начала работать в декабре 2022 г., число поездов в расписании было увеличено на 30%. Но ряд негативных причин тормозили работу: техническое состояние подвижного состава из-за необычно холодной погоды, что привело к увеличению оборота вагонов; забастовки персонала против пенсионной реформы, вызвавшие отмену большого количества региональных поездов TER. Кроме того, с вводом REME в действие увеличились суточный пробег поездов и частота заправок, что приводит к появлению враждебных маршрутов. Для того чтобы справиться с этой

проблемой, принято решение начиная с лета 2024 г. ежедневно экипировать ряд поездов в Бишхейме, к северу от Страсбурга, а на дальнюю перспективу обустройство дополнительных путей отстоя, а также организация новых пунктов экипировки.

Несмотря на первоначальные трудности, проект REME позволил увеличить объем перевозок в этом регионе в 2023 г. на 20%.

Однако пока не следует ожидать скорой реализации некоторых проектов SERM, поскольку они рассматриваются в увязке с долгосрочными работами по улучшению инфраструктуры, в основном в связи со строительством новых высокоскоростных линий. Например, планы по Тулузе главным образом связаны с электрификацией проходящей в направлении север – юг через этот город магистрали Монтобан – Нарбонн. Работы должны начаться в конце 2024 г. в рамках проекта AFNT, предусматривающего реконструкцию участка длиной 19 км к северу от Тулузы с сооружением третьего и четвертого путей для разделения высокоскоростных и региональных поездов, а также строительство новых или реконструкцию существующих станций. Одна из пяти станций будет пересадочной с линией метро Тулузы. Проект AFNT формирует часть масштабной программы строительства высокоскоростной линии между Бордо и Тулузой.

Работы на южном подходе к Тулузе преследуют цель улучшения условий пересадки на метро. Общая стоимость этого проекта оценивается в 900 млн евро, а завершить его планируется в 2031 г.

Планы, связанные с Руаном, столицей региона Нормандия, опираются на строительство новой станции Сен-Север, а также тоннеля под рекой Сеной для соединения с магистралью Руан – Гавр, которая, в свою очередь, станет частью новой линии между Нормандией и Парижем. Однако сроки начала строительства пока не известны.

В Марселе планы расширения пригородной сети приурочены к началу строительства подземной станции сквозного типа под существующей станцией и вокзалом Сен-Шарль. Она также должна стать частью проекта сооружения новой высокоскоростной линии. Подземную станцию планируется открыть в 2035 г.

Планы по Лиллю также включают строительство подземной станции сквозного типа. Однако пока речь идет о ранних стадиях разработки проекта, общая стоимость которого оценивается в 10 млрд евро.

На форуме по вопросам мобильности, проведенном в феврале 2024 г. в Страсбурге ассоциацией Objectif RER Métropolitain, участники подчеркнули важность сохранения заданного уровня развития сетей SERM, в частности, за счет строительства новых станций на городских территориях. Они должны стать местными транспортными хабами с возможностью пересадки на

маршруты автобусов и трамваев. Также там должны быть предусмотрены места для парковки велосипедов.

Один из основных выводов состоит в том, что властям городов необходимо концентрироваться на развитии территорий вокруг станций, повышении плотности застройки на прилегающих территориях и т.д. Помимо прочего, существующие железнодорожные станции должны иметь как можно больше оборудованных подходов с любой стороны, а не только через главный вход. В настоящее время пригородные железнодорожные станции часто имеют прилегающие крупные автомобильные парковки, в то же время важно дополнить их площадками для остановок автобусов фидерных маршрутов и велопарковками.

Эти меры призваны создать систему, в которой рост пассажиропотока послужит серьезным основанием для инвестиций в приобретение новых поездов и соответствующее развитие инфраструктуры.

*Источники: По материалам Министерства экологического перехода и территориальной сплоченности Франции ([www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)); оператора инфраструктуры железных дорог Франции SNCF Réseau ([www.sncf-reseau.com/fr](http://www.sncf-reseau.com/fr)); International Railway Journal, 2024, № 6, pp. 16-18; Железные дороги мира, 2024, №6, с.16-19.*