

Le 21 mars, la Délégation de R. F. a visité l'exposition

« AUTO UNSER ».

Culte et crise" au Musée historique de la Sarre à Sarrebruck. Le commissaire de l'exposition était notre membre fondateur Hans-Christian Herrmann, directeur des archives municipales de Sarrebruck.

L'exposition rappelle des histoires oubliées comme les légendaires courses de caisses à savon sarroises dans les années 1950, qui ont attiré plus de 10. 000 spectateurs et nous parlent de la fascination de l'automobile ou de l'histoire d'un jeune couple parti faire le tour du monde en 1968 au volant d'une Citroën Ami 6 et qui s'était fait enlever l'appendice auparavant, de l'euphorie des années 1960 autour du moteur Wankel et de la vision de la Sarre comme centre de production de moteurs Wankel en Europe et de bien d'autres choses encore comme les projets de production d'une voiture électrique en Sarre en 1993. L'exposition emmène le visiteur dans un grand voyage à travers l'histoire fascinante de l'automobile. Les automobiles, les bullis et les brumisateurs ont fasciné les gens dès le début. Elles sont le reflet de notre société. Les voitures font impression, sont des symboles de statut social et sont synonymes de liberté et d'autodétermination. Elles sont synonymes de prospérité et de miracle économique. Pour surmonter la crise du charbon et de l'acier entre les années 1960 et 1980 en Sarre, l'industrie automobile a agi comme une bénédiction. D'autre part, nous associons l'automobile à des problèmes tels que l'hécatombe sur les routes, la crise pétrolière et les dommages environnementaux comme la mort des forêts. L'automobile a marqué l'histoire du 20e siècle comme aucune autre invention. Sous le signe de la décarbonisation et du changement climatique, la société automobile se trouve désormais à un tournant. Hans-Christian Herrmann nous a guidés à travers l'exposition, qui aborde l'automobile sous l'angle de l'histoire culturelle et économique et qui aborde le sujet dans une perspective franco-allemande, européenne et même internationale.

L'automobile est rapidement devenue le symbole des puissants et Mercedes-Benz, en particulier, a occupé pendant de nombreuses décennies une position de monopole sur les voitures d'État. Dans le cadre de la société de consommation d'après 1945, la voiture est devenue un symbole de statut social, peut-être plus en Allemagne qu'en France. Après 1945, la France a perdu sa position dans la construction de voitures de luxe. Citroën a tenté de remédier à cette situation en 1970 avec la SM. L'ambassadeur de France en RFA roulait d'ailleurs en Citroën SM, le véhicule lui avait été offert par la société d'importation allemande de Citroën, car l'office responsable de l'immatriculation en Allemagne ne voulait pas accorder d'autorisation à la SM. Un entretien de clarification entre l'ambassadeur et le ministre responsable de l'Office a permis de résoudre le problème. La SM de l'ambassadeur disposait d'un téléphone de voiture et d'une télévision placée au pied du passager, l'ambassadeur lui-même prenant place à l'arrière.

Après 1945, l'industrie automobile en France, en Allemagne et en Italie devint le moteur des Trente Glorieuses. La Sarre, séparée de la République fédérale jusqu'en 1957, était liée à la France par une union économique et monétaire. Et c'est ainsi que les Sarrois ont roulé vers le miracle économique avec la Renault 4 CV et que les plus aisés ont roulé en Peugeot 203 ou en Citroën Traction Avant. En 1957, la Sarre rejoint la République fédérale d'Allemagne. Jusqu'à aujourd'hui, Peugeot se classe largement en tête des statistiques d'immatriculation, mais à la différence du reste de la République fédérale, le marché automobile était justement placé sous le signe du drapeau tricolore dans les années 1960 et 1970, Renault occupait la première place jusqu'en 1972, puis Peugeot devint le numéro un et Ford à la fin des années 1970. Peugeot a ensuite repris la tête avec la 205. La part de marché de Peugeot à Sarrebruck dépassait parfois les 20 %, ce qui était jusqu'à 20 fois plus élevé que la moyenne nationale. Cela s'explique d'une part par le

fait que Sarrebruck était jusqu'en 2012 le siège de l'organisation d'importation de Peugeot pour la République fédérale et que, après l'adhésion de la Sarre à la République fédérale, les échanges de marchandises entre le Land allemand de la Sarre et la France étaient exempts de droits de douane. Cela signifiait que les marchandises françaises étaient 20 à 30 % moins chères que dans le reste de l'Allemagne. Au fur et à mesure de la suppression des droits de douane dans l'espace CEE, cet avantage de prix s'est réduit jusqu'en 1969. Il est également intéressant de noter que Citroën et NSU (Audi) ont fondé en 1964 au Luxembourg une société pour la fabrication de moteurs Wankel. Dans la ville sarroise d'Altforweiler, les deux construisirent ensemble une usine de fabrication de moteurs Wankel. C'était l'époque de l'euphorie Wankel, car le Wankel fascinait par son fonctionnement semblable à celui d'une turbine. À haut régime, il devenait de plus en plus silencieux. À Altforweiler, 5.000 employés devaient construire 5.000 moteurs Wankel par jour, qui devaient également être livrés à d'autres constructeurs. C'est surtout Pierre Bercot, le patron de Citroën de l'époque, qui misait sur le Wankel. Il devait être utilisé dans la GS et aussi dans la future CX qui devait succéder à la DS. La Sarre devait ainsi devenir le centre de la construction de moteurs Wankel en Europe et il était initialement prévu de construire la GS à Metz, à 40 km de là. Comme on le sait, tout s'est passé différemment et le Wankel a échoué.

La motorisation de masse a eu des conséquences néfastes, surtout aux États-Unis, comme la mort par accident et le smog dans les villes. Dans les années 1960, l'État réagit par des normes et des lois. Ce sont surtout Mercedes-Benz et Volvo qui ont fourni les solutions techniques, et surtout BOSCH, pionnier du système antiblocage, de la technologie d'injection moderne et de la sonde lambda. Avec la crise pétrolière de 1974, et en fait déjà avec la crise de Suez en 1956, la question de l'économie d'énergie s'est posée. La réponse de l'industrie automobile

européenne a été le diesel. Jusqu'alors, Mercedes et Peugeot occupaient ce créneau, surtout pour le secteur des taxis, mais la Golf Diesel de 1975 marque le début d'un boom du diesel, qui sera surtout poussé par PSA au début des années 1980. Les diesels PSA ont convaincu par des valeurs de consommation et des performances routières particulièrement bonnes et, grâce à la technologie de pompes d'injection particulièrement puissantes, jusqu'à 50 % des immatriculations concernaient des véhicules diesel au tournant du millénaire. Le diesel a également su convaincre sur le plan écologique grâce au filtre à particules de PSA. Aux Etats-Unis, le diesel n'a jamais été populaire, ce qui rend d'autant plus arrogante la prétention de VW de pouvoir réussir avec le diesel aux Etats-Unis et de manipuler les valeurs des gaz d'échappement.

Le regard sur la situation actuelle de l'industrie automobile est incertain face à l'ère chinoise. L'Europe est sur la défensive, en particulier l'Allemagne et la France.

Après la visite de l'exposition, Hans-Christian Herrmann s'est ensuite penché sur les débuts de l'automobile dans son exposé "C'est la France et non l'Allemagne qui est le véritable pays de l'automobile". L'Allemagne se considère volontiers comme l'inventeur de l'automobile et se réfère aux brevets de Carl Benz et Gottlieb Daimler avec leurs brevets pour les moteurs à combustion. Historiquement, cela ne tient pas la route, le berceau de l'automobile se trouvait en Allemagne et en France. C'est la France qui a fait naître la voiture. Jusqu'au Fordisme, la France était le plus grand producteur d'automobiles du monde, le premier club automobile du monde et le premier salon de l'automobile. Paris, en particulier, a joué un rôle important dans cette évolution. C'est ici que vivaient de nombreuses personnes fortunées, passionnées de technique, et l'État nouvellement construit par Napoléon III et le préfet Haussmann offrait des conditions de circulation idéales, et le

Paris de la Belle Époque, en tant que capitale mondiale, était également une vitrine pour le monde.