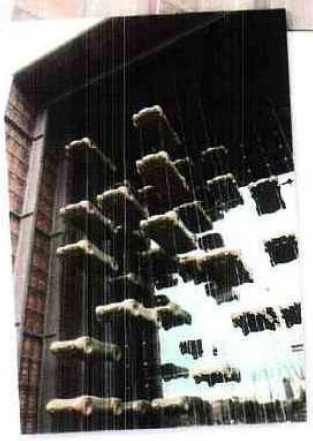
Red Racing Green
1er juin 2012

Mulhouse, Cité de l'Automobile Collection Schlumpf

Sans doute le plus grand musée automobile du monde...



Texte et photos : Etienne Vanaret

Poursuivant sa tournée des principaux musées consacrés à l'automobile, RRG vous convie cette fois à découvrir celui communément qualifié de «plus grande collection du monde». S'il a déjà été évoqué à plusieurs reprises, il était temps en effet de prendre la route de Mulhouse, et de vous faire mieux connaître ce lieu extraordinaire, et l'indissociable histoire de ses fondateurs...

Tout a été dit, ou presque... Nombre d'ouvrages traitent du sujet, le net regorge d'informations, mais il serait dommage d'entamer cette visite guidée sans évoquer, dans les grandes lignes, les événements parfois rocambolesques qui sont la genèse de ces lieux.

De nationalité suisse et établis à Mulhouse, Hans et Fritz Schlumpf s'intéressent dès le milieu des années 30 à l'industrie textile et prennent rapidement la direction de la filature de laine peignée de Malmerspach. D'autres filatures du Nord et de l'Alsace rejoignent peu à peu le groupe, assurant développement et surtout prospérité. Au début des années 60, sans toutefois délaisser ses activités professionnelles florissantes, Fritz, collectionneur dans l'âme, oublie peu à peu ses soldats de plomb et timbres poste, pour se lancer avec frénésie dans ce qui deviendra la passion de sa vie.

En l'espace de 6 ans, grâce notamment à ses relations privilégiées avec de grands constructeurs (Bugatti, Mercedes) et un solide réseau de connaissances (pilotes, etc...), il parvient à accumuler une collection de près de 600 voitures ! Ces dernières viennent du monde entier, parfois achetées au prix de la ferraille, et sont acheminées par train entier directe-

ment dans un hangar d'une des trois usines de Mulhouse. Par exemple, en 1964, il rachète la totalité de la collection Shakespeare aux Etats-Unis, qui comprend une trentaine de Bugatti, dont un des 6 exemplaires de la Bugatti Royale, qui rejoint celle d'Ettore Bugatti. Très rapidement, les deux frères détiennent la plus importante collection de Bugatti au monde (évoquée d'ailleurs dans le N°2 de RRG), et tisse naturellement des liens étroits et bénéfiques avec l'usine toute proche, y compris après sa cession à Hispano Suiza en 1963. Une trentaine d'ouvriers très spécialisés est affectée à temps plein à la restauration des véhicules, mais également à l'aménagement des lieux.
En effet, bien que la constitution de cette collection se soit réalisée dans le plus grand secret, l'objectif de F. Schlumpf fut bientôt de dévoiler au public cet ensemble exceptionnel, en créant le «Musée Schlumpf». Les travaux débutent en 1966 dans une partie des entrepôts de l'usine, et s'échelonneront sur plusieurs années. L'élément principal, la grande salle de 17.000 m², est scindé en 23 secteurs comprenant chacun 10 à 20 voitures, parcourus de près de trois kilomètres d'allées, portant les noms évocateurs de « Avenue Carl Schlumpf », « Avenue Jeanne Schlumpf », « Rue Royale »... En une dizaine d'années, ce sont près de 12 millions de francs de l'époque qui sont ainsi consacrés à l'achat et à l'exposition de la collection. En 1977, Fritz Schlumpf est à deux doigts d'ouvrir son musée au public. Les billets, les cadeaux souvenirs sont déjà en place.
Mais depuis 1971, la crise textile n'épargne pas les entreprises de la région. Celles des Schlumpf, malgré leur gestion exemplaire, ne sont pas épargnées. Les deux frères, très attachés à leur personnel, se refusent à licencier, bien que le contexte l'exige. Le choc pétrolier de 1976 n'arrange rien, et précipitera la fin de l'aventure...

Du fait de cette crise textile, mais aussi des prélèvements de leurs actionnaires, les entreprises Schlumpf commencent à avoir des difficultés de trésorerie. En octobre 1976, l'usine textile de Malmerspach licencie à la surprise générale. Un grave conflit social éclate, mené par des syndicalistes. Les frères Schlumpf sont séquestrés pendant trois jours dans leur villa, avant d'être reconduits discrètement sous la protection de la police et des autorités à Bâle en Suisse, leur pays d'origine. Ils abandonnent, momentanément pensent-ils, leurs usines et la collection de voitures. En mars 77, un véritable commando de syndicalistes et d'ouvriers pénètrent sans autorisation dans le musée. Ils y découvrent le trésor stupéfiant. Les syndicats baptisent les lieux « Musée des Travailleurs », et les employés occupent le site pendant deux ans. Ils réclament la vente la collection mulhousienne pour combler le déficit de leur employeur. Le procès de la faillite est interminable. « l'Affaire Schlumpf » fait la une des médias du monde entier. Fritz Schlumpf devra subir un procès pour abus de biens sociaux et fraude fiscale, lequel mènera à la confiscation de l'extraordinaire collection de voitures. Par chance, et pour éviter la dispersion de la collection, le Conseil d'Etat fait classer, en avril 1978, la collection Schlumpf à l'inventaire des monuments historiques, puis la Justice vend l'ensemble de la collection, avec terrains et bâtiments, le 26 mars 1981 pour 44 millions de francs *à l'Association du Musée National de l'Automobile*, bien que la collection fut estimée par Christie's jusqu'à 325 millions de francs, si elle avait été vendue aux enchères !
En juillet 1982, le Musée est ouvert au public, qui comprend alors, dès la porte passée, tout le sens des mots « passion », « démesure », voir « folie

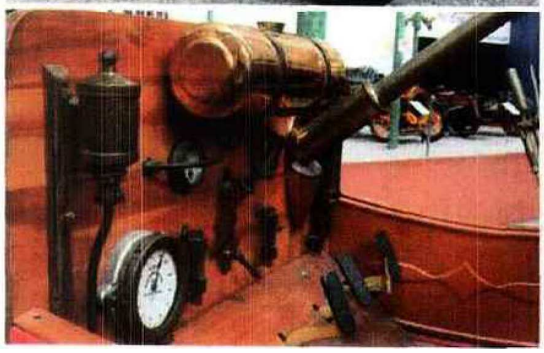
des grandeurs »... En 1989, sur décision de justice, le musée est rebaptisé *Musée National de l'Automobile - Collection Schlumpf*, puis « Cité de l'automobile » - Collection Schlumpf. En 2006 le musée est agrandi, restructuré, rénové et renomme Cité de l'automobile pour un montant de 20 millions d'euros. Il rouvre ses portes le 7 juillet 2006. Dernière modification en date, le 1er juillet 2011 est inauguré un petit circuit de 800 m pour l'annuel « Festival Automobile ». Baptisé «l'Autodrome», cet équipement permet de faire rouler des voitures de la collection pour le public, tous les weekends et jours fériés d'avril à septembre. Il sert également à diverses animations liées au monde automobile. Enfin, chaque année au début de juillet, Mulhouse accueille les amateurs pour son traditionnel « Festival de l'automobile ».

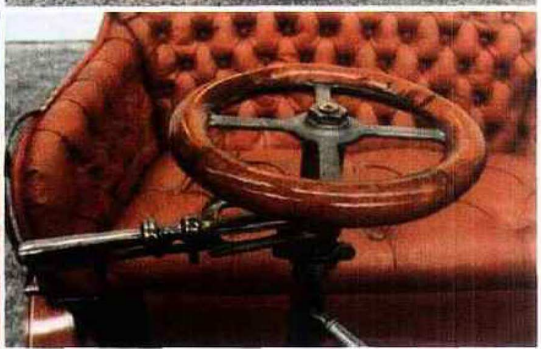
Durant 3 jours, les animations s'enchaînent, proposant au public une multitude de festivités gratuites.

Aucune ambigüité ni interrogation en arrivant à proximité de la Cité de l'automobile... Si l'environnement se distingue par son absence de caractère, l'entrée monumentale, précédée d'une longue passerelle en pente douce, ne laisse aucun doute sur la vocation du bâtiment. De nombreuses silhouettes, évoquant les barquettes de compétition des années 50 – 60, s'élancent dans le vide à la rencontre du visiteur et stimule déjà son imagination, l'invitant à pénétrer plus avant dans le grand hall. Si vous ne succombez pas immédiatement à la tentation de la boutique, il sera temps à l'issue de la visite pour compléter votre bibliothèque, décorer votre bureau, remplir vos vitrines ou agrémenter votre dressing !

L'espace principal de 17.000 m² est évidemment le point central de l'exposition. Sagement alignées, se reflétant à l'infini dans les immenses miroirs, ce sont environ 250 véhicules qui s'offrent à vous, sous la lumière des verrières zénithales que complètent plusieurs centaines de lampadaires, copies conformes de ceux ornant le pont Alexandre III de Paris. Schématiquement, 3 périodes résument chronologiquement plus d'un siècle d'aventure automobile.

On y découvre d'abord **les glorieuses ancêtres**, produites entre 1878 et 1918. Quelques marques emblématiques – Panhard, De Dion Bouton, Peugeot, Renault, Benz, ... – y côtoient d'autres constructeurs disparus, mais intimement et éter-

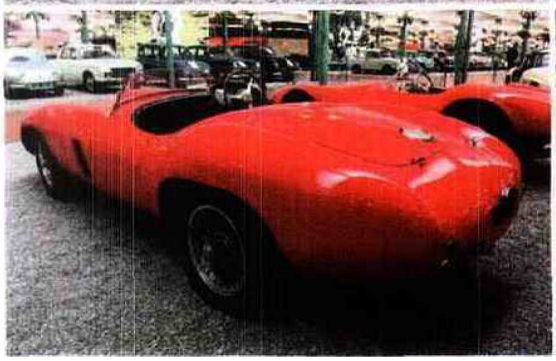


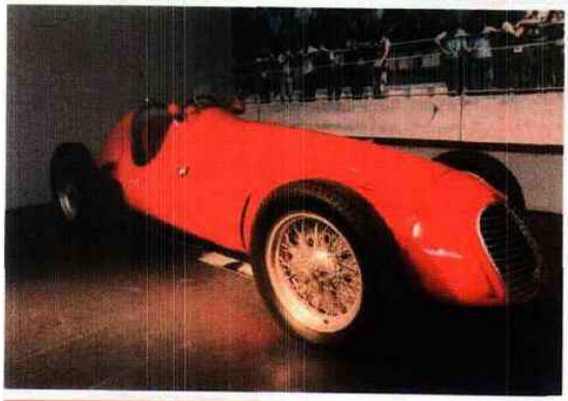


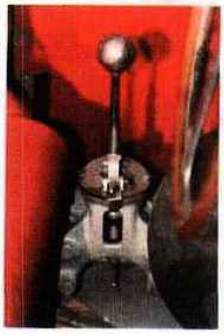
nellement liés à l'histoire de l'automobile. Les Clément-Bayard, Léon-Bollée, Jacquot, Darracq et bien d'autres, peuvent faire sourire aujourd'hui par leur apparente rusticité, mais séduisent par le raffinement des peintures et ornementations, et dévoilent sans pudeur engrenages, serpentins de laiton, banquettes moelleuses, cuirs et bois patinés, brûleurs à gaz de pétrole, ressorts et tringles, paniers d'osier, lanternes hippomobiles...

Les classiques, couvrant la période 1918-1938, symbolisent surtout la fusion de ceux gearts de l'époque, Mercedes et Benz. C'est également l'ère d'une nouvelle race de véhicules aux dimensions imposantes, à la puissance et aux performances exceptionnelles pour l'époque, qui marquent un formidable bond en avant. Les Bugatti, Bentley, Rolls-Royce, Hispano Suiza, Voisin, entre autres sont les reines incontestées de la route...

Puis les **modernes** de l'après 45. Elles se doivent désormais d'être avant tout populaires, légères, économes en carburant et surtout bon marché. Loulence et la per-







Elle témoigne aussi d'une particularité du musée, qui accueille régulièrement des voitures en prêt venant d'autres musées (Audi, Porsche, etc.). En fond sonore, les hurlements des moteurs vous plongent définitivement dans l'ambiance.

En complément à ces 3 espaces principaux, d'autres lieux assurent une transition plus didactique : la halle des moteurs, qui illustre l'évolution mécanique depuis les années 1880 jusqu'à nos jours, puis l'espace voué à la restauration des voitures, où l'on admirera la recréation de la célèbre Royale dans sa version cabriolet "Esders", accompagnée d'une tout aussi imposante Mercedes 600 Pullman. Enfin, la sculpturale Bugatti 57S "Atalante" est mise à nu, pour illustrer les grandes étapes de sa conception. De profonds fauteuils de cuir vous invitent à la contemplation d'un superbe exemplaire, de rouge et noir vêtu. N'hésitez pas non plus à découvrir la salle de projection. Selon les cas, vous serez amusés par certaines scènes cocasses, ou effrayés devant le courage – ou l'inconscience – des héros d'antan...

Vous l'aurez compris : il faut prendre son temps, pour découvrir ces merveilles ! Une journée ne sera pas de trop pour profiter pleinement de votre visite. L'endroit étant suffisamment vaste, vous pourrez tranquillement arpenter les kilomètres d'allées, surtout en semaine. Et s'il le faut, entre cafeteria et restaurant gastronomique, vous pourrez agréablement reprendre des forces. Et si le temps vous fait défaut, n'hésitez surtout pas à programmer une seconde visite. Et qui sait, peut être aurez vous la chance d'y découvrir de nouveaux trésors, issus de la réserve du musée où attendent patiemment plus de 200 autres véhicules !

Comme nous l'avons vu, les considérations socio-économiques ne peuvent être ignorées, tant elles sont intimement liées à l'origine de cette aventure. Pour autant, le grand public pourra aisément passer outre, et se laisser simplement transporter avec émerveillement au travers de plus d'un siècle d'une fabuleuse évocation du patrimoine automobile, résumée en près de 400 véhicules et une centaine de marques différentes.

RRG adresse ses vifs remerciements à M. Emmanuel Bacquet - Directeur régional Nord Est France et Belgique Culturespaces - et M. Martin Biju Duval – Directeur d'exploitation du Musée de l'Automobile - pour la qualité de leur accueil et pour les facilités de travail offertes lors de notre visite au Musée.

Adresse :

Cité de l'Automobile Musée National - collection Schlumpf
192 avenue de Colmar - BP 1096
F-68051 Mulhouse cedex
www.citedelautomobile.com

semble étant désormais classé « monument historique », toute démarche est vouée à l'échec.

impressionnant alignement bleu de France regroupe une double haie de Bugatti de course, qui font naturel-

rieuse au Mans en 2002, dont la carrosserie porte les stigmates de sa retentissante victoire.