

Michelin centenaire : le pneu : deux frères, une grande aventure

Autor(en): **Gygax, Georges**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Aînés : mensuel pour une retraite plus heureuse**

Band (Jahr): **19 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-829584>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Michelin: une famille, un empire. L'œuvre de deux industriels et philanthropes, André et Edouard Michelin. Deux frères qui s'aimaient et qui signèrent une époustouflante aventure à cheval sur deux siècles. Il y a 100 ans, en 1889, Michelin, c'était une cinquantaine d'ouvriers et d'employés occupés dans une modeste usine de Clermont-Ferrand. Aujourd'hui: 110 000 travailleurs dans 54 usines réparties dans le monde fabriquent 80 sortes de pneus, du plus léger pour cycle (quelque 200 grammes) au plus lourd pour machines de génie civil: 3850 kilos! L'aventure humaine, merveilleuse, se situe entre 1889 et 1989; elle est éclatante, c'est une épopée... Alors plongeons allègrement dans ce siècle fascinant, aux lointaines origines du centenaire...



LE PNEU *deux frères,* *une grande aventure*



1889. André Michelin est cogérant de l'entreprise Bideau qui produit du matériel agricole et des pompes. L'affaire périclité, le mot faillite est chuchoté dans les chaumières. Mais André Michelin, inventeur génial, met au point un patin de frein, le «Silencieux»; le caoutchouc interviendra désormais dans l'entreprise d'André qui, au surplus, dirige à Paris une fabrique de serrurerie et de charpentes métalliques.

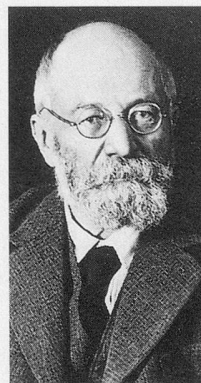
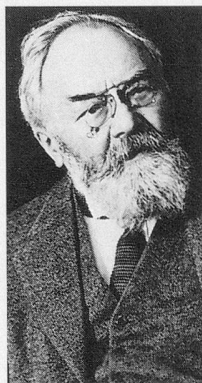
Son frère Edouard va bientôt, lui aussi, faire ses preuves de grand industriel.

Pour l'heure, il s'adonne avec bonheur à la peinture. En 1889, André demande à Edouard de l'aider dans ses affaires et abandonne la serrurerie. Edouard prend alors en main les destinées de l'entreprise de Clermont-Ferrand devenue Michelin & Cie. Ténacité et audace avisée permettront bientôt aux deux frères de faire triompher l'industrie du caoutchouc.

Galerie des ancêtres

Pour y voir clair, remontons de six décennies dans le temps. Aux environs de 1825, le futur grand-père des frères Michelin, Aristide Barbier, achète une charge de notaire royal. La Révolution de 1830 le ruine. Va-t-il sombrer dans le découragement? Il tourne la page et prend le large en direction de la Guadeloupe. Une sucrerie l'emploie, puis il rentre en France, à Clermont-Ferrand, où il a le bonheur de retrouver son fidèle ami et cousin, Edouard Daubrée, ancien capitaine d'une troupe d'élite du roi. A Clermont-Ferrand, Daubrée s'associe à Barbier et crée une sucrerie en Limagne, qu'une crue de l'Allier emporte bientôt. Loin de se laisser abattre, les deux industriels installent alors une usine utilisant du... caoutchouc. Nous y voilà! A noter que Barbier a une fille, Adèle, épouse d'un employé des douanes, Jules Michelin, qui a joué un rôle décisif dans la création des porcelaines de Limoges. Jules et Adèle Michelin eurent trois enfants: André, Marie et Edouard.

La mère de Daubrée avait tenu à Paris un pensionnat de jeunes filles, des Anglaises de bonne famille. L'une d'elles, Elisabeth Pugh Barber, épouse le fils Daubrée. Les chroniques de l'époque nous apprennent qu'Elisabeth était ravissante. Un de ses oncles était un chimiste écossais célèbre, Mackintosh, qui avait découvert la solubilité du caoutchouc dans la benzine, invention qui fut à l'origine de la fabrication d'étoffes imperméables dont on fit des manteaux connus sous le nom de l'inventeur écossais. Celui-ci eut l'idée de fabriquer des balles de caoutchouc à l'intention d'Elisabeth qui s'ennuyait ferme dans ce qui était alors un «trou», Clermont-Ferrand. Séduite par le jouet, la jeune femme se mit à en fabriquer dans un coin d'atelier qu'on lui céda. Ce fut le succès. Mère des futurs établissements Michelin, l'usine imagina d'autres produits, préconisant notamment la fabrication de garnitures de roues pour voitures légères à chevaux. Nous sommes en 1833...



Edouard et André Michelin: une grande œuvre derrière eux.

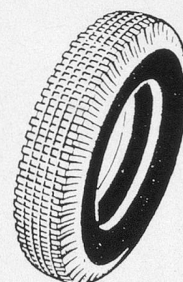
L'art et la technique

Un demi-siècle plus tard, les fils de Jules Michelin, Edouard le peintre, et André, ancien élève de l'Ecole centrale devenu haut fonctionnaire aux Ministères de l'Intérieur et des Travaux publics avant de se lancer dans les charpentes métalliques, durent se rendre à l'évidence: l'usine de Clermont-Ferrand battait de l'aile. Ce que voyant, les frères décidèrent de la relever, et c'est ainsi qu'en 1889, un 28 mai, Edouard Michelin prend la direction de l'entreprise Michelin & Cie, société en commandite par actions, avec la collaboration d'André. Entre les frères, l'entente est parfaite.

L'idée de créer des garnitures de roues pour voitures légères (fiacres, etc.) est à l'origine de la fabrication du pneu, un objet apparemment simple mais soumis à toutes sortes de contraintes, ce qui le rend complexe. Or, si le produit est complexe, l'usine l'est aussi. L'évolution du pneu, les constants progrès aboutissent à la quasi-perfection atteinte par un produit qui a fait de Michelin la plus grande tréfilerie travaillant pour ses propres besoins et le deuxième producteur de pneus du monde. Depuis des décennies, Michelin ne se visite pas, les secrets de fabrication étant rigoureusement gardés. Autre force de l'entreprise: elle fabrique ses propres machines. Les 54 usines fournissent exactement les mêmes

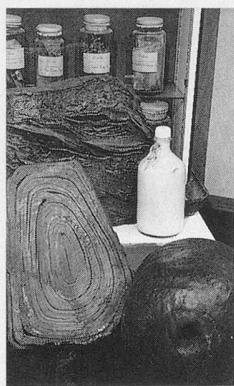


Elisabeth Pugh Barber s'amusa à fabriquer des balles en caoutchouc et joua un rôle décisif dans ce qui allait devenir l'industrie du pneu à Clermont-Ferrand.



MICHELIN, UNE GRANDE AVENTURE

La place de Jaude à Clermont-Ferrand avec la statue de Vercingétorix, chef gaulois qui résista aux assauts romains et soutint victorieusement le siège de Gergovie.



Souvenirs de l'époque d'Elisabeth : sa matière première pour la fabrication des balles en caoutchouc.

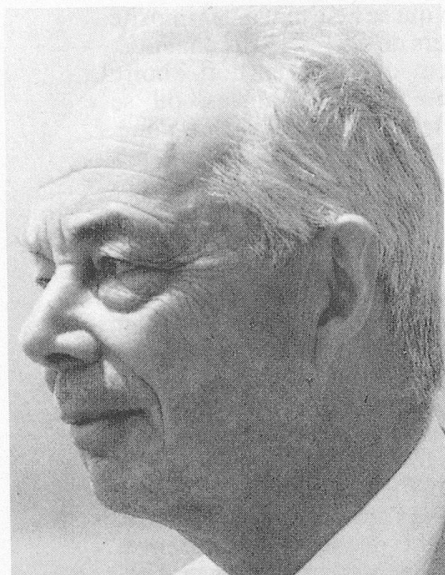
pneus. En 1906, la marque inaugure sa première usine hors de France, et dès 1908, elle est présente aux Etats-Unis, dans le New Jersey. Des anecdotes, il y en a en pagaïe. En 1891, déjà préoccupé par la fabrication de bandages pleins et creux pour cyclistes, Edouard Michelin vit arriver à l'usine un char traîné par des bœufs et transportant un cycliste victime d'une crevaison qui venait demander du secours. Réparer un cycle muni de boudins remplis d'air en tant que pneu exigeait au moins trois heures de travail et une nuit pour le séchage. La réparation faite, Edouard essaya le vélo et... creva! Ce qui l'amena à la conclusion que l'avenir appartenait au pneu démontable se réparant en quelques minutes. En grand visionnaire qu'il était il décida sur-le-champ de créer un pneu miracle «pouvant être démonté en un quart d'heure par un imbécile et non par un mécanicien». Là-dessus, le «Petit Journal» organise la course de vélos Paris-Brest-Paris. «Il faut la gagner!» déclare Edouard. Et on la gagna avec le coureur cycliste Terront qui couvrit sur pneus démontables les 1220 km en 71 heures et 30 minutes, avec une avance de 8 heures sur le deuxième. Ce fut une sensation, un triomphe. Un an plus tard, 10 000 cyclistes roulent sur Michelin en France! Alors, les frères passent aux voitures attelées, et en février 1896 un premier fiacre à pneus roule dans Paris.

Zig-zags sur route

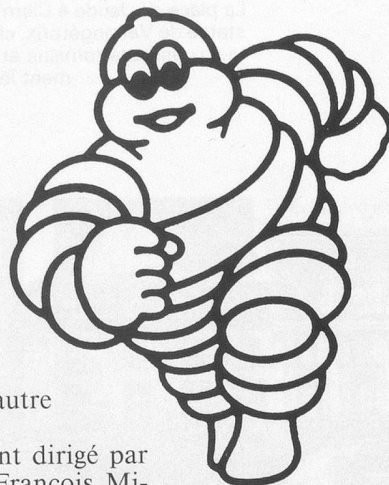
L'industrie de l'automobile en est à ses balbutiements. Les trépidations fauchent les châssis les mieux construits, ce qui interdit toute vitesse. Les Michelin qui se heurtent à l'animosité des cochers de fiacres comprennent et proclament que le pneu doit «boire l'obstacle». Les spécialistes, ou se croyant tels, rigolent: pensez donc, poser de lourdes machines sur des boudins d'air... Réplique des deux entêtés: ils décident en juin 1895 de participer à la course automobile Paris-Bordeaux-Paris. Mais les constructeurs refusent leurs voitures aux Michelin qui décident alors de créer leur propre véhicule muni d'un moteur de bateau. Ce fut l'«Eclair», un mastodonte dont la direction laissait fortement à désirer. Les Michelin s'acharnent une fois de plus et décident de piloter eux-mêmes l'inquiétant engin, personne ne s'annonçant pour le faire. Des incidents de tous genres mirent la vie des deux patrons en danger, notamment les redoutables crevaisons tous les 150 km. Il y en eut 22! L'«Eclair» arriva 9^e et dernier, mais la démonstration était faite: le pneu pour automobile avait conquis son droit à l'existence. Il ne restait qu'à perfectionner l'objet. Ce que fit l'usine, les frères ayant prédit que «dans dix ans toutes les voitures auraient des pneus!» Et le jour vint où M. Peugeot, conquis, s'exclama: «Comme mon moteur va être bien là-dessus!» Ce succès fut suivi de progrès constants, qui multiplièrent les victoires... La fièvre de création des frères Michelin allait aussi les amener à réaliser la «fabrication d'oiseaux» après l'exploit de Santos Dumont qui avait réussi à décoller sur 50 mètres à Bagatelle en 1908. Trois années plus tard, le Grand-Prix Michelin de 100 000 francs est enlevé par Eugène Renaux qui réussit un vol de 400 km et se posa au sommet du Puy-de-Dôme, à 1455 mètres d'altitude. L'aviation ne se contentera bientôt plus d'être un sport; elle deviendra une arme. Pendant la guerre de 14/18, Michelin construisit 1884 avions de bombardement pour le gouvernement français au prix coûtant, faisant même cadeau des 100 premiers. Michelin avait compris qu'un avion civil se transforme en une heure en avion de bombardement par la fixation de lance-bombes...

MICHELIN CENTENAIRE

Que de succès, que d'innovations en un siècle! Deuxième producteur mondial de pneus, Michelin créa aussi la signalisation routière moderne, les bornes Michelin et les fameux guides



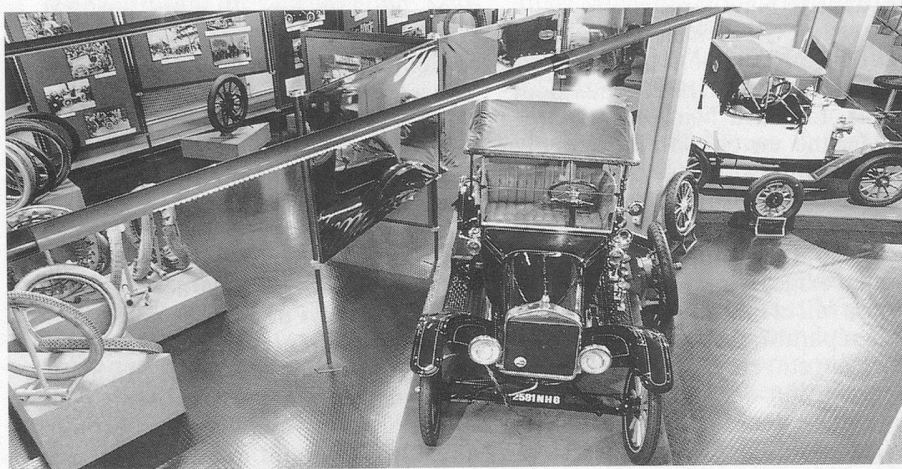
François Michelin, un des trois gérants actuels de l'entreprise Michelin.



dans l'entreprise, et un autre facteur de succès.

Michelin est actuellement dirigé par trois gérants, dont M. François Michelin, petit-fils d'Edouard, un grand patron connu de tous dans sa bonne ville et qui aime se rendre à pied à son bureau, en contact direct et fréquent avec ses ouvriers. Mais la famille n'a pas échappé aux sombres périodes des deuils. Deux fils d'Edouard ont disparu à la suite d'accidents; un fils d'André est mort en déportation.

Vue plongeante l'une des salles du Musée Michelin.



rouges qui paraissent depuis 89 ans! En 1929 enfin, apparut le premier pneu pour chemin de fer, le «Pneu.Rail».

Pendant toutes ces années, les frères Michelin furent aussi des précurseurs en matière de réalisations sociales. Ils financèrent des cours à l'Ecole centrale, distribuèrent des bourses à des élèves méritants. Les Maisons ouvrières, la Coopérative, l'encouragement aux sports, un système original de pensions, rentes et allocations, des crèches, un hôpital qui soigna plus de 3000 blessés pendant la Première Guerre mondiale, sont autant d'innovations contribuant à la paix sociale

Telle est l'histoire d'une grande famille d'industriels pour qui la satisfaction de la clientèle n'a jamais cessé d'être la préoccupation première. André mourut en 1931 à 77 ans; son frère Edouard atteignit 81 ans (1940). L'un ressemblait à Victor Hugo, l'autre au peintre Ferdinand Hodler. L'usine qui porte leur nom leur a dédié un très remarquable musée que l'on ne visite que sur invitation; un musée qui raconte de façon vivante et colorée la grande aventure centenaire d'une illustre famille française.

Georges Gygax
Photos: Yves Debraine