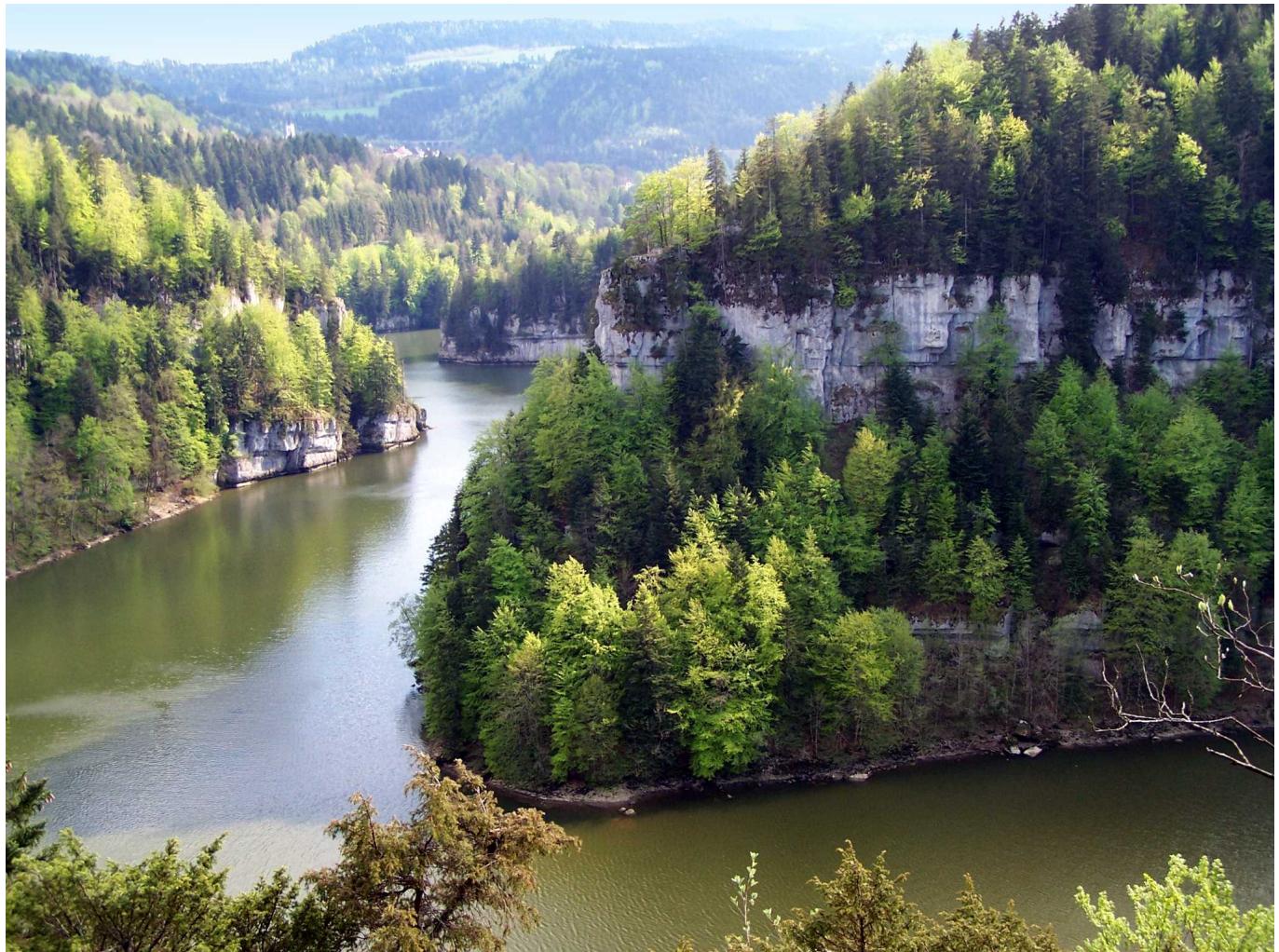


TGV изменит жизнь кантона Юра | Et si le TGV changeait la vie de Jura...

Автор: Ольга Юркина, [Делемон/Бельфор](#), 12.10.2011.



Красоты горного массива Юра: река Ду соединяет Францию и Швейцарию (sautdudoubs.info)

Новая линия скоростного поезда TGV между Бельфором и Дижоном перевернет провинциальную жизнь региона на границе Франции и Швейцарии. Но если Юра отныне окажется всего в 2 часах 30 минутах от Парижа, другой железнодорожный проект может отрезать кантон от крупных швейцарских городов...

|

La nouvelle Ligne à grande vitesse entre Belfort et Dijon renversera l'existence provinciale d'une belle région entre la France et la Suisse. Pourtant, si le TGV peut faire du canton de Jura le centre neurologique du réseau ferroviaire européen, un autre projet, celui de l'abandon de la ligne ICN Bâle-Genève par Délémont, risque de couper le canton des points stratégiques pour son développement.

Et si le TGV changeait la vie de Jura...

Совсем недавно, по случаю тридцатилетия скоростной линии TGV между Женевой и Парижем, мы упоминали о другом амбициозном железнодорожном проекте, который в ближайшее время может до неузнаваемости изменить черты транспортного сообщения в регионе горного массива Юра на границе Франции и Швейцарии. Речь идет о восточной ветке скоростной линии (LGV) между Рейном и Роной, открытие которой прошло 8 сентября при участии президента Франции Николя Саркози и главы Министерства транспорта Швейцарии Дорис Лойтхард. Нет сомнения, что новый участок станет одним из ключевых этапов подключения Швейцарии к сети европейских железных дорог, поставив в центр железнодорожного сообщения кантон Юра и соседний французский регион Франш-Конте. Учитывая, что автострада через Юру также находится на последнем этапе строительства, периферийные регионы двух стран, долгое время страдающие от недостатка внимания, окажутся в самом сердце транспортного сообщения Европы.



Николя Саркози и Дорис Лойтхард на открытии восточной ветки LGV Рейн-Рона, 8 сентября 2011 (Keystone)

11 декабря, со вступлением в силу нового расписания, скоростной поезд TGV, курсирующий восемь раз в день, сделает из маленького городка Поррентруи в кантоне Юра самый близкий к Парижу швейцарский населенный пункт. Вокзал Меру (Meroux) между французским Бельфором в регионе Мюлуз и швейцарской границей, окажется всего в 2 часах 30 минутах от французской столицы. Можно будет, например, сесть на поезд рано утром в Бельфоре, а в 8 30 прибыть в Париж, и, пробыв там целый день, вернуться на границу со Швейцарией к 23 часам ночи. Цена билета в один конец – «всего» 72 евро, а до марта 2012 года действует специальная акция, позволяющая съездить в Париж из Бельфора за 22 евро.

Более того: скоростная ветка между Рейном и Роной через Париж открывается на Лилль, откуда отправляются поезда в Лондон, а также связана с югом Германии и «подключена» к Средиземноморскому побережью Франции через сообщение Лион-Марсель. Юра и Франш-Конте, таким образом, с периферии «переедут» на скоростном поезде в центр железнодорожной европейской сети. Правда, понадобится еще связать Бельфор со столицей кантонов Юра Делемоном, улучшить сообщение с Невшателем и, через него, с кантоном Во.

Радужные перспективы, благодаря открытию новой скоростной ветки, вырисовываются и перед крупными швейцарскими городами. Базель окажется всего в трех часах езды от Парижа (вместо 4 часов 55 минут), Цюрих – в 3 часах 55 минутах. Но если для Швейцарии Юра может отныне стать невралгическим центром между Базелем, Бельфором и Берном, правительство кантона, как и власти соседнего Франш-Конте, не рассчитывают на появление TGV как на чудо, способное разом перевернуть экономику региона. Для этого придется немало работать – в частности, сделать все возможное для привлечения туристов и предприятий на территории, ранее отрезанные от промышленных и экономических центров, а теперь оказавшиеся в непосредственной близости от стратегических позиций.



Испытания новой высокоскоростной линии между Рейном и Роной © RFF 2010 Для Франш-Конте с 1,16 миллионами жителей и Юры с 70 000 жителей, разделенных сотней километров границ между двумя государствами, отныне начинается новая эра. Два региона, столь похожие друг на друга в промышленном и сельскохозяйственном планах, как и по своим топографическим характеристикам, получили эксклюзивный шанс повысить свою привлекательность в глазах туристов и экономическое значение – в глазах инвесторов. К слову, Франш-Конте и Юра уже работают вместе над рекламной кампанией, пред назначенной поменять традиционные представления о регионе как о захолустье и представить его в новом свете скоростных поездов как место, где приятно жить и удобно работать.

Строительство восточной ветки скоростной линии TGV между Рейном и Роной началось в 2006 году. 140 километров специальных рельсов и два новых вокзала – в Безансоне и Бельфоре-Монбельяре – потребовали инвестиций в размере 2,3 миллиарда евро. Конфедерация, со своей стороны, вложила 100 миллионов франков. Удивительно, что периферийным регионам, долгое время игнорируемым транспортными сетями на национальном уровне, пришлось ждать экономического сплочения Европы, чтобы оказаться в ее центре не только с географической, но и с экономической точки зрения.

Однако не все этапы глобального проекта на данный момент завершены. Так, до сих пор не хватает 35 километров скоростного пути к Мюлузу, чтобы окончательно сократить транспортное кольцо в регионе Юры. Проект южной ветви LGV между Рейном и Роной, в направлении Лионна, пока находится в начальной стадии, так что и до Средиземного моря от швейцарского Делемона еще далеко.



Швейцарский "наклоняющийся" поезд ICN (bombardier.com)

Однако, «выиграв» TGV, Юра может лишиться скоростной железнодорожной ветки, долгое время соединяющей ее с Базелем и регионом Женевского озера. Федеральное министерство транспорта и Швейцарские железные дороги в скором времени должны решить судьбу скорого поезда ICN, связывающего юг и север западной части Швейцарии через столицу кантона Делемон, без ответвления на Ольтен.

Напомним, на данный момент из Женевы и Лозанны добраться до Базеля можно либо по ветке Невшатель-Биль/Биенн-Делемон, либо через Ольтен, перегруженный сообщениями на Цюрих и Санкт-Галлен. Линия, проходящая через Юру, не устраивает Швейцарские железные дороги по той причине, что на одном из ее участков всего один путь, и, в случае задержек и опозданий, движение существенно затрудняется.

Возможно два выхода: либо вложить в строительство второго пути и транспортную инфраструктуру кантона, либо свести ветку через Делемон до уровня региональной, пустив все скоростные поезда через Ольтен. Если до принятия окончательного решения еще далеко, то власти кантона Юры и городов, через которые проходит скоростной ICN, уже создали комитет поддержки прямого сообщения – «Ligne Directe». Их опасения можно понять: потеря стратегического положения между югом и севером Швейцарии, при недостроенных участках железной дороги к скоростной линии через Бельфор, рисуют отрезать кантон Юра от крупных путей сообщения и экономических центров, вновь разрушив все оптимистические планы региона, уставшего считаться «захолустьем», да и недостойного столь обидной репутации.

[швейцарские железные дороги](#)

[tgv швейцария](#)

Статьи по теме

[Железные дороги Швейцарии и Франции отпраздновали жемчужную свадьбу
Кантон Юра – заснеженная Италия?](#)

[Открыт первый частный банк в кантоне Юра](#)

[Женеву и Францию соединит долгожданный поезд](#)

Source URL: <http://nashagazeta.ch/news/12394>