

La sombre préhistoire des automobiles Porsche

Officiellement l'histoire de Porsche débute en 1950. Mais la compagnie existait depuis 1931 et fournissait des engins de guerre à Hitler. Ferdinand Porsche (1875-1951), père de la Coccinelle Volkswagen, est aussi l'inventeur des chars d'assaut Tigre (Panzerkampfwagen VI Tiger) et Souris (Panzerkampfwagen VIII Maus) ainsi que du chasseur de chars Jagdpanzer Elefant. Par ailleurs, une enquête récente a démontré que la société entretenait avec les nazis des liens bien plus étroits qu'elle n'avait voulu l'admettre jusqu'ici.

Le journal Spiegel nous convie à un voyage dans le passé. Passez devant le nouveau Porsche Museum de Stuttgart (qui a ouvert ses portes en janvier 2009), écrit Nils Klawitter, le journaliste, puis continuer à travers Porsche Square. Ici, se trouve l'entrez de l'usine. Derrière, il y a une bâtisse dont les lattes de bois portent encore les traces de l'enseigne Reutter, une société qui fournissait autrefois des pièces détachées pour la fabrication des premiers véhicules de la marque Porsche. C'est ici que tout a commencé, en 1950, explique le guide et historien de la compagnie, Dieter Landenberger. Pourtant l'histoire de Porsche est un peu plus ancienne et surtout bien moins reluisante qu'il ne l'a présente.

Adolf Hitler et Ferdinand Porsche

Jan Karolczak, par exemple, a travaillé pour le constructeur automobile à partir de 1942 en tant que travailleur forcé. À l'époque, Porsche ne fabriquait pas de voitures de sport, mais des chars et des véhicules militaires tout terrain. Monsieur Karolczak était originaire de la ville polonaise occupée de Krotoszyn. En Février 1942, il a reçu une lettre de réquisition pour le service du travail obligatoire (STO). Il avait alors 21 ans et n'était pas franchement ravi de partir en Allemagne. Après plusieurs jours de voyage dans des conditions déplorable, Jan Karolczak et 20 autres Polonais arrivèrent à destination. Ils furent logés dans un bâtiment sale et venteux près de l'usine. Le jeune homme passait ses journées à monter des vilebrequins. C'est que l'entreprise concentrait ses efforts sur la fabrication d'un prototype de véhicule appelé provisoirement KdF-Wagen (Kraft durch Freude : "la force à travers la joie", également nom d'une des principales organisations du parti hitlérien) et fût rebaptisée Volkswagen (la "Voiture du Peuple"). Ce modèle est mis au point par Ferdinand Porsche.

La compagnie payait Jan Karolczak 150 Reichmarks par mois mais sans compter les impôts sur le revenu, l'assurance maladie et les frais de nourriture. En fin de compte, il ne lui restait plus que 60 marks en poche.

Les managers devaient s'assurer que les travailleurs polonais portaient la lettre P sur leurs vêtements. Bien sûr, il ne s'agissait pas de l'initial de Porsche. Ainsi stigmatisés, les travailleurs polonais se voyaient refuser l'accès à certains lieux publics comme les cinémas et les abris anti-aériens

Contrairement à Volkswagen (qui a publié un rapport en 1996), Porsche a toujours refusé de s'exprimer sur cette partie de son histoire. Les dirigeants tentent plutôt de minimiser le rôle joué par la compagnie durant la seconde guerre mondiale. Selon eux, Porsche n'était, à l'époque, qu'un petit atelier de bureau d'étude n'employant guère plus de 50 à 100 salariés. En réalité, il suffit de consulter les archives de la société pour s'apercevoir qu'elle avait bien plus d'importance. Un graphique de 1944, par exemple, indique un nombre de 696 employés. Sans compter qu'à cette période, de nombreuses entreprises employaient des travailleurs forcés.

A la fin des années 90, lorsqu'un ex-employé d'origine polonaise a exigé des réparations en justice, la société a fait la sourde oreille. Plus tard, elle a proposée une récompense de 10 000 Marks à toute personne pouvant apporter la preuve d'un cas de travail forcé. Dieter Landenberger, l'historien de la société, a cependant été obligé de revoir ses estimations concernant le travail obligatoire. Les chiffres sont déjà passés de 10/20 à 50 minimum.

Adolf Hitler examine le prototype de la Coccinelle avec Ferdinand Porsche (à gauche)

Ulrich Viehöver, qui a dédié une biographie à l'ancien directeur du directoire (Les deux visages de Wendelin Wiedeking) et consacré un ouvrage aux Nazis de Stuttgart, décrit Ferdinand Porsche, le fondateur de la société, comme un profiteur sans scrupule du régime nazi. Ulrich Viehöver a épluché les archives de la société et estime à 300 le nombre de travailleurs déportés dans l'atelier pendant la seconde guerre mondiale. Il fait également remarquer que certains baraquements sont toujours sur pied. Dans un ouvrage intitulé Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich (Volkswagen et ses travailleurs sous le IIIe Reich), les historiens Hans Mommsen et Manfred Grieger décrivent le rôle de Ferdinand Porsche et de son entreprise sous le IIIe Reich ainsi que le traitement infligé aux travailleurs étrangers embrigadés dans les usines. Ils rappellent que l'ingénieur a adhéré au parti Nazi de son plein gré, en 1937. Il était, par ailleurs, un proche du Dr Robert Ley, patron du Front du travail (Arbeitsfront), du Reichsführer SS Heinrich Himmler, et de du dignitaire SS Fritz Sauckel, responsable de la déportation massive des travailleurs. Le biographe de Ferdinand Porsche, Fabian Müller, écrit que le fondateur a employé des milliers de travailleurs forcés dans les usines de Volkswagen à Wolfsburg pour la fabrication de bombes.

Grâce à l'industrie de guerre, les petits ateliers du bureau d'étude de Stuttgart, ont vu leurs profits augmenter de 3000 Reichmarks en 1934 à plus de 2 millions en 1944. Giacomo Belleri, aujourd'hui âgé de 90 ans, se souvient de son arrestation en 1944. Alors qu'il retournait dans son village de Brescia en Italie, après la campagne d'Afrique, il a été arrêté par des soldats allemands et conduit dans les ateliers Porsche. Jan Karolczak, quant à lui, se souvient qu'il s'y trouvait des travailleurs Danois, Marocains, Français, Italiens et Russes.

A partir du moment où la société a atteint une stabilité financière, l'un des anciens actionnaires, Adolf Rosenberger s'est trouvé en mauvaise posture. Ce manager, d'origine juive, avait rejoint la société créée par Ferdinand Porsche et son gendre Anton Piëch en 1931 puis avait émigré aux Etats-Unis pour échapper aux Nazis. Anton Piëch, le père de l'actuel dirigeant de Volkswagen, Ferdinand Piëch, était en effet un partisan dévoué des Nazis. Il ne vit cependant pas d'inconvénient à utiliser les fonds apportés par Rosenberger. Celui-ci a cependant obtenu des réparations après la guerre. Ferry Porsche lui a versé une compensation de 50 000 Marks, assortie d'un avantage en nature : le bénéfice d'une voiture de sport Porsche ou VW.

Les Usines VW à Wolfsburg

En décembre 1945, le gouvernement français invitent Ferdinand et Ferry Porsche, son fils aîné, à visiter les Usines Renault et à donner leur avis sur la 4CV. Il s'agit en fait d'un guet-apens. Les deux hommes sont arrêtés, accusés d'avoir fait travailler de force des ouvriers Français et emprisonnés à Dijon comme criminels de guerre. Ferry est sorti assez rapidement, moyennant une caution de 500.000 Francs, mais Ferdinand est resté emprisonné pendant 20 mois.

L'enquête d'Ulrich Viehöver arrive à un très mauvais moment pour le constructeur automobile qui s'apprêtait à célébrer le centenaire de Ferry Porsche (1909 – 1998).

Par

Publié sur Cafeduweb - Historizo le dimanche 1 novembre 2009

Consultable en ligne : <http://historizo.cafeduweb.com/lire/11394-sombre-prehistoire-automobiles-porsche.html>