

## La LGV Est attise la concurrence entre Strasbourg et Sarrebruck

by Le Moniteur - mardi, novembre 15, 2011

<http://correspondances.fr/la-lgv-est-attise-la-concurrence-entre-strasbourg-et-sarrebruck/>

Acté en 1992 à La Rochelle par François Mitterrand et Helmut Kohl, l'égalité des deux portes ferroviaires à grande vitesse entre la France et l'Allemagne continue à motiver le lobbying des territoires concernés. L'affirmation permanente de ce principe a conditionné l'engagement des collectivités alsaciennes et lorraines, dans le financement des deux tranches de la LGV Est.

LGV Est © Beast 1/Flickr

Sur la ligne Paris Francfort, entre Moselle, Sarre et Rhénanie-Palatinat, le combat pour la modernisation des voies franco-allemandes met le département de la Moselle en première ligne :

Elu au printemps dernier, le président du conseil général a engagé des pourparlers avec la SNCF et avec les élus du bassin houiller de l'est mosellan, particulièrement concernés par cette desserte. Mais la création d'un itinéraire nord Baudrecourt – Sarrebruck Mannheim, qui mobiliserait 25 millions d'euros HT pour la partie française, risque de se heurter à d'autres priorités, dont l'éventuelle création d'un pipeline européen qui sécuriserait l'industrie chimique départementale ou encore, le projet européen Ulcos, qui pérenniserait la sidérurgie.

Le conflit récurrent entre le conseil régional de Lorraine, favorable à la création d'une gare d'interconnexion TGV/TER à Vandières (Meurthe-et-Moselle) et la Moselle, qui défend bec et ongles l'actuelle gare TGV Lorraine de Louvigny, parait de nature à compromettre toute unité régionale sur de grands travaux ferroviaires.

**Le verrou de Stuttgart**

Sur la frontière rhénane entre Strasbourg et Kehl, les blocages de l'axe Paris-Munich viennent désormais de l'Allemagne. Longtemps, Berlin a conditionné le lancement des travaux d'interconnexion TGV/ICE au démarrage de la seconde tranche de la LGV Est. Le chantier français n'a finalement rien changé.

Désignés sous le nom de « barreau d'Appenweier », les 10 km manquants, à l'est de Strasbourg, ne bénéficieront pas éternellement des reports des crédits européens. Mais au Bade-Wurtemberg, la continuité de la Magistrale ferroviaire européenne Paris Bratislava se heurte à un verrou encore plus redoutable : la traversée de Stuttgart, capitale du Land, desservie aujourd'hui par une gare en cul-de-sac.

Baptisé Stuttgart 21, ce chantier de 57 km, dont 30 de ligne à grande vitesse et 33 km de souterrains répartis en 16 tunnels, s'est arrêté après les élections du printemps 2011, qui ont porté les Verts à la présidence du Land. Longtemps soutenu par son homologue de Karlsruhe dans son lobbying en faveur de la seconde tranche de la LGV Est, le maire de Strasbourg renvoie aujourd'hui l'ascenseur, comme en atteste la lettre signée l'été dernier par les deux édiles au gouvernement fédéral.