



MUSÉE NATIONAL
DE L'AUTOMOBILE

COLLECTION SCHLUMPF

DOSSIER DE PRESSE

SOMMAIRE

1.	PRÉSENTATION DU MUSÉE	3
2.	L'HISTOIRE DU MUSÉE	5
3.	LA COLLECTION ET LE PARCOURS DE VISITE	9
4.	ACTIVITÉS ET ANIMATIONS	20
5.	UN MUSÉE LIEU DE VIE	22
6.	DÉCOUVRIR MULHOUSE ET SA RÉGION	24
7.	PARTENAIRES _p	26
8.	INFORMATIONS PRATIQUES	27

1. PRÉSENTATION DU MUSÉE

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf abrite la plus importante collection automobile du monde, réunissant plus de 450 voitures d'exception et modèles emblématiques des grands constructeurs qui ont révolutionné nos modes de vie : Bugatti, Panhard, Maserati, Rolls-Royce, Citroën...



Installé depuis 1982 dans une ancienne usine de filature de laine peignée, le musée présente sur plus de 20 000 m² l'évolution de l'industrie automobile, grâce aux collections historiques des frères Schlumpf enrichies de nouveaux modèles au fil du temps. Dès sa création, 422 pièces de la collection ont été classées au titre des Monuments historiques. En 2002, le musée obtient l'appellation Musée de France, rendant la collection définitivement inaliénable.

En 2022, le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf a opéré un virage à 180 degrés en changeant de nom, de gestionnaire et en se lançant dans de nouvelles orientations stratégiques.

Créée en 1982 en parallèle du musée, l'Association de Gestion du Musée National de l'Automobile, présidée par Bruno Fuchs et dirigée par Guillaume Gasser, a repris en main l'exploitation du site le 1er janvier 2022, assurée depuis 1999 par Culturespaces. L'association a souhaité revenir aux origines du lieu en redonnant au musée son nom initial : le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf succède à la Cité de l'automobile, nommée ainsi depuis 2006. Cette année anniversaire a également marqué un tournant pour le musée qui prépare un important projet de restructuration, tant au niveau de sa gestion que de son parcours et sa programmation.

L'association travaille depuis plusieurs années à un important projet de modernisation afin que soit davantage mise en valeur l'exceptionnelle collection du musée. La responsable scientifique Elia Saunier a notamment la charge d'élaborer le futur projet scientifique et culturel du musée, à l'horizon 2025–2027.

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf remet au cœur de son activité la pédagogie auprès des scolaires et des étudiants. Un partenariat a ainsi été signé avec la Chambre de métiers d'Alsace dans le cadre des formations au Certificat de Qualification Professionnelle Mécanicien réparateur de véhicules anciens et historiques. Le musée s'engage à accueillir des apprenants et apprentis au sein de ses ateliers de restaurations et à mettre gratuitement à disposition plusieurs véhicules, sous le contrôle du responsable d'atelier.

L'accueil des publics a également été repensé afin de faire du musée un véritable lieu de vie. Plusieurs espaces, inaugurés en 2022, sont désormais accessibles sans passer par la billetterie : une librairie-boutique réaménagée, un bar cosy entièrement redécoré, le Gatsby Bar, et un nouveau restaurant de cuisine traditionnelle française, L'Atalante. Enfin, l'espace d'exposition temporaire a été remanié et agrandi, passant de 1000 à 1300 m².

L'Association propriétaire du MNA, créée en 1981 et présidée par Bruno Fuchs, est propriétaire des collections du musée. Propriétaire des bâtiments et des collections, elle a un rôle de contrôle sur les questions structurelles dont les restaurations, les prêts des collections, les modifications au sein du parcours et de la scénographie.



L'Association de gestion du MNA a été créée en 1982 pour ouvrir le musée au public et gérer son développement. Elle est présidée par Bruno Fuchs et dirigée par Guillaume Gasser. Le rôle de l'association regroupe la mise en valeur des espaces et des collections, l'accueil des publics, la gestion du personnel et de l'ensemble des services, l'animation culturelle, l'organisation des expositions temporaires, la communication et le développement commercial.

2. L'HISTOIRE DU MUSÉE

Le Musée Schlumpf

Hans et Fritz Schlumpf sont nés en 1904 et 1906 en Italie d'un père suisse, Carl, et d'une mère mulhousienne, Jeanne Becker. La famille s'installe à Mulhouse en 1906. Après la mort de Carl Schlumpf, Hans est envoyé dans une école privée en Suisse et obtient un diplôme supérieur de commerce. Il travaille ensuite dans deux banques mulhousiennes avant de s'associer à son frère en 1929. Ce dernier, embauché dans des entreprises textiles mulhousiennes, s'est installé à son compte en 1928 dans le courtage de laine. En 1935, les deux frères fondent la SAIL (Société Anonyme pour l'Industrie Lainière) et achètent leurs premières actions de la filature de Malerspach et prennent le contrôle de diverses sociétés.



En 1936, Fritz achète sa première Bugatti et commence ainsi son incroyable collection.

En 1957, les deux frères rachètent à Mulhouse l'usine textile HKD (Heilmann, Koechlin, et Desaulles), ancienne filature de laine peignée créée en 1880, qu'ils rebaptisent HKC. Cette même année, ils perdent leur mère, Jeanne, à qui ils dédieront plus tard le musée. C'est vers cette période que Fritz commence à collectionner les vieilles voitures, après avoir participé à de nombreux rallyes avec sa Bugatti 35B.

À partir de 1960, Fritz passe à la vitesse supérieure en s'appuyant sur un vaste et complexe réseau de rabatteurs en France, en Suisse, en Italie, en Allemagne et aux États-Unis. Certains de ces contacts sont très fructueux puisque 13 d'entre eux lui procurent la moitié de sa collection soit plus de 200 voitures. Parmi eux figure M. Rafaelli, agent Renault possesseur de plusieurs Bugatti, qui accepte de devenir son conseiller d'achat. Cette collaboration dure plusieurs années. Le riche industriel achète sans répit les voitures européennes de la haute époque et les rassemble, dans la plus grande discrétion, dans l'usine HKC.



Après un premier article en mai 1965 dans L'Alsace révélant l'ampleur de la collection dissimulée, Fritz Schlumpf décide de créer un musée pour dévoiler au public l'ensemble exceptionnel qu'il a réussi à réunir en quelques années : 437 voitures de 97 marques différentes. En 1966 débute l'aménagement d'une partie des entrepôts de l'usine. Le chantier est de taille et s'échelonne sur de nombreuses années pour donner lieu à une salle d'exposition de 17 000 m² d'un seul tenant, subdivisée en 23 « quartiers », comprenant 10 à 20 voitures et bordés de trois kilomètres d'allées carrelées de grande largeur, baptisées « Avenue Carl Schlumpf », « Avenue Jeanne Schlumpf », « Rue Royale »...

Parallèlement, les interventions de remise en état des voitures s'accroissent. Elles nécessitent sept aides mécaniciens, deux selliers, deux ferblantiers, un aide ferblantier et cinq peintres. Pour acheter et exposer sa collection, Fritz Schlumpf a ainsi dépensé, en 10 ans, environ 12 millions de francs.

En 1976, les frères sont sur le point d'ouvrir leur musée au public quand survient le choc pétrolier entraînant la chute de l'industrie textile. Le 28 juin, l'usine est en crise, les salariés en grève. Les syndicats dénoncent « l'absence de concertation » et « le détournement des lois » pratiqués par les deux industriels. À la fin de l'année, les 20 ouvriers restant à l'usine HKC sont licenciés et les scellés sont posés. Une longue période de procès débute, opposant les frères Schlumpf à leurs créanciers. Ils tentent de vendre leurs usines pour un franc symbolique puis démissionnent, face à l'absence de propositions, se réfugient à Bâle et ne reviendront plus en France.



Le Musée des Travailleurs



En 1977, les ouvriers licenciés découvrent l'existence de la collection secrète et l'affaire éclate au grand jour. Pendant deux ans, les syndicats occupent les entrepôts et rebaptisent le musée « Musée des Travailleurs », dont ils rendent l'entrée gratuite. Une collecte, destinée à couvrir les frais nécessaires liés à l'ouverture du musée et à la poursuite de l'action, est organisée à la sortie. En 1978, sous l'impulsion de Jean Panhard, la collection est classée en Conseil d'État, au titre des Monuments Historiques, interdisant de fait à tout élément de quitter le territoire français. En 1979, la Cour d'Appel de Colmar confirme l'extension de la liquidation aux biens personnels des frères Schlumpf (y compris la collection de voitures restaurées sur les fonds des usines). Quelques heures après cet arrêt, la CFDT restitue les clés de l'usine.



Le Musée national de l'Automobile

En 1980, la cour de cassation autorise la vente de la collection. L'Association propriétaire du Musée national de l'Automobile (Ville de Mulhouse, Département du Haut-Rhin, Région Alsace, Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse, Automobile club de France, Société Panhard, Comité du salon de l'Automobile) réunit les 44 millions de francs nécessaires et la rachète en 1981. Cette valeur forfaitisée sera contestée par les frères Schlumpf qui obtiendront gain de cause 20 ans plus tard et 25 millions de francs supplémentaires.



Le 10 juillet 1982, le Musée National de l'Automobile ouvre officiellement ses portes et connaît d'emblée un immense succès. Ses pièces de collection permettent d'expliciter et d'approfondir tous les aspects culturels de l'automobile, à la fois objet technique et fait de société.

En 1989, suite à des arrêts de la cour d'appel de Paris, le musée est contraint d'ajouter « Collection Schlumpf » à son nom et sur tous les documents mentionnant un élément de la collection. De 2000 à 2021, l'exploitation du musée est assurée par Culturespaces. Des travaux d'agrandissement et de modernisation sont effectués, et en 2006 le musée est renommé : Cité de l'Automobile – Musée national – Collection Schlumpf. En 2011, le musée s'agrandit avec l'inauguration de l'Autodrome sur 4 hectares, une piste permettant aux visiteurs de voir évoluer les voitures des collections. Plusieurs espaces de restauration sont également inaugurés. En 2019, l'espace d'exposition temporaire est agrandi.

En 2022, l'Association de Gestion du Musée National de l'Automobile reprend en main l'exploitation du musée et rebaptise le musée « Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf ». Dans le cadre de son projet de restructuration, le musée réaménage sa librairie-boutique, inaugure un bar cosy entièrement redécoré, le Gatsby Bar, et un nouveau restaurant de cuisine traditionnelle française, L'Atalante. L'espace d'exposition temporaire a été remanié et agrandi de 1000 à 1300 m².



3. LA COLLECTION ET LE PARCOURS DE VISITE



La visite du musée débute dès l'extérieur. Depuis la passerelle qu'ils empruntent, les visiteurs peuvent admirer l'entrée alliant verre et acier, habillée par une suspension insolite de voitures et d'animaux, conçue par le Studio Milou en 2006. La visite se poursuit avec un mur d'images où sont diffusés des extraits de films mettant la voiture à l'honneur, entrecoupés par des projections où les automobiles du musée se déplacent au rythme du visiteur et l'accompagnent vers l'espace suivant.

Une première collection ouvre le parcours : celle des mascottes, ces figurines qui décorent les bouchons de radiateurs, telles que la célèbre étoile encerclée de Mercedes Benz ou la Spirit of Ecstasy de Rolls Royce, imposées par les deux marques. Jusqu'en 1958, les autres constructeurs laissaient le libre choix aux automobilistes, qui pouvaient acquérir un des milliers de modèles à thème humain ou animal, choisissant ainsi le message qu'ils souhaitaient adresser aux autres usagers de la route.



La collection Schlumpf

◆ L'espace Aventure

Garnie de 800 lampadaires identiques à ceux du pont Alexandre III à Paris, la grande salle présente, sur 17 000 m², les automobiles agencées par périodes :

Les « Ancêtres » : l'Antoinette et autres Panhard, Peugeot, De Dion et Benz couvrent une période allant de 1878 à 1918. C'est à cette époque que l'architecture des véhicules Panhard définit l'essentiel de ce que sera l'automobile moderne pendant des décennies, avec dans l'ordre, de l'avant à l'arrière : un moteur, un embrayage, une boîte de vitesses et une transmission aux roues arrière.



Les « Classiques » amorcent une 2^e phase (1918–1938) symbolisée par la fusion de deux puissants constructeurs : Mercedes et Benz. Avec cette fusion démarre l'ère des « super-voitures » caractérisées par des dimensions et une puissance formidables. L'introduction en série de la traction avant par Citroën en 1934 constitue la grande innovation technique de cette époque, encore utilisée aujourd'hui par de nombreux constructeurs. Enfin, l'ouverture des usines Sochaux signe une étape capitale pour la firme Peugeot.





BUGATTI TYPE 28 1921

Témoignage du génie d'Ettore Bugatti, ce prototype unique condense de nombreuses innovations qui seront ensuite généralisées : le moteur passe de 4 à 8 cylindres pour plus de puissance, la suspension arrière quart-elliptique inversée permet d'allier confort et légèreté, la boîte-pont est déportée à l'arrière afin de mieux répartir le poids, etc.

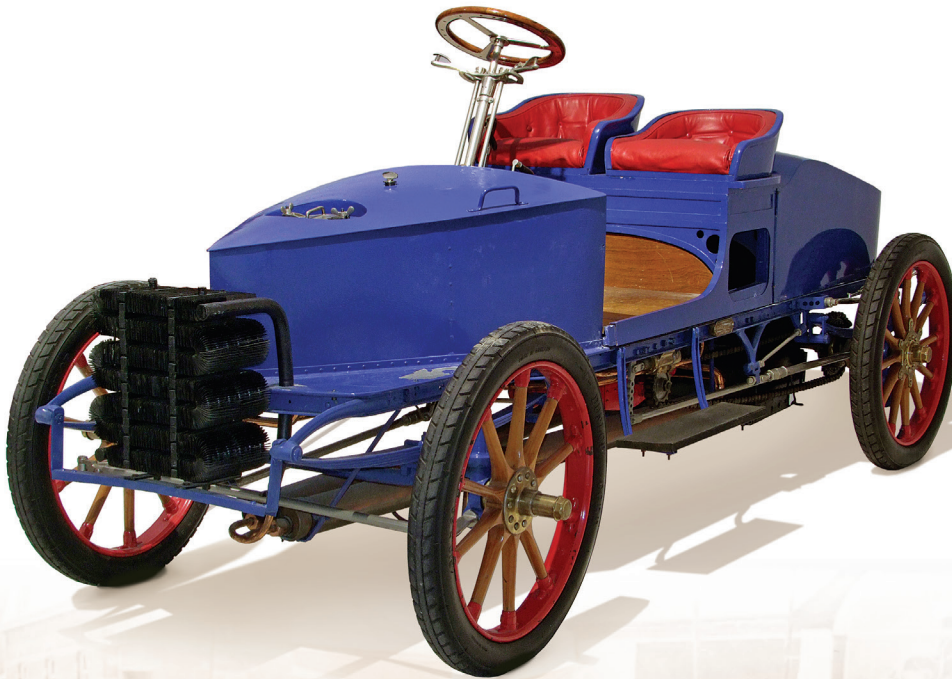


Les « Modernes » de l'après 1945 sont marquées par l'apparition des voitures légères et populaires. Les constructeurs abandonnent les projets de véhicules onéreux ou « bourgeois » au profit de la construction d'automobiles consommant peu de carburant. Cette production fut rendue possible notamment par la mise en pratique du taylorisme.

◆ L'espace Course

La collection présente des modèles sportifs exceptionnels tels qu'une Panhard-Levassor Biplace course (1908), une Mercedes W125 (1937), une Maserati 250F (1957) ou encore une Lotus type 33 (1963). Avec son aérodynamisme révolutionnaire, la fameuse Bugatti type 32 de 1923, conçue par le créateur, est la seule rescapée du circuit de Tours. Elle possède encore son moteur d'origine. Bien alignées de part et d'autre de l'allée centrale, elles offrent un bref aperçu de la plus belle ligne de départ du monde.





SERPOLLET TYPE H 1902

Cette voiture à vapeur est souvent vue en course, mêlée aux voitures à pétrole. En 1903, elle participe ainsi à la Course de côte de Gaillon (Eure). Un siècle plus tard, en 2014, l'atelier de restauration du musée la remet en route et participe au Rallye Londres-Brighton, long de 100 km !

◆ L'espace Chefs-d'œuvre

Les voitures de grand prestige (X26 de Panhard-Levassor, coach Delahaye type 135 de 1949, Rolls Royce Silver Ghost de 1924...) trouvent une place privilégiée dans ce musée. Le quartier central de cet espace met en valeur les célèbres Bugatti Royales dont la Bugatti Royale Type 41, coupé Napoléon 1930 ayant appartenu à Ettore Bugatti.





BUGATTI ROYALE 1930

Avec la Royale, Ettore Bugatti conçoit la voiture la plus fastueuse au monde. Son moteur de 12 litres développant 300 ch, son poids de 3 tonnes, son prix : tout y est démesuré. Seuls six exemplaires sont construits. Ettore conserve celui-ci, dessiné par son fils Jean, comme voiture personnelle.



DELAHAYE TYPE 135 M 1949

Les 135 ont remporté de nombreux succès en course, mais celle-ci connaît une autre destinée : ses sièges-couchettes et son toit transparent sont conçus à la demande de ses propriétaires, M. et Mme Marine, pour leur voyage de noces aux États-Unis. Elle ne rentre en France qu'en 1985 lorsque Mme Marine en fait don au Musée

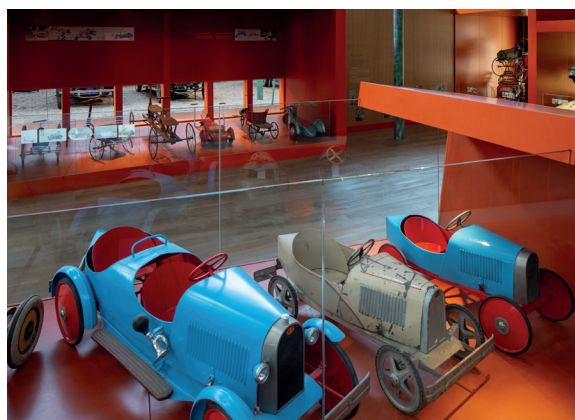
◆ L'espace Bugatti Supercars

La Bugatti Veyron est l'un des bijoux de la collection du Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf. Un savoir-faire technique issu de l'aéronautique et de l'astronautique a été nécessaire pour réaliser un circuit de freinage tout simplement incroyable. De quoi stopper de 100 km/h à l'arrêt en 31,4 m. Et si l'on freine à fond, il suffit de dix secondes à la Bugatti Veyron pour ralentir de 400 km/h à l'arrêt complet. Cette voiture d'exception méritait une présentation spectaculaire. C'est aujourd'hui chose faite : pendant près de 5 minutes, une animation autour de la Bugatti Veyron fait d'elle l'objet de toutes les attentions. Elle est disposée sur un socle tournant permettant d'en observer chaque détail. Derrière elle, de grands écrans diffusent un film dynamique et élégant réalisé par la maison Bugatti présentant ses capacités techniques exceptionnelles.



◆ La collection Jammet

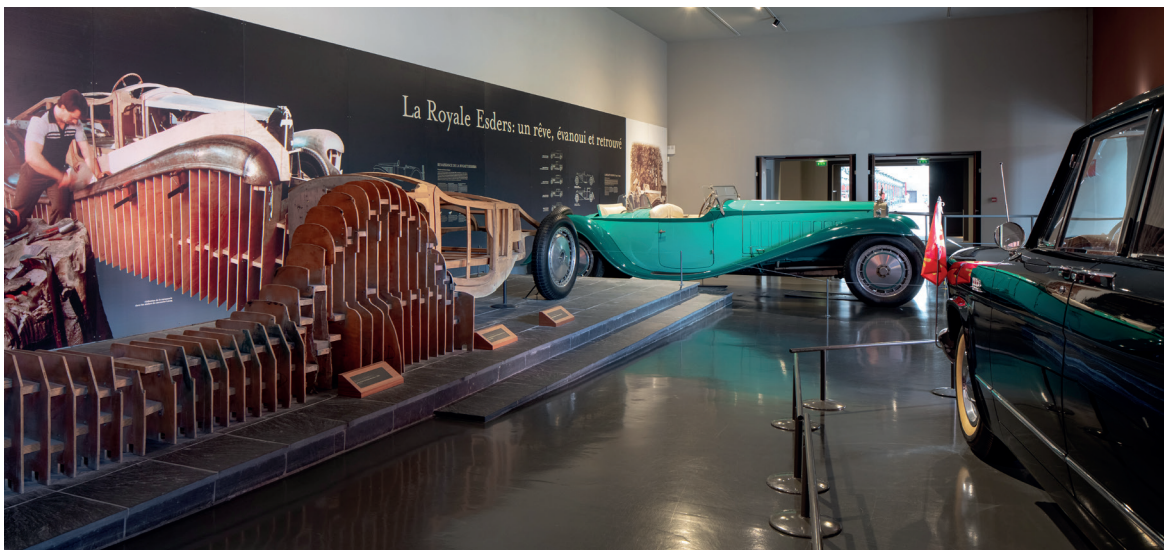
Cette collection de 101 voitures d'enfants représente un siècle d'histoire automobile à travers des rêves d'enfants et la représentation de « la voiture de papa ». Pour les modèles les plus récents, elle est principalement constituée de voitures françaises ou européennes. Plusieurs modèles datent du début du XX^e siècle : des citroënnettes rares et recherchées ou encore des véhicules Eurêka, la marque phare du jouet d'enfant de 1920 à 1940.



L'espace découverte : « les dessous d'une automobile »

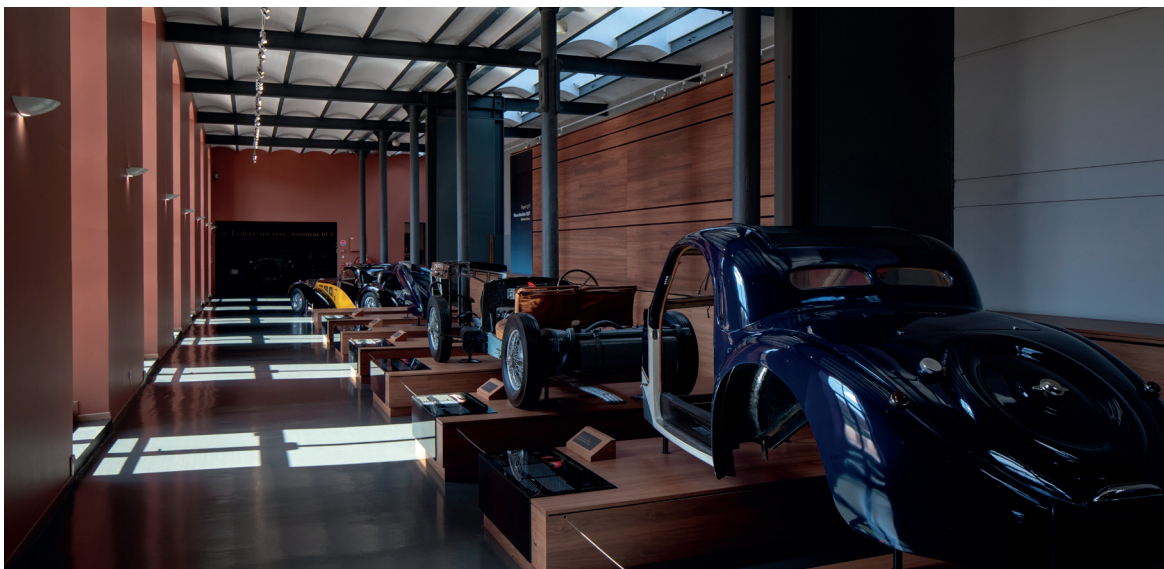
◆ La restauration des voitures

La restauration des voitures peut aller du simple traitement de stabilisation des métaux, des cuirs ou des textiles, au démontage du moindre des composants pour un traitement complet avec dans certains cas, la remise en route du véhicule. L'exposition permet au visiteur de découvrir une opération extrême celle de la création d'un châssis de Bugatti Royale et de la reconstitution d'une carrosserie disparue.



◆ La vie d'une voiture de collection

Elle est illustrée par une Bugatti 57S, voiture construite en 1936, issue de la première grande production d'Ettore et Jean Bugatti. Elle est partiellement démontée pour livrer les principales facettes de sa conception à son arrivée au musée, en passant par sa construction, son utilisation et ses propriétaires. Expression de son époque mouvementée, elle raconte son histoire unique.



◆ La halle des moteurs

Dans une obscurité feutrée, des reproductions sculptées illustrent l'évolution des moteurs posés dans les années 1880 puis déclinés par tous les motoristes du XXe siècle. Des animations interactives permettent au visiteur de mieux appréhender ces mécaniques : un film en 3D, accompagné de bruitages sonores, a été imaginé pour expliquer le fonctionnement de chacun de ces moteurs. Sur grand écran, le film en 3D et en 3 langues dévoile le fabuleux moteur 16 cylindres de la Royale, Bugatti Veyron.



L'atelier de restauration du musée

Le musée est équipé d'un atelier de restauration sous la direction de Brice Chalançon, ingénieur et restaurateur du patrimoine, secondé par deux mécaniciens, Bertrand Heck et Timothée Quinet, et un apprenant, Arthur Dessonet. Depuis de longues années, l'équipe a acquis de nombreuses compétences scientifiques et techniques dans la conservation et la restauration de cette collection. Aujourd'hui, l'atelier de Mulhouse est une référence internationale dans le patrimoine automobile. L'équipe s'entoure de chercheurs, de restaurateurs spécialisés, de spécialistes de certaines marques et de carrossiers d'art.



La diversité du patrimoine automobile nécessite des compétences dans des domaines très pointus et le respect de la déontologie de la restauration des biens culturels des musées de France. L'atelier a également mis en œuvre des partenariats et des collaborations avec l'Université de Haute-Alsace, des entreprises mécènes comme Motul et, bien sûr, l'Institut national du patrimoine (INP), la Haute École ARC de Neuchâtel en Suisse ou le Centre de Recherche et de Restauration des Musées de France (C2RMF). Dans le cadre d'un partenariat avec le Centre de Formation des Apprentis de l'Artisanat de Mulhouse, l'atelier du musée accueille depuis octobre 2021 douze apprenants en formation de mécaniciens réparateurs et de tôliers de véhicules anciens et historiques



4. ACTIVITÉS ET ANIMATIONS

L'Autodrome

La piste d'évolution du musée peut accueillir 4 500 personnes dans ses gradins. Elle propose également un paddock non couvert dans lequel jusqu'à 30 voitures peuvent stationner ainsi qu'un club house équipé d'un garage pour recevoir les clubs et permettre de travailler sur les véhicules.

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf est le premier musée de ce type à avoir créé un équipement qui rompt délibérément avec l'image statique d'une collection exposée. Les voitures reprennent leur mouvement pour le plaisir des visiteurs et des collectionneurs. Ses trois anneaux permettent de proposer des spectacles et animations autour de l'automobile ainsi que des défilés des voitures les plus prestigieuses du musée. Elle est également un lieu d'accueil pour les différents clubs et associations de collectionneurs de voitures.



My Classic Automobile

Le musée est associé à My Classic Automobile, agence spécialisée dans la location de voitures anciennes de collection et de véhicules de prestige. Les visiteurs ont ainsi l'opportunité de conduire la voiture de leurs rêves parmi une collection d'automobiles anciennes mythiques et de voitures de sport modernes qui ont marqué l'histoire de l'Automobile.

En 2022, le musée et My Classic Automobile ont lancé en partenariat avec le célèbre influenceur automobile POG une offre de pilotage unique au monde : « My Veyron ». Les plus audacieux peuvent ainsi faire l'expérience de la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse, hypercar classée parmi les plus rapides et prestigieuses au monde, jusqu'alors exclusivement accessible aux clients de la marque. Au volant de la POGATTI, œuvre d'art au design inédit imaginé par l'artiste Nathan Haetty, les apprentis pilotes goûtent à toutes les sensations extraordinaires promises par ce mythe de l'automobile de prestige.



Au sein des collections

Dans le musée, un parcours en petit train électrique est à disposition du public pour un premier aperçu de la collection. L'application mobile gratuite SAM! est également disponible pour accompagner la visite avec une variété de parcours et thèmes.

Plusieurs dispositifs sont proposés pour rendre la visite ludique et participative :

- ◆ **Nouveauté de l'été 2023** : un jeu interactif à plusieurs pour vivre l'expérience du paddock de F1 et F3 en changeant les 4 roues d'une voiture de course en un temps record
- ◆ **Nouveautés 2022** : une piste de karting pour enfants ; et un dispositif en réalité augmentée pour redonner vie à la Hotchkiss AM 80, véhicule centenaire emblématique qui dévoile sa carrosserie grâce à l'application SAM 3D
- ◆ **Et toujours** : une manipulation pour s'essayer au démarrage d'un moteur à manivelle et l'expérience de la voiture tonneau pour se sensibiliser à la sécurité routière

OFFRE AUX ENTREPRISES, ORGANISATIONS ET PARTICULIERS

Le musée propose des journées sécurité routière animées par des formateurs expérimentés et diplômés d'État, ainsi que des formations pertes d'adhérence, éco-conduite, risques routiers, conduite hybride & électrique.

Le musée dispose de nombreux espaces et offres pour les événements privés et professionnels, cocktails, repas assis, séminaires... Au sein des collections, sur l'Autodrome ou dans le Salon Monaco tout équipé, possibilités d'accueil jusqu'à 200, 300, 400, 1 500 ou 4 500 personnes selon les espaces.

5. UN MUSÉE LIEU DE VIE

Plusieurs espaces, accessibles sans billet d'entrée, font du musée un véritable lieu de rendez-vous pour les habitants de la région.

Le Gatsby bar

Ce bar cosy entièrement redécoré sur le thème des années 30, ouvert toute la journée et en soirée, est le lieu idéal pour un apéritif autour de planchettes gourmandes, tartines chaudes, cocktails inédits et boissons fraîches.



Chez Fritz – cafétéria/service au comptoir

Un vaste choix d'entrées, de plats et de desserts concoctés par le chef pour ravir toutes les papilles, y compris celles des enfants. Une occasion de se restaurer et, en été, de se relaxer sur la terrasse avec sa vue magnifique sur l'Autodrome et les Vosges.

L'Atalante

Le restaurant propose une cuisine traditionnelle française savoureuse élaborée à partir de produits frais et locaux, accompagnée d'une belle carte des vins. Idéalement situé au premier étage du musée, avec ses grandes baies vitrées surplombant l'Autodrome et une agréable terrasse, L'Atalante est le lieu idéal pour les déjeuners d'affaires ou entre amis.



Librairie-boutique

Pour conclure la visite, une nouvelle librairie-boutique entièrement réaménagée en 2022 propose des ouvrages et des objets consacrés à l'histoire de l'automobile : livres, papeterie, miniatures, jeux de construction, textile, produits alsaciens...

6. DÉCOUVRIR MULHOUSE ET SA RÉGION

Mulhouse, histoire d'une métamorphose

Mentionnée pour la première fois en 803 sous le nom de Mulinhuson (maisons du moulin), Mulhouse aurait été fondée, selon la légende, autour d'un moulin. Appartenant dès sa fondation au Saint-Empire romain germanique, elle obtient le statut de ville impériale en 1308. Entre 1466 et 1515, elle signe des traités d'alliance avec les treize cantons suisses et adopte la religion réformée en 1523. En 1648, à la fin de la Guerre de Trente Ans, toute l'Alsace devient française... Sauf Mulhouse qui obtient le statut de république indépendante.

Mulhouse, enclave protestante dans le Royaume de France, n'est pas soumise à l'interdiction de production d'indiennes qui a cours sur le territoire français depuis 1686. Lorsque le Royaume de France légalise les indiennes en 1759, l'industrie mulhousienne a déjà pris une avance considérable dans l'impression sur étoffes, qui permettra à la ville d'entamer sa révolution industrielle. C'est une véritable épopée industrielle qui commence : en quelques années, la petite cité artisanale est profondément transformée. En 1798, la prospère république mulhousienne choisit de rallier la France, assurant des débouchés à la production textile. En 1846, Mulhouse compte 45 filatures. C'est également à cette époque que naît l'ancêtre de la SACM, elle-même ancêtre d'ALSTOM, et que l'une des premières lignes de chemin de fer en France est mise en service entre Mulhouse et Thann (1839).

Entre 1870 et 1945, Mulhouse, comme le reste de l'Alsace, change 4 fois de nationalité. La ville subit d'importantes destructions à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Dans les années 1970, Mulhouse est durement touchée par les deux crises pétrolières et voit son industrie phare, le textile, décroître. Pourtant, le territoire mulhousien reste dynamique et commence sa reconversion avec l'ouverture de l'usine Peugeot, le développement à l'international de Clemessy et la création de l'Université de Haute-Alsace. De ville industrielle et laborieuse, Mulhouse s'est métamorphosée en ville attractive au fort potentiel créatif. Les nombreux rebondissements que connaît la ville témoignent de sa capacité à s'adapter. Aujourd'hui, elle attire plus de 2,5 millions de visiteurs par an.

Mulhouse ne manque pas d'exemples en matière de reconversion du patrimoine industriel : université, résidence d'artistes, centre d'art contemporain, lofts, tiers-lieux... En 2006, la mise en route du tramway a été l'occasion d'affirmer son intérêt pour l'art contemporain en confiant chacune des deux lignes à un artiste de rang international : Tobias Rehberger a installé plusieurs oeuvres sur le trajet de la ligne 1 et Daniel Buren a implanté des arches le long de la ligne 2.



Temple Saint-Etienne

Construit entre 1858 et 1868, il abrite de magnifiques vitraux du XIV^e siècle qui se trouvaient dans l'ancienne église catholique, sur l'emplacement de laquelle il a été construit. Seul temple sur une place principale de ville en France et plus haut édifice protestant du pays, son caractère imposant démontre la réussite des industriels protestants.

Ancien Hôtel de Ville

Construit en 1552, ce joyau de la Renaissance rhénane symbolise l'attachement de la petite république à ses libertés. Les fresques, peintes en 1698 par le peintre Mulhousien Jean Gabriel suite à un incendie, représentent les vertus qu'il fallait avoir pour gouverner la ville et rendre la justice ainsi que les armoiries des cantons suisses auxquels Mulhouse était alliée. Sur le pignon droit est suspendu le « Klapperstein » (l'original est conservé au Musée Historique), pierre des bavards, que les médisantes étaient condamnées à porter autour du cou en ville.



Enfin, comme d'autres grandes villes, Mulhouse a son M.U.R. où s'exprime chaque mois un nouveau street artiste. Le street-art est d'ailleurs une thématique forte à Mulhouse, où de plus en plus d'artistes, régionaux, nationaux et internationaux, ont laissé leur trace.

› Les quartiers emblématiques de Mulhouse

- ◆ **Le Centre historique avec sa place de la Réunion** – baptisée ainsi en 1798 lors de la réunion de Mulhouse à la France –, bordée par l'ancien Hôtel de Ville, le temple Saint-Etienne et une série de maisons étroites et colorées parmi les plus anciennes de la ville.
- ◆ **Le Nouveau Quartier**, construit de 1826 à 1841, est le symbole de l'industrie mulhousienne florissante
- ◆ **Le Rebberg**, sur les hauteurs de Mulhouse, est le pied à terre de la bourgeoisie industrielle
- ◆ **La Cité ouvrière** – 1200 logements, destinés aux ouvriers, créés fin XIX^e – et la Cité Manifeste – logements construits en 2004 sur une friche industrielle par cinq cabinets d'architectes dont Jean Nouvel.

› Quelques idées de balades

- ◆ Se cultiver dans les **12 musées du Réseau Musées Mulhouse Sud Alsace** : histoire, beaux-arts, sciences & techniques, art contemporain... Il y en a pour tous les goûts !
- ◆ Découvrir Mulhouse, Ville d'Art et d'Histoire, à travers des **visites guidées individuelles** ou avec un parcours numérique grâce à l'**application Cirkwi**.
- ◆ Trouver les pépites cachées de **street art dans toute la ville**.
- ◆ Découvrir à vélo le **riche patrimoine industriel** mulhousien.
- ◆ Goûter une choucroute ou des **fleischschnaka**, typiques du sud de l'Alsace, dans une Winstub.
- ◆ Plonger dans l'Alsace traditionnelle en un seul lieu à l'**Ecomusée d'Alsace**.
- ◆ Prendre son vélo pour partir à l'assaut des légendes du **Sundgau**.
- ◆ Monter dans le **tram-train pour aller découvrir le grand cru du Rangen** dans la vallée de Thann.
- ◆ Remonter **la Route des Vins d'Alsace** jusqu'à Eguisheim, Kaysersberg et Riquewihr.
- ◆ Visiter la **chapelle de Notre-Dame du Haut** à Ronchamp, construite par Le Corbusier.
- ◆ Se détendre dans les **thermes de la Forêt Noire**, à Bad Bellingen ou Badenweiler.

7. PARTENAIRES_p



Mulhouse Alsace Agglomération



Musée Mulhouse Sud Alsace



Collectivité européenne d'Alsace



Région Grand Est



My Classic Automobile



Alsace Rallye Festival



Conseil International des Musées



Musée de France



PASS Musées

Le Musée National de l'Automobile tient également à remercier l'ensemble des bénévoles présents toute l'année à nos côtés.

8. INFORMATIONS PRATIQUES

Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf
17 rue de la Mertzau 68100 Mulhouse (entrée des visiteurs)
192 avenue de Colmar, BP 1096, 68051 Mulhouse cedex (adresse postale et administrative)
03 89 33 23 21 – info@museedelauto.org

Accès

- › **En voiture** : autoroutes A35 et A36, sortie "Mulhouse-Centre"
Parking visiteurs : 17 rue de la Mertzau 68100 Mulhouse
- › **En tramway** : ligne 1, arrêt "Musée de l'Auto"
- › **En train** : gare Mulhouse-Ville (en TGV à 2h40 de Paris-Lyon) puis tramway ligne 1
- › **En avion** : aéroport Basel-Mulhouse à 20 mn

Horaires

Ouvert tous les jours de l'année sauf le 25 décembre

Du 6 février au 6 avril 2023 : 10h-17h

Du 7 avril au 5 novembre 2023 : 10h-18h

Du 6 novembre au 31 décembre 2023 (fermé le 25) : 10h-17h

Tarifs

Plein tarif : 18 €

Tarif réduit (étudiants, demandeurs d'emploi, pass Éducation, carte d'invalidité) : 14 €

Tarif jeune (4 à 17 ans) : 10 €

Tarif famille (2 adultes et 2 enfants de 4 à 17 ans) : 48 €

Museums-Pass-Musées Tarif réduit – 113€ / 119€

Réservations : www.musee-automobile.fr

Contact presse

Agence Alambret Communication

Anne-Laure Reynders

01 48 87 70 77 – annelaure@alambret.com

111 boulevard de Sébastopol 75002 Paris

Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf

Sophie Mehl – Responsable d'exploitation

03 89 33 23 29 – s.mehl@museedelauto.org



MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE

192 rue de Colmar 68100 Mulhouse
03 89 33 23 23

www.musee-automobile.fr

