

L'opposition à la gare souterraine de Stuttgart 21 (S21) et contre la grande vitesse par le Comité "Stuttgart ist überall"

Nous nous opposons à la construction de la gare souterraine de Stuttgart:

- parce que c'est un grand projet inutile et nuisible pour la ville de Stuttgart,
- parce qu'on dit qu'elle est nécessaire pour rejoindre le tracé ferroviaire à grande vitesse Stuttgart – Budapest,
- parce qu'elle est déjà en train d'être construite en dépit de l'opposition populaire,
- parce qu'elle est imposée par tous les moyens, même par la violence brutale.

La ville de Stuttgart est située dans la vallée du Neckar et elle est la deuxième ville européenne pour ses eaux minérales. Le parc du château s'étend sur plusieurs kilomètres carrés et il est le poumon vert de la ville. La gare, de « terminus », a été construite au début du 20^{ème} siècle, est la plus ponctuelle de toute l'Allemagne, elle offre des liens aux voyageurs de courte et longue distance, elle est adaptée à toute la population et n'a pas de barrières architecturales. Nous voulons rénover la gare et non pas la démolir.

La grande superficie occupée par la gare dans le centre-ville a commencé en 1994 à stimuler l'appétit des promoteurs, des sociétés immobilières, des entreprises de construction, des banques et de leurs courtisans.

Le projet de nouvelle gare présenté par l'Etat, la Région et la Ville va utiliser le hall existant transformé en un centre commercial, mais cependant prévoit sa mise en œuvre sous la gare actuelle et le parc du château. Une grande partie des arbres du parc seront abattus. La gare ne sera plus avec 17 rails et 9 quais, mais avec 8 rails et 4 quais, dangereusement étroits et pentus. Les inconvénients sont évidents: de nombreux voyageurs pendulaires et les personnes handicapées utiliseront la voiture privée.

Pendant sa construction, pour les 15-20 ans, le site du centre-ville deviendra un chantier chargé d'émissions, les eaux souterraines devront être pompées, la pression des couches sera changée avec un grand risque de perte des eaux minérales. Pour ce faire seront suspendues ou violées de nombreuses lois.

Le contrat de financement de l'Etat, des chemins de fer fédéraux, de la Région prévoit un plafond pour les coûts de € 4,5 milliards, mais les experts du «NON» estiment un coût final de 8,2 milliards. Maintenant, la question se pose: pourquoi tant d'argent public est gaspillé et comment mettre en œuvre une autre politique?

En 1995 est née la résistance. Depuis Novembre 2009 chaque semaine a lieu la « manifestation du lundi » en face de la gare, des soirées d'information, des activités culturelles de toutes sortes de protestation et le «*Schwabenstreich*» (blague des Souabes, semblable au *cacerolazo* NDT) par tous les adversaires de S21 Stuttgart qui depuis lors, animent toute la Région. Cet été, il y a eu une présence permanente dans le parc aux arbres centenaires, organisé par les «protecteurs du parc».

La police locale a été renforcée par des unités en provenance de l'extérieur de la ville. Une campagne d'intimidations individuelles insidieuse a commencé, avec des accusations et des procès de criminalisation incroyable pour violation du droit de réunion et avec des limites à la libre formation de l'opinion.

Le 30 Septembre 2010, la police a utilisé des canons à eau pendant des heures, du spray au poivre et des matraques contre plus de 1000 étudiants et citoyens. Environ

400 personnes ont été blessées, une personne a perdu la vue. Plus de 100.000 personnes ont assisté à la manifestation.

En Novembre 2010, avec une forte couverture médiatique, a eu lieu la «*médiation*» (*requis par les deux adversaires avec de grands espoirs, tant du Gouvernement et des Chemins de fer, NDT*) par M. Geissler (*CDU, chrétien-démocrate comme le Gouvernement d'alors de la Région, NDT*) qui a été en mesure de réduire la vaste indignation de la population. Le nouveau gouvernement régional rouge-vert est divisé sur l'opération et promet un référendum. Avec les attentes du nouveau gouvernement régional et de l'«*étude de faisabilité*» (*qui devrait démontrer que le projet est réellement réalisable en termes de coûts-avantages, NDT*), la résistance s'est alors encore réduite. Pendant ce temps, les médias ont lancé une campagne de provocation contre les adversaires de la S21.

En Juin 2011 des centaines de manifestants du lundi ont détruit une partie de la clôture du chantier, le pompage de l'eau, un policier en civil et armé infiltré a été démasqué et battu. Ces faits ont été utilisés par les médias et les politiciens favorables au projet pour ouvrir la voie à un large dénigrement de la lutte qui a déclenché un vaste débat sur la "violence" et la résistance "légale" ou "légitime".

Notre résistance est ferme et ininterrompue, mais nous nous rendons compte que nous avons besoin de reprendre haleine.

Du Forum dans la Vallée de Suse, nous attendons une aide et un échange avec d'autres expériences de lutte, la solidarité et des discussions sur des questions clés.