

2012

MICHELIN, l'aventure, les
acteurs.



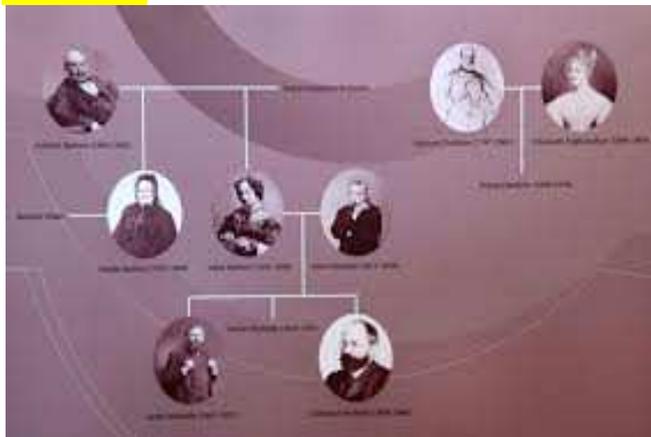
Louis COMTE

[Tapez le nom de la société]

12/09/2012

HISTOIRE D'UNE GRANDE FAMILLE, À L'ORIGINE DE LA CREATION D'UN DES PREMIERS GROUPES INDUSTRIELS MONDIAUX DU PNEUMATIQUE

Des Familles DAUBREE-BARBIER à l'Empire MICHELIN...



Nicolas-Edouard DAUBREE issu d'une famille originaire de Normandie naquit à Paris en 1797; son père, marchand brasseur, soucieux d'une bonne éducation pour son fils va l'inscrire rapidement comme externe au Lycée Blaise Pascal de Clermont-Ferrand, en Auvergne! Après de bonnes études, Nicolas-Edouard devient officier chasseur de la garde du roi, sous Charles X (restauration).

Il épouse une Ecosse Anglaise; nièce du grand Manufacturier Anglais Macintosh, **Elisabeth Pugh-Baker**. Après "les trois glorieuses" Nicolas-Edouard quitte définitivement l'Armée et s'installe avec son épouse sur les bords de l'Allier, où il rachète une usine à sucre à Lavort. L'affaire est prospère, ce qui lui permet de s'associer avec son cousin **Aristide Barbier**! **Qui était Aristide BARBIER:** Il était né à Paris comme son cousin, en 1800; après de bonnes études, docteur en droit, il obtient en 1826, une charge de notaire royal. Ruiné à la suite des évènements de 1830, il doit revendre son étude...La même année, sa jeune épouse meurt lui laissant deux filles qu'il confie à une Tante et part pour la Guadeloupe travailler dans une sucrerie.

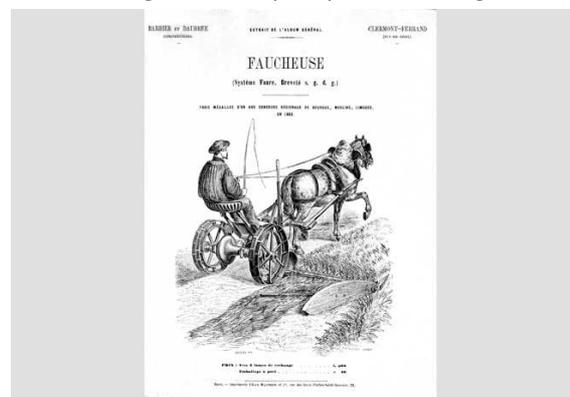
Déçu par la lente évolution de ce territoire Français, il rentre en France et rejoint son cousin Daubrée en Auvergne! 1832, une crue importante de l'Allier va emporter les récoltes et la sucrerie! Les bâtiments sont aux trois quarts détruits; ruinés, les deux associés vont à nouveau réunir leur courage et leur force pour entreprendre une reconversion...

C'est la jeune femme d'Edouard Daubrée, nièce du plus important manufacturier Anglais, Macintosh, qui va leur donner l'idée de fabriquer un jouet ainsi que

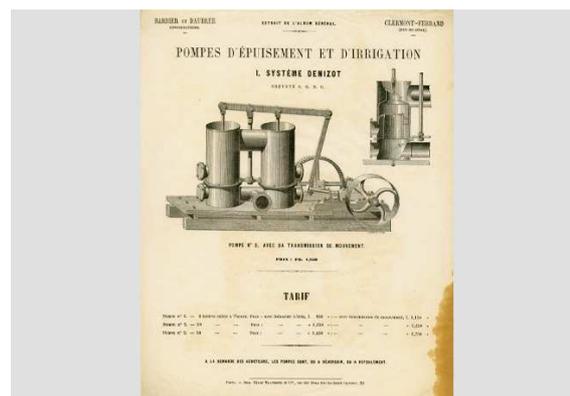
du fil de caoutchouc et de créer une manufacture familiale! Les nouveaux ateliers **BARBIER-DAUBREE** prennent forme aux N°9 passage Godefroy de Bouillon et 12-14 et 16 de la rue des Jacobins à Clermont-Ferrand, dès 1832, occupant une surface totale de 861 m2 comprenant deux corps de bâtiments séparés par une cour. **Elisabeth Pugh Baker** exerce les fonctions de contremaîtresse et n'hésite pas à prendre le ciseau pour découper les lanières de caoutchouc pour la fabrication des balles!

Pendant que Edouard Daubrée perfectionnait son matériel de fabrication, Aristide Barbier, le commerçant, voyageait et cherchait de nouvelles applications du caoutchouc pour faire prospérer l'entreprise encore toute jeune et fragile...Dans des notes d'un registre conservé dans les archives Michelin, Barbier énumère une série d'applications du caoutchouc, ainsi qu'une idée totalement inédite: "la garniture des roues pour les voitures légères!" C'était bien là un visionnaire, car il faudra attendre 1840 pour que **Goodyear** réussisse à modifier le caoutchouc par le procédé "de vulcanisation".

L'entreprise Barbier-Daubrée va se développer considérablement pendant plus de 40 ans par la fabrication de nombreux articles en caoutchouc, de machines agricoles et pompes d'arrosage.



Sous le Second Empire, cette société connaît son apogée (400 salariés vers 1860).

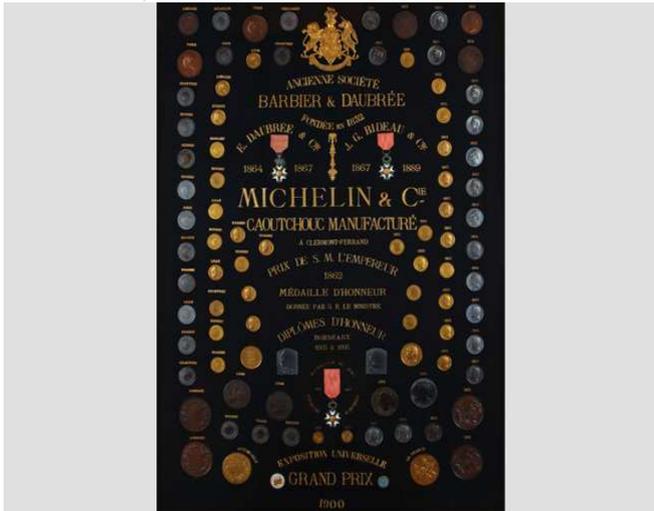


Vers 1850, la fille d'Aristide Barbier, **Adèle Louise Blanche**, épouse un certain **Jules Louis MICHELIN**...

Deux génies vont naître de cette union: **André** (1853/ 1931) et **Edouard MICHELIN** (1859/ 1940).

Dès 1880, l'entreprise familiale va connaître une période difficile par manque de diversification dans une époque de grands bouleversements industriels et d'inventions! Les deux frères MICHELIN, titulaires d'un diplôme d'ingénieur et des Beaux Arts, reprennent la société familiale de leur grand-père maternel Barbier-Daubrée et créaient, en 1889, **MICHELIN et Cie!**

C'est le début d'une grande et merveilleuse aventure industrielle pour **MICHELIN**



De la famille WOLFF à la dynastie MICHELIN Jules Louis MICHELIN et Adèle Louise Blanche Barbier

vont donner naissance à 3 enfants: "**André**" Jules Aristide (1853/1931), "**Marie**" Eugénie Joséphine (1856/1953) et "**Edouard**" Etienne (1859/1940).

Les 2 frères, **André** et **Edouard** vont épouser les 2 sœurs WOLFF petites-filles de **Hypolite Bernard Antoine WOLFF*** (1775/1854), Engagé au 2^e dragons, maréchal des logis en 1804, officier de paix à Amsterdam, commissaire de police à Amsterdam, et filles de **Auguste WOLFF**** (1821/1887), Pianiste, professeur au Conservatoire de musique de Paris, puis directeur de Pleyel, Wolff & Cie à la mort de Camille Pleyel.

André épouse **Claire Ambroisine "Sophie"** (1858/1918), il épousera, en deuxième noce une 3^{ème} fille WOLFF, **Jeanne** (1874/1958) à la mort de sa première épouse.

Edouard épouse **Marie-Thérèse** (1870/1953)

* Un Wolff est commissaire de police du 1er arrondissement ancien de Paris sous Louis-Philippe.

Lors du décès de sa première femme, **Hypolite Bernard Antoine Wolff** est dit employé et demeurant 29, rue d'Aboukir, dans le 2^e arrondissement actuel.

Le commissaire Wolff selon les almanachs royaux et nationaux :
* 1817 : Wolff, 15 rue Michel-le-Comte, officier de paix * 1820 : Wolff, 12 rue Tiquetonne, officier de paix à l'Inspection générale de la police (1er arrondissement ancien) * Non cité en 1830 * 1833, 1838 : Wolff, 39 rue de Caumartin, commissaire de police du quartier de la Place-Vendôme (1er arrondissement ancien) * 1841, 1842 : Wolff, 48 rue Basse-du-rempart, commissaire de police du quartier de la Place-Vendôme (1er arrondissement ancien) * 1844 : Wolff, 16 rue Godot-de-Mauroy, commissaire de police du quartier de la Place-Vendôme (1er arrondissement ancien).

** WOLFF (AUGUSTE - DÉsirÉ - BERNARD), pianiste, compositeur et facteur français, chef de la célèbre maison de commerce de pianos connue aujourd'hui sous la raison sociale Pleyel-Wolff et Cie, est né à Paris le 3 mai 1821. Il fit d'excellentes études au conservatoire, où il fut élève de Zimmermann pour le piano et d'Halévy pour la composition, et où il remporta, en 1839, en même temps que M.



Victor Massé, un brillant premier prix de piano. Peu d'années après, en 1842, il devenait professeur d'une classe de piano dans l'établissement dont il avait été l'élève ; en même temps il s'occupait de composition et publiait, chez l'éditeur M. Richault, une trentaine de morceaux de divers genres pour son instrument. Toutefois, M. Wolff conserva seulement pendant cinq années la direction de la classe qui lui était confiée. Bientôt, en 1850, il entra auprès de Camille Pleyel, le célèbre facteur de pianos, devenant son associé en 1852, et en 1855, à la mort de cet homme distingué, prenait la direction de la maison, dont il n'a cessé d'être le chef jusqu'à ce jour. Une existence nouvelle commença alors pour M. Wolff, qui, doué de qualités pratiques remarquables et d'un rare esprit d'invention, s'est distingué par les perfectionnements divers qu'il a apportés dans la fabrication des pianos, aussi bien que par l'ingéniosité et l'utilité de certaines découvertes intéressantes. C'est à lui qu'on doit un système d'échappement double spécial à la maison Pleyel-Wolff, la construction des petits pianos à queue dont le succès a été si légitime et si considérable et des grands pianos à queue à cordes croisées, les nouvelles combinaisons de constructions métalliques applicables à tous les modèles pour les climats extrêmes, le pédalier destiné à faciliter aux jeunes pianistes l'étude de la pédale de l'orgue, et enfin le clavier transpositeur et la pédale tonale. Le clavier transpositeur est un clavier mobile et indépendant, qu'on peut adapter sur tous les pianos, et qui, à l'aide d'une série de crans pratiqués à l'une de ses extrémités, se place de telle façon que le rapport variable de ses touches avec celles du clavier de l'instrument donne à l'exécutant la facilité d'opérer mécaniquement, tout en jouant dans le ton écrit, quelque transposition que ce soit. Ceci est à la fois ingénieux et fort utile. Mais la pédale tonale, dont M. Auguste Wolff est aussi l'inventeur, part d'un principe musical plus élevé et rend un service artistique plus important. Il arrive souvent que l'oreille est désagréablement affectée de l'effet produit par l'emploi inconsidéré de la grande pédale (pédale forte) du piano dans certains passages où cette intervention est beaucoup plus fâcheuse qu'utile ; on a vu des artistes jusqu'à un certain point réputés, des virtuoses connus

tomber dans cette erreur, et tenir la pédale ouverte dans des traits de rapidité des deux mains, ce qui donne une sonorité déchirante, ou, par exemple, après un changement de tonalité, jouer en ré alors que la pédale, toujours tenue par eux, fait résonner la tonalité précédente de si bémol. C'est pour obvier à cet inconvénient déplorable, pour amener la disparition de ce défaut harmonique, que M. Auguste Wolff a inventé la pédale tonale, ou pédale harmonique, dont on a fait la description voici : - "Au milieu des pédales ordinaires du piano, le forte et la sourdine, à l'usage desquelles rien n'est changé, se trouve la pédale tonale ; elle correspond à un petit clavier d'une octave d'ut, situé au milieu du grand clavier du piano, mais sur un plan un peu plus réculé, à peu près comme un clavier de récit sur l'orgue. On abaisse lestement sur ce piano-miniature la note ou les notes qui forment l'harmonie fondamentale du passage, et elles vibrent doucement aussi longtemps que l'on tient la pédale du bas. Ce cette façon, on obtient une harmonie pleine, molleuse, qui abolit la sécheresse du piano, et, considération plus artistique encore, on rend fidèlement les modulations voulues par le compositeur ou commandées, si l'on improvise, par l'évolution de la pensée musicale. Le pédalier de M. A. Wolff, non-seulement facilite aux organistes l'étude de la pédale, mais il permet aux pianistes de rendre les plus beaux effets que Bach, Mendelssohn, Beethoven, Chopin et autres grands maîtres du piano ont confiés aux tenues de pédale, et aussie de transporter par imitation, sur le piano, les tenues de cors, bassons et clarinettes, qui donnent tant de sonorité et de consistance à l'orchestration des symphonies et des opéras."

Les travaux très-intéressants de M. Auguste Wolff, son activité, son esprit toujours en éveil, ont maintenu la maison Pleyel au premier rang de fabriques de pianos du monde entier et lui ont conservé la supériorité qu'elle n'avait jamais cessé d'exercer. Les principes élevés et libéraux de M. Wolff l'ont d'ailleurs poussé à associer, dans une mesure très-large, les ouvriers de cette maison à sa prospérité, et cela à l'aide d'une série d'institutions très-utiles, très-intéressantes, qui stimulent la bonne volonté de chacun et produisent les meilleurs résultats. C'est ainsi que l'on voit fonctionner, dans la fabrique Pleyel-Wolff, une société de secours mutuels, une caisse de prêts sans intérêt pour les employés et ouvriers, une école où sont admis 60 enfants, une autre école où sont formés 45 apprentis ; de plus, la maison entretient quatre boursiers à l'école fondée par la chambre de commerce, elle a formé un orphéon, et enfin elle tient à la disposition de son personnel un bibliothèque, un gymnase et une chapelle.

M. Wolff, d'ailleurs, n'oublie pas qu'il a été et qu'il est resté un artiste fort distingué. Président d'honneur de la Société des compositeurs de musique, il met à la disposition de cette compagnie les locaux nécessaires à ses travaux et à ses séances, et celle-ci lui doit la fondation d'un prix permanent à laquelle elle a donné le nom de prix Pleyel-Wolff, et qui, chaque année, est destiné à la mise au concours d'une œuvre importante pour piano, avec ou sans orchestre ; lorsque cette œuvre exige un accompagnement d'orchestre, M. Wolff prend à sa charge personnelle tous les frais que nécessite son exécution publique. On ne saurait, dans tous les cas que nous venons d'énumérer, agir avec plus de générosité, d'intelligence, et, soit, comme artiste, soit comme grand industriel, mieux encourager, sous tous les rapports, tout ce que, de près ou de loin, se rattache directement ou indirectement à l'art et à sa plus grande expansion possible.

* Chevalier de la Légion d'honneur (1862)

* Membre résidant de l'Institut Historique (4e classe, Histoire des Beaux-Arts)

* 1855 - Exposition Universelle de Paris : Médaille d'honneur

* 1861 - Exposition Universelle de Metz : Diplôme d'honneur

* 1862 - Exposition Universelle de Londres : Price medal

* 1867 - Exposition Universelle de Paris : Hors concours, membre du jury

* 1872 - Exposition Universelle de Lyon : Hors concours

* 1873 - Exposition Universelle de Vienne : Hors concours

* 1873 - Exposition du Chili : Médaille d'honneur

* 1873 - Exposition de Blois : Diplôme d'honneur

* 1878 - Exposition Universelle de Paris : Rappel de médaille d'or

* 1881 - Exposition Musicale de Milan : Médaille d'or

Chevalier de la Légion d'honneur.



De la famille CALLIES/AUSSEDAT à la dynastie MICHELIN



En 1884, **Marie Aussedat**, fille de **Jean-Marie I Aussedat** et d'**Augustine Basin**, épouse **Jacques Callies** (1859-1925), Polytechnicien et

ingénieur de l'armement naval, fils du Docteur **Jules Aristide Callies** (1823-1907), Directeur de l'hôpital et grande figure d'Annecy, descendant d'une famille de notables bien implantée sur la région depuis au moins le 16ème siècle. Après une carrière passée dans divers arsenaux, **Jacques Callies** donne en 1908 sa démission de la Marine pour entrer à la Papeterie **Aussedat** où il avait succédé en 1904 comme Président à son beau-frère **Jean-Marie II Aussedat**, qui venait de mourir brusquement.

Le ménage de **Jacques** et **Marie Callies** a eu 12 enfants, dont 3 épousèrent 3 enfants d'Edouard michelin :

- leur 2^{ème} enfant **Jean Callies** (1886-1961) épousa en 1920 **Marguerite Michelin** (1896-1984). Ils ont eu 9 enfants .

- leur 10^{ème} enfant **Madeleine Callies** (1898-1936) épousa en 1921 **Etienne Michelin**(1898-1932). Ils ont eu 4 enfants. Ce sont les parents, morts tous deux très jeunes, de **François Michelin** (1926).

- leur 12^{ème} enfant **Joseph Callies** (1905-1977) épousa en 1931 **Hélène Michelin** (1907-1997). Ils ont eu 10 enfants.

Dès 1910, **André Michelin** avait lancé, à titre publicitaire, les cartes routières. Ces cartes nécessitaient un papier de très haute qualité, tant pour la finesse d'impression, que pour la résistance au pliage, à la manipulation, à la salissure, à l'humidité. C'est tout naturellement qu'il s'adressa après le mariage en 1920 de son fils Jean (ancien Directeur adjoint de l'Usine **Aussedat**, devenu Directeur de l'Usine Michelin de Clermont Ferrand) à la Papeterie Aussedat qui était déjà spécialiste de ces papiers haut de gamme, savoir-faire que l'on retrouvera ensuite dans la fabrication de cartes perforées pour les machines à statistiques puis les ordinateurs. Les Papeteries Aussedat avaient d'ailleurs déjà fourni le papier sur lequel l'Armée faisait imprimer ses célèbres cartes d'Etat-Major.

En 1935, **Bull**, tout jeune constructeur français de «machines à statistiques», risque d'être acheté par un groupe américain si on ne trouve pas des capitaux français pour faire en urgence une contre-offensive. **Edouard Michelin** ne joue officiellement aucun rôle dans l'analyse de la situation et la décision de contre-offensive; Il est cependant très vraisemblable qu'il a un rôle de conseil actif, quoique discret, dans la mobilisation de capitaux familiaux pour prendre le contrôle de **Bull**. Il achète même discrètement à titre personnel un paquet d'actions au porteur. Son gendre **Jean Callies**, qui était à cette époque Directeur de l'Usine Michelin de Clermont Ferrand, devient en début 1936 Président du Conseil d'Administration d'**Aussedat** (jusqu'en 1959) et Président de **Bull** (jusqu'en 1940, date à laquelle il laisse la Présidence de Bull à son frère **Jacques**). L'autre gendre Callies d'Edouard Michelin, **Joseph**, qui était jusque là adjoint de son frère **Pierre** à la Direction de l'usine **Aussedat** de **Cran-Gevrier**, va prendre en 1937 la Direction technique de **Bull**, dont il deviendra Président après le décès subit de son frère **Jacques** en 1948.

François Rollier (1915/1992), fils de **Marthe Callies** mariée à **Pétrus Rollier** (notaire) et petit-fils de **Jacques Callies** et **Marie Aussedat** fut pendant 25 ans (1966 à 1991) co-gérant de l'entreprise **Michelin** aux côtés de son cousin germain **François Michelin**. Il était le père de **Michel Rollier** (1944), qui a succédé en 2006 à **Edouard Michelin** (fils de **François Michelin**) à la tête du groupe **Michelin**, à la mort de ce dernier.

Michel Rollier a débuté sa carrière en 1971 dans la **Aussedat Rey** dans laquelle il a occupé les fonctions

de contrôleur de gestion jusqu'en 1982, puis de directeur d'unité opérationnelle de 1982 à 1987, de directeur financier de 1987 à 1994 et de directeur général adjoint de 1994 à 1996 date de son entrée chez **Michelin**.

De la famille MONTAGNE à MICHELIN

Etienne MICHELIN, fils d'**Edouard** a eu 4 enfants dont un est décédé jeune. Les 3 autres, devenus adultes ont épousé 3 enfants de la même famille, la famille Montagne aux valeurs chrétiennes revendiquées.

Geneviève Michelin a épousé **Rémy Montagne***, avocat d'affaires et notaire, qui fut député MRP (il battit Pierre Mendès-France à Louviers en 1958) et Secrétaire d'Etat UDF en 1980-81. Il a lancé en 1978 le groupe de presse et d'édition Ampère/Edifa devenu Média-Participations.

François Michelin (1926) a épousé **Bernadette Montagne**. C'est lui qui a longtemps été gérant de l'entreprise **Michelin**, charge à laquelle lui a succédé son fils **Edouard** en 1999.

Marthe Michelin a épousé **Marien Montagne**, viticulteur et oléiculteur en Lubéron dans la région d'origine de la famille.

**Remy Montagne, né le 9 janvier 1917 à Mirabeau (Vaucluse) et décédé le 10 janvier 1991, est un homme politique, éditeur et avocat d'affaires français.*



Invalide de guerre (gravement blessé au visage dans son char, en juin 1940), ce fut un résistant de la première heure. Président, après la guerre, de l'Association catholique de la jeunesse française (A.C.J.F), qui comprenait la J.O.C, la J.E.C, la J.A.C, la J.I.C et la J.M.C, il fut un fervent européen, politiquement centriste.

Parlementaire presque sans interruption de 1958 à 1980, il battit Pierre Mendès-France à Louviers en 1958, il fut secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé et des affaires sociales du 2 octobre 1980 au 13 mai 1981 dans le troisième gouvernement de Raymond Barre.

Il fonde en 1981 le groupe Ampère qu'il dirige, puis le groupe devient Média participations en 1986, et regroupe aujourd'hui les maisons Fleurus, Mame, Dargaud Le Lombard, Dupuis. Il le dirige jusqu'à sa mort en 1991 avant que son fils Vincent Montagne en prenne la présidence.

La dynastie MICHELIN

Le premier connu est **Jérémy Michelin**, dont on ne sait rien, il a du connaître la fin du 16^{ème} siècle.

Son fils **Jean Michelin**, marchand tanneur à Troyes, a épousé **Marguerite Dorigny**.

Son fils **Edmé Michelin** né en 1644, marchand tanneur à Troyes puis à Paris, a épousé **Marie Groguet**.

Son fils **Jean Baptiste Michelin** (1678/1751), marchand tanneur à Paris, a épousé **Geneviève Quatrelivres**.

Son fils **Jean Michelin** (1700/1785), secrétaire du Roi et commissaire des guerres et aux revues, a épousé **Marie Moreau**.

Son fils **Louis Michelin** (1737/1794) notaire, maire de Montgeron, conseiller de Louis XV, a épousé **Marie Thérèse Wattiaux** (fille et petite fille d'artistes peintres).

Son fils **André François Michelin** (1783/1846), artisan rubanier, négociant, peintre, a épousé **Marie Françoise Chambry**.

Son fils **Jules Louis Michelin** (1817/1870), employé des douanes, artiste peintre, industriel, a épousé **Adèle Louise Blanche Barbier**.

Ce sont les parents de deux fondateurs de l'**Entreprise Michelin**.

"André" Jules Aristide Michelin (1853/1931). Elève de



l'Ecole Centrale en 1877 puis des Beaux-Arts, section architecture. Après avoir été pendant 5 ans dans le service de cartographie du ministère de l'Intérieur, il monta sa propre entreprise de charpente métallique. Il construisit entre autres, le marché couvert de Clermont-Ferrand, la Bourse du Commerce de Dijon, l'usine Peugeot de Valentigney et celle des cycles Clément à Levallois-Perret.

Il épouse en 1881 **Claire Ambroisine "Sophie" Wolff**, avec laquelle, il aura de nombreux enfants dont **Marcel** qui jouera un rôle important dans l'entreprise Michelin.

En 1886, il héritera de l'entreprise familiale **Barbier & Daubrée** située à **Clermont Ferrant**. Il fera, alors, appel à son frère **Edouard** pour constituer, avec lui, le **28 mai 1889** la **Société Michelin & Cie**.

"Edouard" Etienne Michelin (1859/1940). Licencié en



droit, il entre à l'école des Beaux-Arts de Paris, dans la section peinture, où il est l'élève du peintre Bouguereau. Ses talents le destinent à une carrière artistique comme son père Jules Michelin avant qu'il ne soit appelé par son frère André pour redresser

l'entreprise familiale fondée par Edouard Daubrée et Aristide Barbier.

Le **28 mai 1889**, la saga de l'**Entreprise Michelin & Cie** peut commencer.

Il épouse en 1894 **Marie-Thérèse Wolff** qui lui donnera 6 enfants.

Edouard reste le gérant de la **Société Michelin & Cie** pendant 51 ans, au cours desquels il transforme la modeste fabrique en un groupe de taille internationale, qui compte plus de 25 000 salariés à son décès.

En 1891, **Édouard Michelin** invente le pneumatique démontable pour les bicyclettes, système qu'il adapte à l'automobile en 1894.

*En 1900, **André MICHELIN** qui a suivi des études de cartographe, propose un guide destiné à quelques automobilistes existants. Les premières cartes routières MICHELIN vont suivre rapidement.*



Il faut noter qu'André MICHELIN ne se contente pas de travailler sur les guides et les cartes, il participera également aux activités relatives aux pneumatiques avec son frère Edouard.

Un an après le premier tour de France automobile, profitant de la dynamique créée par l'Exposition universelle de 1900 à Paris, ils lancent le fameux Guide rouge, devenu le Michelin. Nouveau succès. Tiré à 35 000 exemplaires de 800 pages, cet ouvrage permet aux voyageurs de disposer d'informations plus précises. Hôtels, restaurants, mais aussi adresses de garages pour d'éventuelles réparations. Ce guide devient le compagnon de route de tout voyageur.



Entre 1904 et 1914, Les frères Michelin créent les guides étrangers : l'Europe, l'Afrique du Nord, l'Egypte...

En 1906, André Michelin fonde à Paris, boulevard Pereire, le Bureau de renseignements pour voyageurs automobiles. Ce bureau délivre gratuitement aux automobilistes les itinéraires routiers détaillés. Très vite, cet outil d'information formidable à amené les frères Michelin à se préoccuper de la signalisation et, en tout premier lieu, de la numérotation des routes. Il est vrai que, en cette première décennie du XXe siècle, s'orienter dans une région inconnue relevait de la gageure !

En 1908, André Michelin va rapidement se montrer comme un véritable pionnier de la signalisation routière.

En 1910, A son initiative apparaissent les plaques "Merci" à deux faces sur lesquelles étaient indiqués le nom des localités, la désignation et le numéro des routes, et des inscriptions de sécurité telles que "Veuillez ralentir" placées à l'entrée de l'agglomération et un "Merci" à la sortie.



Entre 1911 et 1914, Sur tous les panneaux installés figure le nom du sponsor de l'opération : MICHELIN. Durant cette période ce sont ainsi 30.000 plaques émaillées qui sont offertes et posées gratuitement dans les municipalités de France.



En 1912, André MICHELIN écrit une brochure imprimée à un million d'exemplaires intitulée « Notre avenir est dans l'air »

A l'occasion du Salon aéronautique, André Michelin lance une pétition nationale pour la numérotation des routes. Le président de la République, Armand Fallières, présent pour inaugurer cet événement, en est le premier signataire. Un mois plus tard, 200

000 signatures sont remises en grande pompe au ministère des Travaux publics.

En 1913, Le 17 mars 1913, le ministre concerné, Jean Dupuy, signe la circulaire approuvant la généralisation du numérotage des routes. Michelin avait déjà édité ses premières cartes routières, une sur la région de Clermont-Ferrand, une sur la côte méditerranéenne, et une sur la région parisienne.



Une carte routière de toute la France est achevée. Michelin devient éditeur de cartes routières du monde entier.

En 1918, Dès le lendemain de la première guerre mondiale, André Michelin entreprend seul l'étude d'un appareil de signalisation qui regrouperait sur un seul support toutes les indications nécessaires au bon cheminement de l'automobiliste. En ce qui concerne les panneaux indicateurs, André Michelin eut l'idée d'utiliser des plaques de lave émaillée, plus résistantes et inoxydables, avec comme support massif, du béton armé.

En 1920, Toujours soucieux d'améliorer les conditions de voyage des automobilistes et de développer ses activités, le fabricant s'intéresse également à la signalisation des routes. Notamment avec les fameuses bornes d'angle à quatre faces rouges et blanches.

En 1926, Michelin invente les fameuses étoiles de « bonne table » en province, des deux et trois étoiles en 1931 et des étoiles pour les tables parisiennes en 1933.

Imaginée en 1918, c'est en l'année 1928 que la borne d'angle prend sa forme définitive, après l'étude de quatre prototypes.



En 1931, La borne d'angle est validée officiellement. La société Michelin en installera jusqu'en 1939, elle produira également des poteaux, des panneaux muraux de signalisation, des panneaux de danger et de priorité.

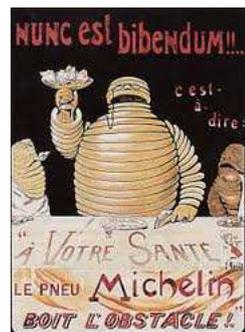
En 1931, En avril, André MICHELIN décède à l'âge de 78 ans.

André MICHELIN aura conservé toute sa vie un intérêt particulier pour la sécurité routière. Sans pour autant délaisser la fabrication des pneumatiques, il se concentra sur les cartes et les guides qu'il proposa aux utilisateurs des routes françaises.

Grâce à une solide campagne publicitaire, le pneu Michelin à chambre conquérait bien vite le marché de la bicyclette, puis celui des fiacres parisiens. Restait à obtenir le même succès sur l'automobile naissante qui en était restée au pneu plein. **Eduard Michelin** fait développer en 1895 les premiers pneus à chambre pour autos et utilise de nouveau les courses pour faire connaître son invention. Il pilota lui-même, avec son frère et associé André, l'une des voitures du Paris-Bordeaux.



Dès 1901, le succès était au rendez-vous. Entre-temps, le célèbre **Bibendum**, bonhomme fait d'une superposition de pneus, avait fait son apparition en 1898 dans la publicité avec le slogan : "**Nunc est bibendum; A votre santé ! le pneu Michelin boit l'obstacle**".



La société **Michelin** avait changé de dimension, créant des usines dans le monde entier, installant

d'immenses plantations d'hévéas en Indochine pour assurer ses approvisionnements en caoutchouc.

En 1930, le constructeur automobile **Citroën** était mis en liquidation judiciaire (coût de la mise au point de la traction avant, et frais généraux incontrôlés du fait de l'excentricité du président André Citroën). Michelin, l'un des gros créanciers de Citroën, se porte acquéreur, convertissant ses créances en actions. Dès lors, jusqu'à la prise de contrôle de Citroën par Peugeot en 1974, ce seront des représentants de la famille Michelin qui présideront Citroën : **Pierre Michelin, Robert Puiseux** (fils et gendre d'Edouard Michelin), et **François Rollier**, un de leurs neveux, fils de Marthe Callies et petit-fils de Jacques Callies et Marie Aussevadat.

Pendant ce temps, le groupe **Michelin** devenait le leader mondial de son secteur, obligeant Henry Ford II à venir négocier jusqu'à **Clermont Ferrand** l'équipement de ses voitures, cumulant les inventions et les records, fondant sa prospérité sur l'innovation permanente, une forte culture d'entreprise, le contrôle drastique des coûts, la communication, et, paradoxalement, un usage maîtrisé du secret.

L'entreprise a construit pendant la 1^{re} guerre mondiale des centaines d'avions Bréguet-Michelin, qui ont contribué à la victoire en 1918. Avant ces faits d'armes, les frères Michelin avaient doté de nombreux concours de pilotes, de manière à créer une école française de pilotage et en proposant notamment un atterrissage au sommet du Puy-de-Dôme, à 1 465 mètres.



Les successeurs dans l'entreprise

Edouard Michelin avait d'abord appelé son fils aîné **Etienne** né en 1898 comme co-gérant de la société en vue de prendre sa succession. Pilote expérimenté, il décolle le 27 août 1932 en fin d'après midi de l'aérodrome d'Aulnat à bord de son Moth de 85 CV et met le cap vers la chaîne des Puys. Pris dans un orage, il s'écrase dans la plaine de Lachamps, au pied du Puy de Dôme, et est tué dans l'accident. Une stèle à sa mémoire est érigée sur le lieu de l'accident, sur la commune de Saint-Genès-Champanelle.



Il appelle alors son deuxième fils **Pierre** né en 1903. Il est envoyé chez **Citroën** pour en améliorer la gestion financière. Devenu président en juillet 1935, en remplacement de **André Citroën** (très critiqué pour sa

gestion financière du projet de la Traction), **Pierre Michelin** améliore le projet de la **Traction**.

Il trouvera la mort en 1937 dans un accident de la route au volant d'une **Traction Avant**.



Edouard fait alors appel à son gendre **Robert Puiseux** marié à sa fille **Anne** pour gérer l'entreprise avec lui. **Edouard** décèdera en 1940.

L'arbre d'une famille assise sur deux branches

Il faut redessiner l'arbre Michelin : deux branches, deux caveaux, deux destins. Au départ, Edouard et André, frères de génie qui, au début du siècle dernier, sauvèrent l'usine de caoutchouc des aïeuls et lancèrent l'épopée du pneu. Ils portaient à la sortie de la messe le même complet gris, et l'hiver le même plaid écossais venu de Londres. Ils avaient épousé les soeurs Wolff, dont le père tenait la fabrique des pianos Pleyel. André, c'était l'aîné, l'ingénieur, diplômé de Centrale, mais curieusement ce fut Edouard, sorti des Beaux-Arts où il se rêvait peintre, qui inventa le pneu démontable. C'était lui qui tenait l'usine à Clermont, c'était lui le père des ouvriers. André, c'était le bateleur, il inventa les cartes, popularisa le Bibendum, mais il était à Paris, il courait les banquets, les discours et les rallyes automobiles, il était mondain, il n'était pas tous les matins à l'usine. Et l'idée s'installa à Clermont que des deux André était le dilettante. " Si je suis le champagne, mon frère en est la mousse ", disait Edouard, sans sourire. La mousse, donc. Ephémère. Légère. Pas sérieuse.

André mourut le premier. Il laissait trois enfants dont deux fils, Jean et Marcel. Edouard, lui, enterra ses deux fils fauchés sur la route et dans les airs. Puis il s'éteignit à son tour, en 1940. Les fils d'André pouvaient alors reprendre les rênes de l'usine, Marcel notamment, qui avait fondé en 1911 le premier club sportif Michelin, qui était aussi directeur du service Etudes et essais depuis 1909. Mais non. Quelque chose coïncidait, comme si l'armature rigide mise en place par Edouard empêchait les héritiers d'André. C'était la guerre, on n'avait pas le temps de discuter. On nomma à la gérance un proche, Boulanger, et Puiseux, gendre d'Edouard. L'usine composa avec Vichy et la Wehrmacht tout en abritant la Résistance. Marcel fut le premier de la famille à entrer en action. En 1942, il organisait un maquis de réfractaires au STO dans les forêts d'Effiat et aussi des groupes de départ pour Londres et Alger. Le maquis fut assez vite repéré par la Gestapo. En juillet 1943, Marcel et son fils Jacques, étudiant en médecine, furent arrêtés à la suite d'une dénonciation, chez eux, à Layat. C'était la dernière fois qu'on vit Marcel. Déporté à Buchenwald où il travaillait à la carrière, son nom fut ajouté au dernier moment sur une liste de prisonniers réclamés par les SS au camp d'Ohrdruf, en 1945. Un mois plus tard, il y mourait d'une pneumonie, il avait été laissé nu pendant deux heures dans la neige et le vent après la douche. Il ne sut jamais la mort de son fils Jean-Pierre qui, apprenant son arrestation, rejoignit un bataillon de choc en Corse et mourut d'une rafale de mitraillette en 1943. Son fils Jacques eut plus de chance, il faisait partie des survivants

que l'armée américaine trouva en entrant au camp de Flossenbürg. Philippe, parti en Angleterre, était sain et sauf. Après la guerre, la gérance. Philippe, fils de Marcel, ou bien Jean, frère de Marcel, pouvaient prétendre à diriger l'usine. La branche d'André pouvait se prévaloir de son droit de primogéniture. Mais le système mis en place par Edouard tint bon. Le clan était placé industriellement et financièrement sous un commandement unique, ce qui impliquait la même subordination des membres à l'esprit tribal, la même soumission de tous à un seul. Les destinées de l'entreprise étaient entièrement entre les mains des petits-enfants d'Edouard, et lorsque la mort en fauchait quelques-uns, on faisait en sorte d'attendre que leurs fils grandissent. C'est ainsi que le clan le plus austère et le plus hermétique de la famille prit les choses en main, sûr d'être les garants de l'esprit Michelin. Ce n'est pas dans cette branche-là qu'on découvrirait aujourd'hui un enfant né hors les liens sacrés du mariage.

Robert Puiseux restera gérant de l'entreprise jusqu'à ce que **François**, fils d'Etienne et petit-fils d'Edouard prennent sa suite. Il sera secondé par **Pierre Boulanger** (aucun lien de parenté avec la famille Michelin) puis par **Emile Durin**, à la mort accidentelle de **Pierre Boulanger**.



François Michelin : Petit-fils d'Edouard Michelin et fils d'Etienne Michelin, François Michelin né en 1926, à Clermont-Ferrand. Il est orphelin à la mort de ses parents Etienne en 1932 et Madeleine Callies en 1936. Il sera alors élevé par sa tante **Marthe Callies** mariée avec **Pétrus**



Rollier au bord du lac d'Annecy. Après des études classiques, il entre, en 1951, à l'usine Michelin des Carmes à Clermont Ferrand, où il suit un stage d'intégration des ingénieurs. Pendant deux ans il travaille avec les équipes qui font les horaires en 3x8, comme ouvrier à l'atelier Poids Lourds des Carmes et comme confectionneur de pneus pour voitures particulières à l'usine de Cataroux. Après avoir suivi un stage de commerce avec les voyageurs de la maison et fait le tour de France des garagistes, il effectue un stage de plusieurs mois en Italie, à l'usine de Turin, et se voit confier la responsabilité de l'atelier Poids Lourds métallique aux Carmes.

Le 28 mai 1955, il devient cogérant, avec **Robert Puiseux**, de la Manufacture, avant de devenir le patron en octobre 1959.

En 1966 il appelle à ses côtés son cousin germain **François Rollier** comme cogérant et effectua la même démarche en 1986 avec **René Zingraff**.



En 1991, les fonctions de **François Rollier** prenant fin, il appelle l'un de ses fils, **Edouard** comme cogérant. **Edouard Michelin** lui succédera en 1999.



Sous l'impulsion de François Michelin, le Groupe Michelin est devenu le premier fabricant mondial de pneumatiques avec des implantations dans tous les continents et une intégration des marques telles que **Kleber, BFGoodrich/Uniroyal, ...** La technique radiale a été adaptée aux poids lourds en 1952, au génie civil en 1959, à l'avion en 1981 et à la moto en 1987.

Le patron ermite

A la fois provincial et international, conservateur et innovateur, influent et austère: après quarante-trois ans de règne, le champion mondial du pneu reste une énigme

A Orcines, les habitants du village l'appellent "le Château". Mais de château, point à l'horizon. Le plus obstiné visiteur de passage doit se contenter de localiser l'endroit. Enfoui dans les bosquets, ceint par de hauts murs, La Bosse - c'est le nom du castel - ne laisse rien paraître aux curieux. La demeure, discrète, presque fantomatique, est à l'image du maître des lieux, François Michelin, le champion mondial du pneumatique. Le plus illustre des inconnus de l'industrie française.

La Bosse, au lieu-dit la Baraque - l'ancienne propriété d'Edouard Michelin, le grand-père de François. L'aïeul et son frère André ont fondé la Manufacture en 1889. Tous deux sont enterrés dans le petit cimetière d'Orcines, derrière la poste. Sur la tombe d'Edouard, qui repose aux côtés de sa femme et de ses deux fils, un bouquet fané jouxte une branche en bronze rouillé. Elle porte cette inscription: "Le personnel des usines Michelin". Ici, le passé n'est jamais bien loin.

Orcines, sur la départementale 941 A, au pied du Puy de Dôme, à cinq minutes de Clermont-Ferrand - l' "omphalos" de la dynastie Michelin. Le chef du clan a choisi de résider là depuis qu'il a cédé son hôtel particulier du cours Sablon, à Clermont. Le produit de la vente de l'imposante bâtisse blanche a été reversé intégralement à la Manufacture - contribution du patron après que la société eut lancé, en 1983, son deuxième plan social. Depuis, cinq autres ont suivi et les effectifs sont tombés de 30 000 à 15 000 salariés.

Comme toujours, en ville, le geste a été salué par les uns, contesté par les autres. Dans la capitale auvergnate, continue de susciter les passions. Les premiers soulignent la générosité, l'humanisme, le sens de l'effort et de la responsabilité de l'entrepreneur, premier employeur et premier contribuable local. Les seconds dénoncent le paternalisme, l'hypocrisie, l'archaïsme...

A la veille de sa mort, François Michelin reste caricaturé. Offrant une image schizophrène et, pour le moins, paradoxale. A la fois provincial et international, conformiste et aventurier, conservateur et innovateur, modeste et volontiers donneur de leçons, laborieux et génial... Capable de piloter son hélicoptère pour "monter" à Issy-les-Moulineaux, puis de prendre le métro pour se rendre, avenue de Breteuil, au siège parisien du groupe.

Le personnage trimbale une série de clichés. Sans doute parce que l'homme, secret, soupçonneux, avare de confidences, a toujours cherché à se protéger. Entretien un voile de mystère autour de lui. Au point d'apparaître plus puissant, peut-être, qu'il ne l'est en réalité et d'inspirer le silence. Au total, une bonne douzaine de personnalités contactées - industriels, banquiers, politiques, responsables administratifs, syndicaux, ecclésiastiques... - ont refusé de s'exprimer. Et la plupart de celles qui ont accepté de recevoir L'Express l'ont fait dans la plus grande discrétion et à condition, bien sûr, de ne pas être citées. Redouté, François Michelin? L'establishment l'honore volontiers, rend hommage au parcours exceptionnel de l'industriel, mais s'interroge sur le "sage

de Clermont", le "baron auvergnat" et, pour tout dire, sur cet original dont toute l'action et la vie sont ordonnées autour de son entreprise et de sa famille.

"FM", comme disent ses employés, et son regard fixe et profond qui vous scrute et vous interroge. C'est d'abord une gueule: un grand front dégarni, le cheveu blanc, des oreilles décollées, de larges poches sous les yeux, la lèvre épaisse et, au bout du visage, souvent éclairé par un sourire malicieux, presque espiègle, un menton qui se rétrécit, comme si la nature l'avait contrarié. Et une silhouette: longiligne, légèrement voûtée, sous un éternel imper défraîchi. Insensible aux modes, anonyme et anodin, François Michelin, c'est "Mon Oncle" de Tati revisité par Columbo.

"Si vous demandez à un mille-pattes comment il marche, il attrape une congestion cérébrale." L'homme adore manier formules toutes faites et aphorismes. "Il parle souvent par images ou paraboles, souligne un proche, peut-être à cause de sa grande fréquentation de la Bible et des Evangiles." Sans craindre d'aligner les poncifs. Ses allocutions prononcées, chaque année, devant les médaillés du travail sont un modèle du genre: François Michelin prêche littéralement devant ses troupes. N'hésitant pas à ressasser le même discours mêlant message d'espoir ("Tout nuage noir a toujours un liseré blanc"), paternalisme ("Pour moi, c'est très important de savoir ce que vous avez dans la tête et dans le coeur"), pédagogie lancinante ("La maison n'a pas à nous donner du poisson mais à nous apprendre à pêcher")... Quand il ne sert pas tout court un sermon: "Chacun de vous sait parfaitement qu'on ne peut négliger de mettre de côté la part de récolte nécessaire aux semailles futures." Travail, famille, Michelin.

Mais, comme tous les timides, ce muet célèbre est aussi capable de coups de gueule et de charges violentes. D'où émerge un conservatisme à faire dresser les cheveux sur la tête. Pour preuve, cet entretien à Paris Match, en février 1978, que rapporte Herbert Lottman dans un ouvrage qui vient de paraître chez Flammarion (Michelin. 100 ans d'aventures). Tout FM est là. Ni idéologue ni doctrinaire, mais entier et péremptoire. "Dans six ans la France sera finie", annonce le titre. Explication: "Si elle ne se met pas sérieusement au travail." Plus loin: "Les syndicats ne sont pas du tout nécessaires à la vie de l'entreprise. Au fond, les syndicats ne sont que l'expression de l'insuffisance des patrons." Quant aux gouvernements, quelle que soit leur étiquette politique, ils sont accusés de pratiquer le socialisme depuis 1936 et les technocrates, d'achever de "flanquer la France par terre". Vingt ans plus tard, les propos n'ont pas changé d'un iota.

Au moins, ce patron-là a son franc-parler. Il n'a peur de personne. Un jour, l'assemblée permanente du CNPF, qui réunit quelque 300 personnes, écoute un exposé sur la politique fiscale. Le rapporteur, Henri Fayol, alors directeur général de Boussac, est une figure du patronat, un orateur redoutable, un tueur capable de vous assommer en trois phrases. Il n'a pas le temps d'achever son discours, d'ordinaire applaudi, que retentit dans la salle un coup de sifflet strident. Fayol sursaute et interroge: "Que celui qui vient de faire cela se nomme." C'était François Michelin: il avait sifflé. Avec les doigts, s'il vous plaît.

Qui eût cru capable d'une telle réaction ce jeune homme bien né? Venu au monde le 15 juin 1926, orphelin de père et de mère dès l'âge de 10 ans, François a été élevé par une tante, très pieuse, à Annecy. Marche, sport, pensionnat: il reçoit une éducation stricte et religieuse. Loin de l'agitation parisienne. Les biographes décrivent un adolescent mal fagoté, portant un éternel crêpe en signe de deuil. Après avoir décroché une licence de mathématiques, le gaillard commence, à 25 ans, un parcours initiatique à l'intérieur de l'usine. A "respirer le caoutchouc". Il voulait être astronome, mais son destin était tracé. Le 28 mai 1955, il accède à la gérance. Le journal interne, Bibendum, n'en souffle alors pas un mot - il faudra attendre 1957 pour que son nom soit mentionné! Après Edouard et André Michelin, les fondateurs, et Robert Puiseux, son oncle, le voilà devenu le chef de la maison, le troisième depuis la création de la société.

Le Patron - la majuscule, à Clermont, est de rigueur - n'a pas d'horaires fixes. Très "pagailleux", à l'image de son bureau clermontois, un vrai capharnaüm, dit-on, il délègue peu - "Il vous cède le volant, mais il garde la clef de contact" - et, d'abord, ce qu'il n'aime pas faire. En clair: tout ce qui ne relève pas de la technique. L'arrêté des comptes, par exemple. Son dada et son domaine réservé? La recherche, que ce pragmatique ne veut surtout pas corseter afin de libérer les énergies créatrices. Michelin cite souvent l'histoire de Fleming et de la découverte de la pénicilline...

Son obsession légendaire du secret va de pair. Si, le 12 juin 1959, le général de Gaulle a pu pénétrer dans certains bâtiments de l'usine, son escorte a dû l'attendre à l'extérieur. Même les pompiers de la ville n'y sont jamais entrés. "La moindre indiscretion, répète en substance Michelin, peut mettre en péril des années de recherche et, corollaire, l'avance technologique de la firme." Or, l'innovation, voilà le vrai sésame pour conquérir marchés et clients!

Hostilité envers tous les intrus

Le monsieur sait de quoi il parle: il a équipé les voitures du monde entier du pneu radial: plus durand, plus stable. Imposant, entre les années 50 et 70, sa technologie. Contraignant ses concurrents à s'adapter s'ils ne voulaient pas fermer boutique. C'est ainsi que François Michelin, après l'Europe, a conquis l'Amérique. Au point d'y gagner un surnom: "Dieu le Père", hommage à celui qui créa le monde du pneu tel qu'il demeure actuellement! Aujourd'hui, la firme auvergnate fait toujours preuve d'autant d'audace technologique, avec la "révolution C3M". Cette machine, ultrasecrète, "cracherait" deux fois plus de pneus qu'une usine traditionnelle et serait tellement compacte qu'elle tiendrait sur un semi-remorque. Ce qui n'empêche pas la société d'entretenir une image ascétique. "J'ai attendu une fois dans un bureau, persifle un grand banquier. Il y avait là, en tout et pour tout, un calendrier des postes et trois chaises en bois."

Passionné d'automobile, capable de "bouffer" des kilomètres dès qu'il doit prendre une décision difficile - sa façon aussi de se délasser - le Patron est un intuitif. C'est durant un vol Paris-New York qu'il a recruté son voisin de fauteuil, Andrew Voja Peters, un royaliste serbe qui fuyait le régime de Tito, pour représenter la firme aux Etats-Unis. Le bonhomme est également fidèle en amitié. Apprenant qu'un de ses anciens collaborateurs, à la retraite depuis quinze ans pourtant, s'apprête à quitter Clermont pour Périgourd, il lui dit: "Je veux passer l'après-midi avec vous." Quand il mourra, vingt-deux ans après son départ de l'entreprise, sa veuve recevra une lettre de six pages, signée Michelin.

Mais qu'on ne vienne pas marcher sur ses plates-bandes ou lui dicter ce qu'il doit faire! L'héritier peut être alors impitoyable. Prêt à pourfendre tout ce qui menace "sa" Manufacture. Faisant preuve d'une hostilité proverbiale à l'égard de l'Etat, de l'administration et, de façon générale, de tous les intrus - ah, les conseillers parisiens! - qui veulent se mêler de la gestion de l'entreprise. Les 35 heures, à Clermont, décidément, ça ne passe pas! De la même manière, le Patron ne se sent pas tenu d'expliquer ce qu'il entend.

Voilà quelques années, il avait tenté de mettre en place, dans certains ateliers, un service de travail en continu, qui englobait les week-ends. "L'évêque, Mgr Dardel, manifesta sa réserve au nom des droits du Seigneur, raconte l'ancien maire de Clermont, Roger Quilliot, qui connaît son Michelin par coeur, au point de lui consacrer un chapitre dans son dernier livre (Misères et grandeurs des maires de France, chez Albin Michel). Quant à moi, interrogé à la radio, je tins, en laïque, un langage similaire. Il me le reprocha, m'objectant que le continu aurait apporté des emplois à la ville. ??Que n'avez-vous exposé ce que vous me dites ici? ?, lui dis-je. Ce à quoi il me répondit, agacé: ?Comment cela, lui faisait-on confiance ou non? ""

Tout aussi révélateur, c'est par une simple lettre de quelques lignes que les actionnaires de la société ont été avertis, en avril 1991, de la décision du patriarche d'adopter son fils cadet, Edouard: "Nous

avons acquis la conviction qu'il possède les qualités de caractère, d'esprit et de coeur que doit réunir le futur chef." Des questions?

L'entrepreneur, c'est moins connu, est aussi un homme d'influence. Pas un patron de réseau, certes, à l'instar d'un Jean-Louis Beffa (Saint-Gobain), ni un porte-voix, comme l'était Jacques Calvet. Inutile de le chercher parmi les membres du Siècle ou de la Fondation Saint-Simon. Depuis qu'il a claqué la porte du CNPF en 1968, jugeant inacceptables les accords de Grenelle - "L'autorité ne se partage pas, elle s'incarne", déclare-t-il alors, non sans emphase - il ne fréquente plus les cercles patronaux. Seule exception: l'Association nationale des sociétés par actions (Ansa), créée en 1931, qui vise à défendre, comme son nom l'indique, les intérêts de ces sociétés-là et de leurs actionnaires. FM y siège comme vice-président aux côtés d'Edouard de Royère (ancien PDG de L'Air liquide) et de Bertrand Collomb (patron de Lafarge), deux autres bavards... FM ne cumule pas non plus les postes d'administrateur: il s'est fait prier pour représenter sa société au conseil de surveillance de PSA Peugeot-Citroën, estimant qu'il vend des pneus à tous les constructeurs. N'y voyez là que le résultat de l'Histoire: de 1934 à 1974, Citroën est demeurée la propriété de la famille, jusqu'à ce que la firme aux chevrons soit intégrée au groupe Peugeot, dont Michelin conserve près de 3,2% du capital. Bref, rien à voir avec ces dirigeants qui collectionnent les jetons de présence comme les pin's...

Pour autant, le boss n'est pas ce seigneur d'Auvergne, replié sur ses terres, que d'aucuns voudraient faire croire. Question d'atavisme? L'ancêtre Louis Michelin conseillait le roi Louis XV. Sans remonter si loin, le clan s'est illustré tout au long de ce siècle. Et pas seulement dans le pneu ou l'automobile. Son influence a largement dépassé le cadre de ses affaires, notamment grâce à ses alliés familiaux: les Calliès (les machines Bull...), les Aussadat (la papeterie) ou encore les Montagne. Le beau-frère de François, l'avocat Rémy Montagne, décédé en 1991, mena une jolie carrière politique. Ancien ministre de Raymond Barre, ex-président de l'Action catholique de la jeunesse française, surnommé le "tombeur de Mendès" pour avoir battu l'ancien président du Conseil aux législatives de 1958, il fut le directeur politique de l'hebdomadaire L'Eure-Eclair. Dans la presse, les Michelin ont aussi longtemps détenu des intérêts dans des quotidiens, souvent, il est vrai, à l'existence fugace, comme Le Temps de Paris, J'informe et L'Agefi.

Aujourd'hui, François Michelin sait faire entendre sa différence. Jusqu'à signer, il y a deux ans, un manifeste appelant les patrons à la "responsabilité". L'homme dose seulement ses apparitions. Le 15 avril, invité du Centre français des patrons et dirigeants chrétiens, il intervenait à la chambre de commerce de Paris, au côté de Rudolf Lubbers, ancien Premier ministre des Pays-Bas. Le thème? "Entrepreneurs d'humanité". Il limite aussi ses soutiens. En 1988, par exemple, lors de la tentative de raid de Georges Pébereau sur la Société générale, FM avait discrètement fait savoir à Marc Viénot, PDG de la banque, qu'il pouvait compter sur son appui.

Cela n'empêche pas ce provincial d'être au courant de tout: laissant tomber lors de chaque conversation téléphonique une invariable "comment ça va à Paris?"; n'hésitant pas, le cas échéant, à décocher quelques flèches. Lorsqu'Alain Chevalier, ancien PDG des champagnes Moët Hennessy, est nommé, en 1979, président de la commission de politique économique du CNPF, en remplacement du sidérurgiste Jacques Ferry, Michelin l'industriel lâche: "Mais comment, ce sont des bulles!"

Ses relations avec les politiques, si elles demeurent complexes, n'en restent pas moins régulières. Et paradoxalement, bien meilleures avec les élus de gauche. Qu'il s'agisse de Roger Quilliot ou même du voltairien Michel Charasse et, bien sûr, de François Mitterrand. A la demande de l'ancien président, Michelin a été le premier grand patron privé à être nommé, en juillet 1989, au Conseil d'Etat. Avec Valéry Giscard d'Estaing, jugé trop technocrate, le courant n'a jamais vraiment passé. FM n'a pas

digéré le "libéralisme avancé" (notamment la loi Veil sur l'interruption volontaire de grossesse) de cet autre Auvergnat.

Mais c'est sur le plan local, à Clermont, dans cette "cité de lave noire" décrite par Christine, l'héroïne de L'œuvre, d'Emile Zola, que l'homme d'influence s'investit le plus. Par devoir moral. Et aussi parce qu'il se préoccupe de l'environnement de son entreprise. Ici, en Auvergne, il s'implique - lui-même ou par le biais de l'un de ses fidèles, parfois retraité du groupe - à tous les échelons.

Dans les instances "politiques": au conseil économique et social, à la Banque de France, à la chambre de commerce et d'industrie (à travers le n° 3 de la société, René Zingraff)... Et son ombre plane sur l'hôtel de ville, comme l'a encore prouvé récemment le dossier du futur tramway clermontois, prévu initialement sur rail... Un projet sur pneus a finalement été adopté par les élus, avant d'être suspendu, le 7 février dernier, par le tribunal administratif. Affaire à suivre.

Dans la vie économique: en 1990, Michelin a créé la Side (Société d'industrialisation et de développement économique) afin d'accompagner et de financer les idées des PME. De la même manière, la Manufacture a pris, dès 1978, près de 10% du capital de la Sofimac (Société de financement du Massif central), tout comme elle chapeaute plusieurs associations d'insertion.

Dans la cité, enfin. Certes, Clermont-Ferrand n'est plus "Michelin-Ville", avec ses écoles, sa clinique, sa chaîne de magasins... Pour autant, la maison apporte son soutien à l'enseignement secondaire et supérieur, sponsorise le club de rugby (l'ASM) et parraine des manifestations sportives.

François Michelin, le citoyen et le père de famille, n'en tire aucune publicité. Pour un peu, le chef d'entreprise, le personnage influent ferait presque même figure de vedette médiatique au regard de l'homme privé! C'est bien simple: le notable de province ne semble avoir aucune vie mondaine. Ce moine-soldat fuit les futilités. On ne l'a jamais aperçu, ainsi, à la traditionnelle réception annuelle du préfet (mais il n'a jamais manqué celle de l'Élysée du temps de Mitterrand). De même, il a refusé la Légion d'honneur. Chez eux, François et son épouse, Bernadette, ne reçoivent pas ou seulement des visages familiers. Le couple mène une vie austère, entouré de quelques domestiques. L'été, on se réfugie dans la propriété du Luberon et l'on peut voir François, en jean et sur le tracteur, jouer au gentleman-farmer. Rien à voir avec les frasques des Agnelli.

Aucune vie mondaine

Ces dernières années, seuls deux événements ont donné lieu à de grandes fêtes. Le mariage d'Edouard, en juillet 1992, à la cathédrale de Chartres. Cette fois, la famille a sacrifié à quelques mondanités. On a pu voir Valéry Giscard d'Estaing côtoyer plusieurs patrons, comme Antoine Jeancourt-Galignani, alors à Indosuez. Et le défilé des félicitations a duré près de trois heures! L'ordination du fils aîné, Etienne, le 25 avril 1987, fut plus intime, plus "clermontoise"; la cérémonie n'en fut pas moins "magnifique et l'homélie prononcée par Etienne frappa l'assistance par sa haute tenue", raconte un témoin. Elle fut célébrée dans le Vaucluse, à Venasque, où se trouvent la congrégation d'Etienne, Notre-Dame de Vie, mais aussi le couvent de Myriam, sa soeur.

Ce choix religieux de deux de ses six enfants est une grande satisfaction pour François Michelin, tant l'homme, longtemps engagé dans les fraternités franciscaines, est profondément croyant et vit sa foi. A Clermont, en semaine, on peut l'apercevoir parfois à la chapelle des Capucins, boulevard Lafayette, à la messe de 19 heures. A Paris, il se recueille à Notre-Dame-de-Passy, dans le XVI^e arrondissement, où il possède un appartement. C'est un mystique qui fréquente les philosophes - un excellent connaisseur de saint Thomas d'Aquin, dit-on. "Qu'est-ce que vous faites ici? Qu'est-ce que vous en attendez?" demande-t-il un jour, tout à trac, à Roger Quilliot. "Je ne sais pas trop, j'aime ce que je fais", rétorque, quelque peu décontenancé, l' élu. François Michelin balaise la réponse d'un revers de main: "Ce n'est pas l'essentiel... Si vous êtes là, c'est que vous cherchez à savoir. Moi aussi, je cherche à savoir. Eh bien, vous saurez!" Une autre fois, alors que

l'entreprise traverse des difficultés sociales, il prend la peine de retrouver la trace du philosophe Alain Etchegoyen pour lui signifier son désaccord sur un de ses textes et l'entretenir de l' "impératif catégorique" chez Kant.



Féru de théologie, FM n'en remontre pas à son curé pour autant. En mai 1996, lors de l'intronisation du nouvel évêque de Clermont, le père Simon, un pot de l'amitié réunissait un millier de fidèles dans le gymnase de l'école Fénelon. Lui était là, au milieu de la foule, et il fallut aller le chercher pour lui proposer d'être présenté au religieux. Souverain dans son entreprise, ce légaliste est, à l'extérieur, toujours très respectueux de l'autorité.

C'est lui qui se déplace - le plus souvent à pied, sans garde du corps - pour saluer les nouveaux représentants de l'Etat nommés à Clermont. L'ancien recteur, Christian Philip, aujourd'hui premier adjoint de Raymond Barre à la mairie de Lyon, se souvient: "Il est venu seul, sans aucun protocole, et tout de suite nous avons abordé les sujets de fond."

A l'heure du "business-spectacle", comment cet homme-là peut-il ne pas déconcerter? "Et si c'est lui qui avait raison", s'interroge un industriel. En 1955, la firme se classait au dixième rang mondial. Désormais, elle est leader sur son marché et, selon un sondage de L'Expansion, elle est "l'entreprise préférée" des Français. Avec Coca-Cola et McDonald's, elle caracole dans le trio de tête des marques les plus célèbres du monde. "Le pneu Michelin est si connu qu'il s'est payé, cette année, la coquetterie d'exposer sans mettre d'autre nom au-dessus de son stand que Bibendum", rapporte un article de... 1906. Bibendum, le bonhomme, star planétaire. Voilà tout juste cent ans, cette année, que les Michelin se cachent derrière ses rondeurs.

Edouard Michelin (1963/2006), dernier enfants de



François. Après avoir fréquenté l'école privée Massillon de Clermont-Ferrand, il poursuit ses études au Lycée privé Sainte-Geneviève de Versailles. Diplômé de l'École Centrale Paris en 1987, il accomplit son service militaire

dans un sous-marin nucléaire.

En 1985, il rejoint le groupe Michelin, alors dirigé par son père. D'abord chef de fabrication de l'usine du Puy-en-Velay, il est ensuite nommé chef d'équipe à Montceau-les-Mines (Saône-et-Loire).

En 1989, il prend la direction de la filiale américaine Michelin North America. Sous la houlette de Carlos Ghosn, futur PDG du Groupe Renault-Nissan, il est en charge de la direction industrielle de l'ensemble des usines nord-américaines, ainsi que de la responsabilité du commerce et de la distribution des pneumatiques poids-lourds.

Nommé cogérant en 1991, il rejoint **François Michelin** et **René Zingraff** au siège de Clermont-Ferrand à la mi-année 1993.



En 1999, il succède à son père à la tête de la célèbre manufacture fondée par ses aïeux 110 ans plus tôt. « Édouard, à toi le soin », lui lance le vieil homme, ému, lors de la cérémonie, adoubant officiellement par ce terme de marine l' élu choisi parmi ses six enfants. « Merci, Capitaine », répond en écho Édouard à ce père autoritaire, mais fier, à qui il vouait une admiration sans bornes.

Peu rompu à la communication, Édouard Michelin provoque une polémique en annonçant le 8 septembre 1999 des bénéfices en hausse de 20 % et la suppression de 7 500 postes en Europe. L'expression de licenciement boursier est largement employée et resservira pour d'autres entreprises. Cet épisode malheureux va cependant renforcer sa détermination. Pour la première fois depuis l'histoire de Michelin, il ouvre des négociations sociales, négocie la mise en place des 35 heures, met en place un plan d'actionnariat salarié et relance le comité d'entreprise européen.



Parallèlement, il réorganise l'entreprise par marchés et ouvre des usines en Chine, aux États-Unis, en Russie, en Amérique latine et en Inde. On lui doit également le retour de la firme en Formule 1.

Après le réel scepticisme qui accompagna ses débuts, Édouard Michelin aura réussi à moderniser et dynamiser son entreprise.

Il appelle, à ses côtés **Michel Rollier** (fils de François Rollier) comme cogérant de l'entreprise.

Il épouse en 1992 **Cécile Ravier** (fille d'officier sous-marinier). C'est son frère aîné, le père **Etienne Michelin** qui célébrera le mariage en la cathédrale de Chartres.

Il meurt noyé le 26 mai 2006 dans le naufrage d'un bateau de pêche, nommé *Liberté*, au large de l'île de Sein. Le bateau a été retrouvé le surlendemain gisant par 70 mètres de fond, sans dégât apparent, à quelque 8 milles marins sur l'ouest de l'île de Sein, soit environ 15 kilomètres.

Il est inhumé dans le caveau familial, au cimetière d'Orcines (Puy-de-Dôme).

Son épouse, Cécile, décèdera en novembre 2011 des suites d'un cancer. Elle laisse 6 orphelins âgés de 9 à 18 ans

"Que ressent-on lorsqu'on s'apprête à prendre la tête d'une multinationale comme Michelin?" Silence. Edouard lance un regard complice vers son père, se redresse légèrement sur sa chaise et finit par lâcher, l'air grave: "Beaucoup d'humilité, monsieur." Puis le jeune homme ajoute: "C'est une lourde responsabilité, et je ne peux pas vous dire que je la prends à la légère." Edouard Michelin, fils cadet de François et son dauphin officiel, est un pur produit maison. Même son prénom, celui de l'un des fondateurs, rappelle la dynastie. Avec la discrétion, le semblant de modestie et également la fierté du passé qui sièent aux membres de cette vieille famille industrielle. L'une, à la fois, des plus illustres et des plus mal connues. A Clermont-Ferrand, les rois du pneu mettent d'abord l'entreprise en avant. Depuis 1889 _ quatre générations. A l'ombre du puy de Dôme, on l'a compris, plus d'un siècle de tradition vous contemple. Aussi l'héritier s'est-il coulé dans le moule. Mesurant ses propos, pesant chaque mot, sous l'oeil paternel attentif.

Edouard Michelin a été désigné le 30 avril 1991, pour prendre la relève, par son père et les deux autres cogérants de la société. Et imposé grâce au bon vieux statut de la commandite, qui donne tout pouvoir à la famille et à ses associés. C'est par une simple lettre de quelques lignes que les actionnaires ont été avertis: "Nous pensons que le moment est venu d'appeler à la gérance celui que [...] nous estimons qualifié pour assumer un jour la responsabilité de la maison." Et pourquoi donc Edouard? François Michelin trouve la question presque impudique et s'en tient, pour toute réponse, à la fameuse lettre de 1991: "Nous avons acquis la conviction qu'il possède les qualités de caractère, d'esprit et de coeur que doit réunir le futur chef." A l'époque, l'intronisation du dauphin n'avait donné lieu à aucune présentation publique ni à photo officielle. "C'est moi, les cheveux blancs en moins", répondait invariablement le patriarche aux curieux.

"Doudou", comme l'ont surnommé certains cadres, est né le 13 août 1963, à 5 heures du matin. Le jeune homme, pas plus que ses aïeux, n'est pas du genre à s'épancher. Ni à se montrer. Beaucoup ne découvriront son visage que lors de son mariage, en juillet 1992, à la cathédrale de Chartres. Cette fois, le fils prodige sacrifiera à quelques mondanités. On verra Valéry Giscard d'Estaing côtoyer plusieurs grands patrons, tel Antoine Jeancourt-Galignani (alors à Indosuez). Et le défilé des félicitations durera près de trois heures! Mais cet épisode restera une exception.

Le "fantôme" de Clermont est le cinquième des six enfants de François et de Bernadette Michelin. Et leur quatrième fils. Deux de ses frères, Benoît et Damien, travaillent dans le groupe. L'aîné, Etienne, est prêtre (c'est d'ailleurs lui qui a marié Edouard). Le jeune élu, comme ses frères, fréquenta l'école Massillon - collège privé d'enseignement catholique où défilait alors la progéniture mâle des notables clermontois. Bon élève, il entre au lycée Sainte-Geneviève, à Versailles ("Ginette", pour les initiés), tenu par les jésuites, avant d'intégrer Centrale. Au cours de ces années il laisse plusieurs images, qui, aujourd'hui encore, reflètent bien le personnage. Et d'abord celle d'un jeune homme discret. "C'est très tardivement, raconte l'un de ses anciens camarades, que j'ai découvert que ce Michelin-là était le fils de l'autre, et ce n'est pas par lui que je l'ai appris." Il est déjà féru de musique classique et de chant. L'élève ingénieur participe au chœur et orchestre des grandes écoles. Plus tard, au centre d'instruction navale de Brest, où il se prépare à embarquer comme officier chef de quart à bord du sous-marin nucléaire "Inflexible", il répète avec d'autres appelés une hymne, mais aussi - l'influence de l'uniforme! - une chanson à boire.

Ensuite, Edouard est un pragmatiste. A Massillon, déjà, l'écolier se livre à quelques expériences de physique dans l'atelier de l'abbé Merle. A Centrale, ce spécialiste de modélisation mécanique des structures publie, avec deux autres étudiants - fait exceptionnel, car les centraliens ne se font guère éditer - les résultats de ses travaux dans une revue, "La Recherche aérospatiale". Sujet: "L'étude des singularités de contraintes en bord de plaque sur composite multicouches isotropes et anisotropes".

Comme son père, Edouard a commencé son apprentissage sur le tas. Au mois d'août 1984, il enfle le bleu de travail des ouvriers de l'atelier poids lourds de l'usine des Carmes, le sanctuaire auvergnat du groupe. Il se souvient encore de la visite du délégué syndical venu observer son tour de main. Le dauphin fait également son stage de fin d'études de Centrale dans les centres de recherche de la maison. Après quoi, il plonge, et, dès 1989, occupe des postes opérationnels. Comme chef d'équipe à l'usine de Montceau-les-Mines ou de fabrication au Puy-en-Velay. On loue sa simplicité, sa curiosité. On note son manque de charisme.

Pourtant, depuis son retour de Greenville (Caroline du Sud), où il a coiffé pendant deux ans les activités de Michelin en Amérique du Nord, le nouveau cogérant a imprimé sa marque. En 1994, lors de deux "journées groupe", les 28 et 29 janvier, il prend la mesure des difficultés. Rapportée dans un document confidentiel, son intervention, "construire l'avenir", rompt avec l'autosatisfaction ambiante. "Les années de grand beau temps et de calme plat sont finies, prévient-il. Il faut naviguer dans une mer

agitée et à une vitesse supérieure." Et d'énumérer les "dysfonctionnements internes". En 1995, Edouard a entrepris de convier par petits groupes l'ensemble des cadres à un stage de mobilisation près d'Aubenas (Ardèche). Du jamais-vu! De là à bousculer les fondements de la maison... Michelin reste encore une société à part, dont les patrons sont à l'abri des humeurs d'un conseil d'administration. Et l'héritier est visiblement soucieux de ne pas abîmer l'oeuvre familiale, de ne pas décevoir. Le changement se fera, peut-être. En douceur.

PHOTO: Edouard Michelin et son père. Même son prénom, celui de l'un des fondateurs, rappelle la dynastie.



Michel Rollier : seul gérant de l'entreprise à la mort tragique d'Edouard Michelin. Michel Rollier est le fils de François Rollier, cousin germain de François Michelin et cogérant à ses cotés de l'entreprise de 1966 à 1991.

Après une première carrière de 1971 à 1996 dans l'autre entreprise familiale **Aussedat Rey** (voir par ailleurs), Il rejoint le groupe **Michelin** en 1996, comme directeur du service juridique du groupe et directeur des opérations financières.

Membre du comité exécutif, il prend en octobre 1999 la responsabilité de l'ensemble de la direction financière et juridique du groupe

Il est élu cogérant (gérant associé commandité) de la **Compagnie générale des établissements Michelin** en mai 2005 au coté d'**Edouard Michelin**. Il prend la tête du groupe en mai 2006, après le décès accidentel d'**Edouard Michelin**. Il quitte ce poste le 11 mai 2012, laissant **Jean-Dominique Senard** seul gérant du groupe.

Jean Dominique Senard : premier gérant du groupe



Michelin n'ayant aucun lien de parenté avec la famille **Michelin**. Il est diplômé d'HEC et titulaire d'une maîtrise de droit. Il a débuté sa carrière avec différentes responsabilités financières et opérationnelles au sein du groupe Total de septembre 1979 à septembre 1987, puis chez Saint Gobain de 1987 à 1996. Depuis 2005, il est le directeur financier de Michelin. Le 13 mai 2011, il est devenu cogérant commandité de Michelin, au côté de **Michel Rollier**. Le 11 mai 2012, avec le départ à la retraite de **Michel**

Rollier, il devient le gérant de l'entreprise. Il est le premier patron extérieur à la famille fondatrice.

Né le 7 mars 1953, **Jean-Dominique Senard** est marié et a trois enfants.



Les autres enfants de François Michelin :

François Michelin, marié à **Bernadette Montagne**, a eu 6 enfants.

L'aîné, **Etienne Michelin**, né en 1954, est entré dans les ordres. Il est professeur de théologie et prêtre à l'Institut **Notre Dame de Vie**. C'est lui qui a officié pour le mariage et les funérailles de son frère **Edouard** et de son épouse **Céline**.



Benoît Michelin est ingénieur et travaille toujours au sein de la direction de la recherche de l'entreprise.

Damien Michelin, né en 1961 s'est exilé aux états unis en 1980 devant ses études. Il travaille chez **Michelin Tire Corporation**, la filiale américaine du groupe. Il a pris la nationalité américaine en 2001.



Les filles, quand à elles, n'ont pas voie au chapitre. L'une d'elle, est mariée et vit très discrètement. La dernière, **Myriam**, est également dans les ordres.

La famille Michelin, ses drames, ses mystères et ses secrets :

1932, mort accidentelle (il s'écrase aux commandes de son avion), à 34 ans, d'**Etienne Michelin**, fils aîné du fondateur **Edouard** et père de **François Michelin**. Il venait d'être nommé cogérant auprès de son père. Son épouse mourra également jeune, 4 années plus tard, laissant 3 jeunes orphelins. **François**, l'aîné avait 10 ans.

Pierre Michelin, second fils du fondateur Edouard, se tue en 1937 au volant de sa Traction Avant. Il avait 34

ans et avait été nommé cogérant au coté de son père à la mort de son frère **Etienne**.

Dans le domaine politique, **Pierre Michelin** est suspecté d'avoir aidé au financement d'une section de la Cagoule (1935-1937). De plus, dans une interview accordée à Marianne fin janvier 1938, un enquêteur dévoile que Pierre Michelin était l'un des chefs de cette section.

La Cagoule est le surnom donné par la presse à l'« Organisation secrète d'action révolutionnaire nationale » (OSARN, c'est le nom donné par ses fondateurs, l'adjectif nationale disparaît assez vite pour donner l'OSAR) transformé par erreur, à la suite d'une faute figurant dans un rapport d'informateur en « Comité secret d'action révolutionnaire » (CSAR). C'est un groupe d'extrême droite actif dans les années 1930 en France. Son principal dirigeant fut Eugène Deloncle.

La Cagoule naît de la volonté des responsables du Parti national révolutionnaire (PNR), fondé en décembre 1935 à la suite d'une scission de l'Action française d'entrer en clandestinité pour échapper à la surveillance de la police consécutive aux émeutes du 6 février 1934. En juin 1936, après la victoire du Front populaire, ses responsables, principalement Jean Filliol et Eugène Deloncle, créent l'OSARN (Organisation secrète d'action révolutionnaire nationale), nom que Eugène Deloncle revendique lors de l'instruction judiciaire en 1937 plutôt que celui de Comité secret d'action révolutionnaire (CSAR) (voir plus haut).

Des jeunes gens, amis et étudiants pour la plupart, résidant à l'internat des pères maristes (au 104, rue de Vaugirard à Paris), fréquentent alors les chefs de la Cagoule. Sans tous adhérer au mouvement ou faire état publiquement d'une quelconque approbation, il y a parmi cette bande d'amis Pierre Bénouville (issu de l'Action française), Pierre Miterrand, Claude Roy et André Bettencourt.

Pendant la guerre de 39/45, L'usine composa avec Vichy et la Wehrmacht tout en abritant la Résistance **Marcel Michelin**, fils d'André, est résistant. Il est arrêté par la Gestapo le 2 juillet 1943 en même temps que son fils **Jacques**. Il a été interné à Buchenwald, puis au camp d'Ohrdruf où il est décédé le 21 janvier 1945 de suite d'une pneumonie. Son fils Jacques a plus de chance, il est libéré en 1945 par les américains du camp de Flossenbürg.

Son fils **Jean Pierre**, Français libre qui avait réussi à s'embarquer clandestinement sur le sous-marin Casabianca, est tué par les allemands à Conca en Corse le 22 septembre 1943 d'une rafale de mitraillette a bout portant.

Ses autres fils,

En 1944, l'état-major allié craint que la progression des troupes après le débarquement en Normandie ne soit ralentie sur les routes et surtout dans les villes françaises, car toute signalisation y a été détruite ou démontée par l'occupant allemand. Avec l'accord secret de la direction de Michelin à Paris, il choisit de faire imprimer à Washington et distribuer à chaque officier une reproduction de la dernière édition du

Guide, celle de 1939, comportant des centaines de plans de villes, détaillés et actualisés.

Jean-Luc Michelin, petit fils d'André, se tue le 20 janvier 1949, à 29 ans, avec ses deux enfants, au volant de sa Bugatti

Daniel Michelin, petit-fils d'André, la même année, écrase accidentellement sa fillette de 2 ans en manœuvrant son véhicule.

Patrice Michelin, petit-fils d'André, à la vie dissolue et frivole, tue "accidentellement" son épouse lors d'une partie de chasse en 1960. Il est père de 3 enfants.

En 1964 **Patrice Michelin** a 35 ans. Il fait la connaissance d'une jeune aveugle, **Annick Rouchon**, 25 ans, avec qui il a un enfant en 1966, **Jean-Philippe**. Malgré de nombreux courrier reconnaissant sa paternité, Patrice ne reconnaitra jamais officiellement cet enfant.

Dans l'un de ses nombreux courriers à Nicole Rouchon, il revendique le meurtre de sa première épouse, Nicole et reconnaît avoir joué de la justice.

Il mourra en 2006 après 2 nouveaux mariages Sa deuxième épouse, Raphaëlle, dont il a une fille, meurt dans un accident de voiture avec son enfant. Il a eu 4 enfants de sa dernière épouse.

*Pendant que «monsieur François» se tue à la tâche, son jeune cousin **Patrice Michelin** (arrière-petit-fils d'André) cause bien du souci. Ses conquêtes féminines sont aussi célèbres que ses bolides. Atteint à 31 ans de neurasthénie, on l'hospitalise trois mois dans une clinique de Garches. Timide et taciturne, son inadaptation au monde décourage les siens. Un conseil de famille décide de le mettre sous tutelle et acquiert, pour qu'il occupe son temps, une propriété agricole de 175 hectares, le domaine de May. On lui octroie une 2 CV. Il a juste assez d'argent pour s'acheter des sucres d'orge, en cachette, au village voisin. **Patrice Michelin** adore la nature. Un jour, il vide un étang afin de pouvoir compter, expliquera-t-il, les poissons qui s'y trouvent. A la chasse, il effraie davantage son entourage que le plus gros gibier. Il manque un jour d'un cheveu le médecin de famille. Mais, le 16 octobre 1960, c'est le drame : son tir incertain atteint mortellement sa femme Nicole à la tête. Elle est la mère de ses trois premiers enfants, Romé, Thierry et Laurent. Patrice, au début inculpé d'homicide volontaire, a finalement été acquitté après intervention de François Michelin et du conseil de famille. " Lui, un assassin, impossible ! "*

Le 26 mai 2006, **Edouard Michelin**, fils de **François**, se noie dans le naufrage d'un bateau de pêche, nommé *Liberté*, au large de l'île de Sein. Le bateau a été retrouvé le surlendemain gisant par 70 mètres de fond, sans dégât apparent, à quelque 8 milles marins sur l'ouest de l'île de Sein, soit/ environ 15 kilomètres.

Il est inhumé dans le caveau familial, au cimetière d'Orcines (Puy-de-Dôme).



Son épouse **Céline** meurt à 44 ans le 13 novembre 2011 des suites d'un cancer foudroyant. Elle laisse six orphelins de 9 à 18 ans.



MICHELIN et l'innovation

Du vélo à la voiture :

Après avoir fait breveter son invention, John Boyd Dunlop fonde en 1889 la première manufacture de pneumatiques.

Dès 1889, les vélos peuvent ainsi rouler sur des pneus qui sont des boudins de caoutchouc gonflés d'air et fixés à la jante. Si le confort est ainsi au rendez-vous, le système n'est pas pratique : en cas de crevaison, changer de pneu est une opération longue et délicate.

Édouard Michelin aurait rencontré un cycliste anglais demandant une réparation lors de son passage à Clermont-Ferrand. Ce cycliste lui aurait donné l'idée de la chambre à air. Édouard et son frère André Michelin inventent un nouveau système de pneu avec chambre à air, qui est breveté en 1891. Le nouveau pneu est mis à l'épreuve de la réalité la même année par Charles Terront qui sort vainqueur de la première course cycliste Paris-Brest (avec plus de 8 heures d'avance sur le second).



L'invention est un succès immédiat, et pas seulement dans le monde du vélo : très vite, l'automobile s'empare à son tour du pneu, remplaçant les bandages par des pneumatiques.



Conçue et fabriquée par Michelin, **L'Éclair** est la première voiture sur pneus (1895).

En 1899, **La Jamais contente**, première voiture à atteindre les 100 km/h est équipée de pneus **Michelin**.



Après les cycles et les voitures, c'est le tour des voitures d'enfants et même des fiacres d'en être équipés.

En 1929, un pneu pour rouler sur les rails est mis au point pour équiper la Micheline.

Le premier pneu à clous pour rouler sur le verglas ou la neige est quant à lui mis au point en 1933.

Une des grandes révolutions du pneu, le **pneu à carcasse radiale** est breveté le 4 juin 1946 par **Michelin**. La première voiture à en être équipée est la Citroën Traction Avant.

En 1951, c'est au tour du métro de se mettre aux pneus à Paris.

Le pneu sans chambre à air, dit « *Tubeless* » (appellation anglophone) n'a pas été inventé par Michelin, mais par un britannique d'origine néo-zélandaise du nom d'Edward Brice Killen en 1929. Il serait préférable de dire pneu avec chambre incorporée, car la chambre à air est remplacée par une gomme d'étanchéité à l'intérieur du pneu. L'élastomère généralement utilisé est du butyle car son étanchéité est dix fois supérieure au caoutchouc naturel (isoprène). Le butyle a l'inconvénient de ne pas se lier facilement avec les autres élastomères. Pour favoriser la liaison, on lui incorpore des halogènes tel que chlore.

Le pneu a, depuis, beaucoup évolué dans des sens très différents : pneus à lamelles pour une meilleure adhérence sur la neige, pneus faisant économiser du carburant (le pneu vert) par une moindre résistance au roulement, etc.



Michelin et le rail :

La Micheline, cette invention, due à **André Michelin**, dans les années 1930 avait pour objectif d'améliorer le confort des voyageurs. Elle a nécessité la mise au point d'un pneu-rail creux spécial, capable de rouler sur la surface de roulement réduite offerte par le champignon du rail, de franchir les aiguillages et aussi capable de résister à la charge de véhicules ferroviaires. Ce pneu dont la première version a été brevetée en 1929, sera par la suite réalisé avec une structure métallique plus résistante. Le guidage de la roue sur le rail est assuré par un boudin métallique



solidaire de la jante. Il fallut également construire des véhicules assez légers, en utilisant des techniques venues de l'aviation, avec une caisse en

duralumin rivetée. Le premier prototype de micheline fut présenté aux compagnies ferroviaires en 1931.

Pour assurer la promotion de son invention, **Marcel Michelin**, le fils d'André Michelin, organisa une démonstration le 10 septembre 1931. Pour l'occasion, il convia André Citroën et sa femme, le directeur du

réseau de l'état, quelques officiels, et des journalistes. A 12h44, soit 2h14 après son départ la Micheline prototype N°5 entre en gare de Deauville. Partie à 10h30 pour un aller et retour entre Paris Saint-Lazare et Deauville, elle parcourt au retour la distance de 219,2 km qui sépare les deux gares en 2h 03, soit une vitesse de 107 km/h de moyenne avec des pointes à 130 km/h. Cette vitesse élevée pour l'époque assure une large publicité au procédé.

En 1932, fut mis en service la « micheline 24 places ».

En 1933, fut mise en service la Type 16 de 36 places assises.

En 1934, apparaît un modèle allongé de deux mètres offrant 56 places.

En avril 1936, Michelin présente un autorail de 96 places (dont 16 strapontins).

Ce type de matériel a circulé sur les lignes des anciennes compagnies, puis de la SNCF pendant de nombreuses années. Ces engins ont circulé en France jusqu'en 1952.

Le nom micheline est alors passé dans le domaine commun pour désigner les autorails mise en service par la SNCF.

Des michelines, adaptées pour la voie étroite, seront mises en service également dans des réseaux coloniaux en Afrique, en Indochine et à Madagascar où deux exemplaires sont encore en exploitation pour un service de michelines touristiques.



Michelin et l'aviation :

Dès 1908, alors que l'aviation en est à ses balbutiements, André Michelin pressent un bel avenir pour cette nouvelle forme de mobilité, synonyme de liberté et de développement économique. Cette même année, avec son frère Edouard, il propose des concours pour encourager le développement de l'industrie aéronautique.

Le 7 mars 1908, le « Grand Prix Michelin » est lancé, doté d'une récompense de 100 000 francs. Le règlement stipule qu'il s'agit de partir de Paris, de passer au-dessus de l'Arc de triomphe, de se diriger vers Clermont-Ferrand, de survoler les flèches de la cathédrale, et d'atterrir et non de s'écraser, en douceur sur le puy de Dôme. Le tout en moins de six heures, avec un passager.

Les spécialistes de l'époque pensent qu'un tel exploit ne sera pas possible avant de nombreuses années. Contrairement à eux, les frères Michelin ont confiance en l'avenir et estiment que ce sera réalisable en moins d'une décennie. Trois ans plus tard, l'exploit est réalisé en 5 heures et 10 minutes !

En 1914, dès le début des hostilités, les frères André et Edouard Michelin décident d'offrir à l'Armée cent appareils de bombardement. C'est le Breguet BU3 qui est choisi. Une trentaine d'appareils est produite chez Breguet à Villacoublay avant que Louis Breguet ne cède la licence de fabrication du bombardier à **Michelin**.



Le BUM, ou Bréguet-Michelin, subit une évolution rapide d'abord avec le modèle SN-3 classé premier lors d'un concours prévu entre avions conçus pour bombarder les usines allemandes dans la région de Essen, et ensuite avec les modèles Bréguet IV, V et VI qui furent produits en série, mais dont les performances de vol furent sensiblement réduites à cause de l'excessive charge militaire qui leur était imposée.

Dès 1916, et c'est une première mondiale, les frères Michelin construisent une piste d'atterrissage cimentée implantée sur l'aéroport d'Aulnat (Clermont-Ferrand – Auvergne). Elle permet le décollage par tous les temps des avions Breguet-Michelin produits pour la guerre dans les usines Michelin.

La production sera de 57 avions en 1915, 141 en 1916, 264 en 1917 et 1422 en 1918. Les 100 premiers exemplaires produits furent offerts et les suivants vendus à prix coûtant.



Depuis lors, l'implication de Michelin, dans l'aviation, ne s'est jamais démentie.

Michelin, inventeur de la technologie radiale, a également été le premier à l'introduire dans le secteur aéronautique en 1981 et conserve aujourd'hui ce leadership grâce à sa technologie NZG qui a révolutionné le marché : un pneu plus performant et plus léger, qui permet ainsi de réaliser des économies mesurables tout en réduisant l'empreinte environnementale. Michelin est régulièrement sélectionné pour équiper les avions les plus innovants de la planète parce que nos clients veulent voler « plus et mieux ».

Il a été le seul manufacturier homologué pour équiper le Concorde suite à l'accident tragique de 2000.



Il a également équipé les navettes spatiales américaines.

Aujourd'hui, Michelin opère dans tous les secteurs de l'aviation, qu'elle soit commerciale, régionale, militaire ou générale, et ce, partout dans le monde.

Michelin et Clermont Ferrand :

tout au long de leur histoire, la ville de Clermont-Ferrand et ses environs ont été fortement marqués par les activités industrielles de Michelin. L'entreprise a également été très influente dans l'évolution urbaine et culturelle de la ville. L'entreprise y a employé jusqu'à 30 000 personnes dans les années 1970. Elle y emploie encore aujourd'hui 12 000 salariés environ.

Les cités Michelin construites pour héberger les ouvriers ont été restaurées et sont caractéristiques de certains quartiers clermontois. De même, les anciennes rampes d'essai des pneumatiques sont toujours visibles bien qu'elles ne soient plus utilisées.

Durant des années Michelin a ses écoles, sa clinique (Les neuf soleils), ses magasins coopératifs (les coopés) dont le plus important a été transformé aujourd'hui en centre de congrès (le Polydôme) et en salle de rock (la bien nommée Coopérative de Mai en référence au passé).

Le temple du rugby clermontois porte le nom de Marcel Michelin. Ce fils d'André Michelin, fut le fondateur, en 1911, de l'Association sportive Michelin, l'ASM qui devint l'Association sportive montferrandaise avec son illustre équipe de rugby (faisant partie du Top 14) devenue Clermont Auvergne mais toujours sponsorisée par Michelin.



Les noms de rues et de monuments témoignent également de l'importance de la manufacture : ainsi, le temple du rugby clermontois est le stade **Marcel Michelin**. Les automobilistes en provenance de l'est de l'agglomération peuvent se diriger vers le centre-ville via l'avenue **Édouard Michelin**. Les funérailles d'Édouard Michelin en 2006 ont rassemblé près de 9000 personnes autour de la cathédrale.

Bien que moins importante aujourd'hui, l'influence de Michelin se fait toujours sentir. Ainsi, Clermont-Ferrand est la première ville à avoir adopté un tramway bidirectionnel sur pneus, et c'est une ancienne coopérative Michelin qui a été réaménagée pour la construction d'une grande salle de musiques actuelles clermontoise, la Coopérative de Mai.

C'est l'une des rares grandes entreprises françaises, avec Lactalis, Auchan, Legrand ou le Groupe Casino, à ne pas avoir son siège social en Île-de-France, et la seule du CAC 40.



Michelin et le sport :

L'entrée de la société dans le monde du sport remonte à 1891 avec la course cycliste Paris-Brest-Paris sur 1 200 km. Charles Terront, qui concourait avec le pneu démontable Michelin, remporta l'épreuve en 71 h et 18 min de course avec plus de 8 heures d'avance sur le second.

Michelin est aussi très lié à l'AS Montferrand, club de rugby à XV créé par Marcel Michelin, qui évolue au stade Marcel-Michelin et est sponsorisé par l'entreprise.



La marque est présente sur les différents circuits de sports mécaniques (endurance, rallye, moto, ...)



L'entrée de Michelin en F1 coïncide avec la première participation de Renault au Grand Prix de Grande-Bretagne 1977. Lors de cette première période qui s'achèvera en 1984, le manufacturier va participer à la conquête de deux titres constructeurs (1979, 1984) et quatre titres pilotes (1979, 1980, 1983, 1984).



En 2001, Michelin annonce son retour en F1 qui durera six saisons avec en apogée les deux titres mondiaux conquis avec Renault et Fernando Alonso en 2005 et 2006.

Fin 2006, le fabricant français quitte la catégorie, à la suite du vote du choix du manufacturier unique par la FIA.



Dans le cadre du sponsoring, Michelin a participé plusieurs années à la caravane du Tour de France.



Le Challenge Bibendum (la mobilité durable): Créé en



1998, le Challenge Bibendum vise à faire le point, dans des conditions réelles d'usage, sur les avancées technologiques des acteurs du

monde automobile (les constructeurs, les équipementiers, les fournisseurs d'énergie et les centres de recherche). L'une des convictions de Michelin est que l'industrie automobile avait besoin d'un forum impartial lui permettant de manifester son engagement en faveur des technologies plus propres et plus respectueuses de l'environnement. Et l'industrie automobile est d'accord avec cette position comme le démontre sa réponse favorable. Le Challenge Bibendum permet aux participants de présenter un éventail complet des technologies (actuelles et à venir) mises au point par les acteurs de l'industrie automobile et respectueuses de l'environnement. Il a, généralement, lieu tous les ans dans des lieux différents (Paris en 2005, Rio en 2010, Berlin en 2011, ...)



Michelin aujourd'hui

L'activité aujourd'hui de **Michelin** est de :

-Fabrication, vente et distribution de pneumatiques dont :

- Pneus de voitures de tourisme, de sport et camionnettes
- Pneus poids-lourds
- Pneus pour deux roues (vélos, mobylettes, scooters, motos).
- Pneus pour matériels de génie civil, engins agricoles, avions, engins spatiaux.

-Activité de ViaMichelin :

- Guides touristiques et gastronomiques, cartes géographiques, ...

-Réédition de pneus neufs pour voitures de collection.

-Distribution de pneumatiques : réseaux Euromaster en Europe et TCI aux États-Unis.

En 2011, Michelin a produit 184 millions de pneus et édité 10 millions de cartes et guides.

Record : le pneumatique le plus gros du monde est le Michelin 59/80R63. Il équipe les tombereaux géants Caterpillar 797B d'excavation minière en Australie. Pesant cinq tonnes et mesurant quatre mètres de diamètre pour 1,48 m de largeur, son coût est de 30 000 euros l'unité. Ils sont gonflés à 6,5 bars de pression.

La répartition géographique du chiffre d'affaires est la suivante : Europe (42,6%), Amérique du Nord (33,5%) et autres (23,9%).

Michelin est devenu très tôt un groupe international, dès 1907, et aujourd'hui accompagne l'émergence des nouveaux marchés, Asie, Afrique, Amérique du Sud. La petite entreprise s'est appuyée sur un savoir faire impressionnant, devenant selon les années, n°1 ou 2 du pneumatique mondial.

À fin 2011, le groupe dispose de 69 sites de production dans 18 pays du monde. IL vend des pneus dans 187 pays au monde .

Des investissements importants d'augmentation de production sont en cours en Chine, en Inde et au Brésil.

L'Aventure Michelin :

Un musée, ouvert au public, a été créé en 2009 dans un ancien atelier de l'usine de Cataroux à Clermont Ferrant. Ce musée retrace une épopée humaine et industrielle



visionnaire à plusieurs égards, celles des frères André et Édouard Michelin : mettre l'innovation au service des moyens de transports modernes.

Le dirigeant actuel de l'entreprise est, depuis le 11 mai 2012 (date de départ en retraite de Michel Rollier) **Jean Dominique Senard**. C'est la première fois qu'un non membre de la famille fondatrice se trouve comme unique gérant de la **Société en commandite par actions**.



Son mandat ne durera que 4 ans, alors que les précédents gérants étaient élus jusqu'à l'âge de 72 ans.

Une société en commandite par actions est une structure juridique originale pour laquelle on distingue deux types d'associés :

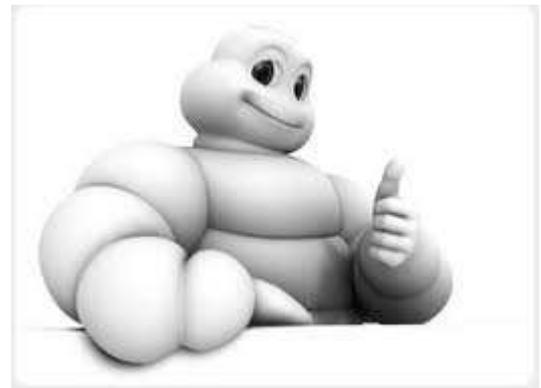
- *les commanditaires sont les actionnaires de la société, et ne sont responsables des dettes qu'à concurrence de leur participation au capital. Les actions sont nominatives. L'assemblée des commanditaires suit les mêmes règles que dans une société anonyme (SA) ;*
- *les commandités ont le statut de commerçants, et sont nommés par les commanditaires. Ils sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes sur leurs biens propres. Ils peuvent être également commanditaires. L'assemblée des commandités suit les mêmes règles que dans une société en nom collectif (SNC).*

La société est administrée par des gérants nommés par les commandités avec l'accord des commanditaires. Ils sont contrôlés par un conseil de surveillance composé de commanditaires.

Mais le clan **Michelin** n'est pas définitivement écarté par la nomination de M. Senard. Un membre de la famille pourra toujours lui succéder plus tard.

La richesse Michelin :

Les propriétés de famille sont meublées modestement. La richesse Michelin est invisible, celle de monsieur François, intérieure : il se rend chaque jour à la messe. Se levait parfois à 5 heures, il n'y a pas si longtemps, pour partager le casse-croûte matinal des ouvriers. Grâce au succès du pneu radial, inventé sous l'Occupation par un certain Marius Mignol, ouvrier typographe, remarquable minéralogiste et expert des sciences atomiques, François Michelin, licencié en mathématiques, hisse, en trente ans, le groupe du dixième au premier rang mondial. Désormais, une voiture sur cinq roule équipée par Michelin, qui a dégagé 2,5 milliards d'euros de bénéfices de 2005 à 2008. En 2009, ils ont chuté. Le groupe n'a gagné «que» 106 millions d'euros. Il compte 142 000 salariés dans 170 pays, dont 31 000 en France. Selon différentes sources peu aisées à vérifier, 500 héritiers directs détiendraient de 7 à 11 % du capital, regroupés dans une holding familiale, la Compagnie financière Michelin, dont le siège est en Suisse.



Dossier mis en forme le 19/09/2012 par Louis Comte, suivant documents disponibles sur Internet et arbre généalogique de la famille Michelin