

**Improbables musées 10/12** La collection Schlumpf rassemble, à Mulhouse 464 modèles d'exception, de 98 marques

## Au « Louvre de l'automobile », des Bugatti alignées comme à la parade

**C**hoc visuel, folie de l'ère industrielle plus qu'un musée, plus que la collection d'un amant des Bugatti, la collection Schlumpf, à Mulhouse (Haut Rhin), étourdit le regard. Du moins à sa révélation, dans les années 1980. Amedée Gordini l'appelait « le Louvre de l'automobile ». 464 modèles d'exception représentant 98 marques, un moment d'histoire unique au monde. Autant de Bugatti remises à l'état neuf que peut en rassembler une ancienne filature. Laquelle est parée de 514 répliques des candelabres du pont Alexandre III sur la Seine, à Paris.

Automobiles somptueuses ou charmantes, alignées comme à la parade, entretenues avec un souci du velours et des cuivres que justifiaient le dandysme, l'élégance et le goût des frères Schlumpf. Ils fréquentaient les artistes, les pilotes et Robert Dumas, le directeur d'Hermès. Leur dernier liquidateur aura été Bernard Arnault. Scénario pour le Scorsese d'*Aviator*.

Leur collection doit l'essentiel à Fritz Schlumpf (1906-1992). Hans et Fritz sont nés en Italie. Leur mère, Jeanne, vient de Mulhouse. Ils vouent à cette jeune veuve un culte dément. Et créent une filature en 1935. Gloire, emploi, prospérité, textile, ça baigne. En secret, Fritz collectionne les autos. Il les cache par centaines, amoureusement briquées par un orchestre d'artistes. Hans se prend au jeu.

Bouvard et Pecuchet de l'esthétique Bugatti, patrons paternalistes mal vus des grands lainers de Mul-

house et du Nord, leur collection s'apparente plus à une œuvre qu'à un Salon de l'auto. Au moment où elle atteint son point de perfection,

**Dans les années 1970, des gauchistes changent le projet des Schlumpf en « Musée des travailleurs »**

le textile s'effondre et la finance fait des bulles. Lâches par les banques et par la droite, les Schlumpf, pas encore aux abois pourtant, se trouvent sequestres par la partie la plus agissante de la CFDT.

Nous sommes au milieu des années 1970. Des gauchistes changent le projet de musée que les Schlumpf allaient ouvrir au public en « Musée des travailleurs ». Cascade de revers, opérations opaques, prédations épiques, festival judiciaire. La collection leur est rachetée moins cher que ne vaut sa pièce la plus précieuse, la Bugatti « Coupe Napoléon ». Moins que la Bugatti « Royale ». À peine au prix du très mignon Phaétonnet de 1895.

Classe monument historique en 1978, le musée est vendu en 1981 à l'Association du Musée national de l'automobile. À Mulhouse, la Cité de l'automobile occupe désormais quatre espaces. Un anneau d'autodrome, une librairie et quelques simulateurs de cascades com-

pletent la merveille. Outre les Bugatti, le musée s'enorgueillit de pièces rares ou uniques. Faut-il aimer la bagnole pour visiter ? Et si l'on n'est passionné de rien ?

Justement, pas de panique. Des audioguides, un petit train, toutes sortes de divertissements s'adressent aux indifférents et aux petits enfants – ces terrorisants tyrans du jugement qui se visent, de cathédrale en exposition, partout. On dit ça en passant, parce que les documents préparatoires à la visite de la Cité de l'automobile – collection Schlumpf – sont à ce point lestés de précautions oratoires que ça fait peine. Un « espace enfin structure » – était-il déstructuré avant ? –, « un espace attrayant », mais attention, sans difficulté, grand public, fuyant les spécialistes et autres névroses, bref « ici, tout a été fait pour entrer dans l'ère moderne ».

Un des rares à avoir aperçu le génie de la collection Schlumpf, François Mitterrand, en 1994, y organisa le dîner de gala du 63<sup>e</sup> sommet franco-allemand.

Comme du vivant des Schlumpf, les animaux ne sont pas admis dans leur musée. ■

**FRANCIS MARMANDE**

**Cité de l'automobile** collection Schlumpf, 15 rue de l'Épée, Mulhouse (Haut Rhin). Plein tarif 11 €. Tarif réduit 8,50 €.

**Prochain article** Le Musée des sciences et techniques de Belgrade