

# LA GUERRE DU PNEU 1900-1918

Au regard du lynchage médiatique que les médias américains et anglais ont fait subir à la France, il y a peu de temps lors du début de la guerre en Irak, quand celle-ci se refusait à rejoindre la coalition, alors même que nous étions alliés, mais seulement d'avis contraire. On comprend mieux ce que peuvent entraîner comme débordements populaires les haines guerrières alimentées par des rivalités exacerbées !

Au début du siècle la haine montante entre la France et l'Allemagne c'est aussi retrouvée projetée dans les univers du pneu et des guides routiers et a donné lieu à des excès terribles et peux glorieux.

Il ne faut pas juger ces rivalités avec nos critères actuelles et pour essayer de les comprendre il est important de se remettre dans le contexte de l'époque pour étudier ces situations avec les pensées du moment. Il n'est pas question non plus de remettre en cause les jugements et actions du passés, essayons simplement de les appréhender au travers des documents, qui nous sont parvenues. Une bonne leçon d'histoire qui donne à réfléchir.

*Célèbre publicité Continental réalisée en 1906 par Montaut, collection J. Dreux / Continental*



## Rivalités entre fabricants de pneus en Europe

Michelin avait réussi en France à maintenir une certaine avance technique sur ces rivaux potentiels, qui le mettaient à l'abri des concurrents, qui ne pouvaient plus prospérer que sur des niches. Mais les rivalités venues des autres pays d'Europe, se sont faites rapidement de plus en plus dures, le pneu est devenu un enjeu de domination. Le but est devenu la conquête du marché Européen en entier Michelin pour la France, Dunlop pour l'Angleterre, Continental pour l'Allemagne et Pirelli pour l'Italie se livre une guerre sans merci. Chacun voulant s'implanter chez ces voisins, dans une période très troublée.

Un peu avant 1900 Michelin avait déjà été confronté à un procès de la part de Dunlop (marque anglaise qui voulait s'implanter en France), concernant le brevet du pneu gonflé d'air. Dunlop revendiquant l'invention du pneu cherchait à faire valoir son brevet aussi en France. Michelin a réussi à déjouer cette manœuvre en retrouvant un ancien brevet d'un certain Thomson antérieur à celui de Dunlop et tombé lui dans le domaine public. Mais en Angleterre Michelin dû attendre 1901, pour pouvoir y vendre des pneus et encore seulement sous licence au début.

Les rivalités entre fabricants de pneus : français, anglais et allemands sont permanentes, chaque affiche ou slogan, est l'occasion de distiller des piques en vers les adversaires, par exemple l'une des premières affiches Bibendum le présente entouré de ses rivaux dépités, l'allusion est à peine voilée, sur certaines versions de ces affiches on comprends qu'il s'agit de Continental et Dunlop. A d'autre moment c'est le coup de la semelle (mouvement de boxe française), qui s'oppose dans l'esprit à la boxe anglaise. Continental y répond aussi par le coup du Rouge ferré, où les ballerines de l'adversaire invisible, indiquent suffisamment clairement dans l'esprit celles de Bibendum. Ce ne sont que provocations de part et d'autres, où chaque événement est l'occasion, de caricatures et slogans percutants. C'est présenté bien entendu de façon comique et plein d'humour.

La firme Continental a été créée en 1871, elle prend pour emblème un cheval en 1882. Sa filiale en France est fondée officiellement en 1904 (mais y était présente depuis 1890). Sa production de pneus pour bicyclettes a commencé dès 1892 en Allemagne. En 1898 le premier véhicule de Louis Renault était déjà équipé de pneus Continental.

Les rivalités entre fabricants de pneus sont aussi élargies à d'autres domaines, pour conquérir les clients, il y a utilisation de nombreux moyens publicitaires. Michelin est souvent très inventif pour sa propagande. Et la création du guide Michelin distribué gratuitement en 1900, est une idée qui lui permet de séduire et d'attirer la clientèle, au grand dam de ses rivaux.

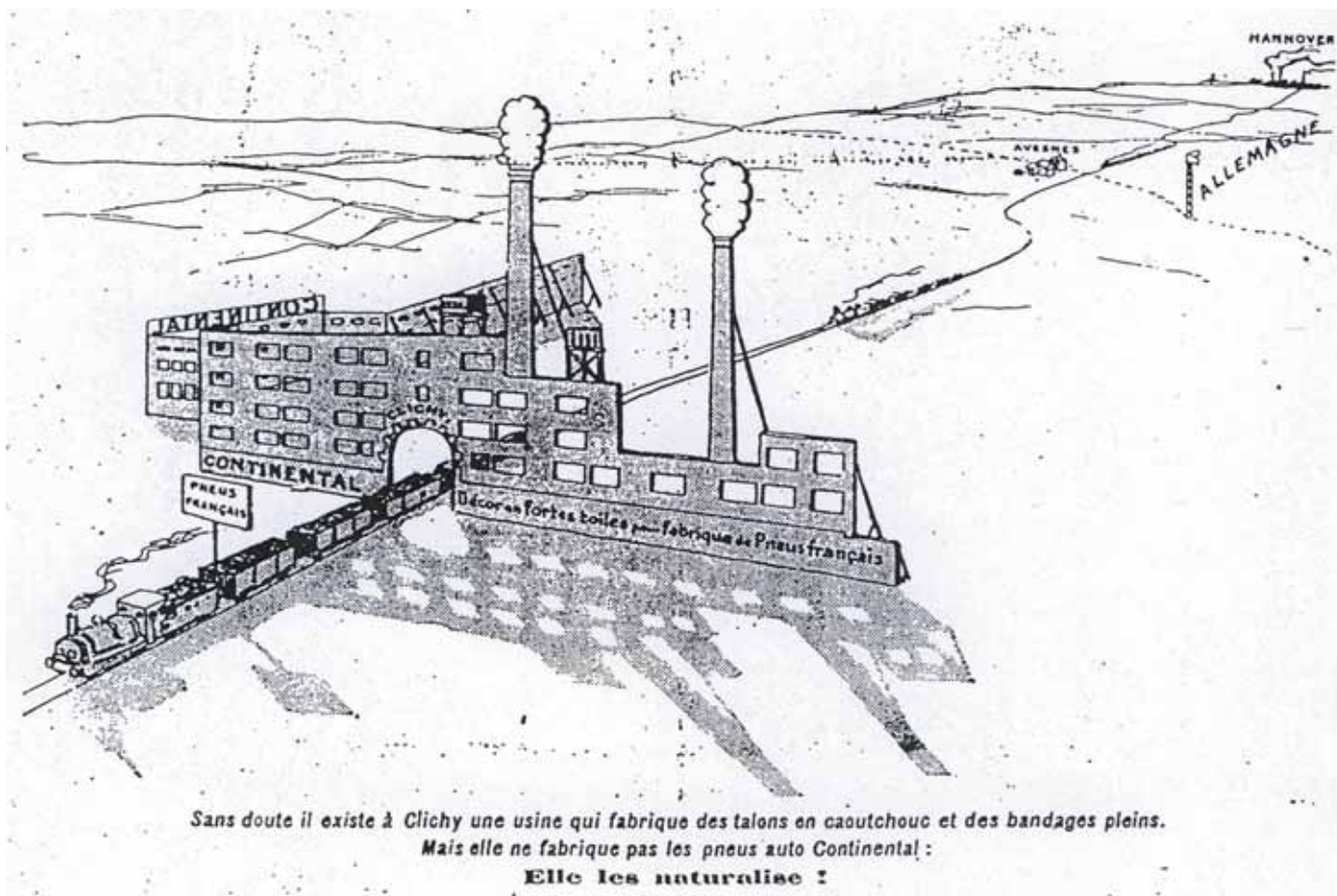
## Des guides au service des voyageurs

Les guides existaient déjà au XIXème siècle et à l'époque, ils étaient adaptés au mode de transport le plus utilisé le train, avec des marques comme Joanne, Baedeker, Taride, ... qui avaient



Publicité pour le guide routier Continental de France 1905 parue au dos de couverture d'une carte routières Taride publié pour l'annuaire de route de l'Automobile Club de France. Collection PP.

Dessin illustrant un courrier de Michelin adressé à ces revendeurs, dénonçant en 1909 Continental, qui importe ses pneus depuis l'Allemagne. Collection J. Dreux / Continental.



mis en place des guides sur toute l'Europe. Ils renseignait les voyageurs sur les hôtels, restaurants et les villes qu'ils pouvaient visiter, en mettant l'accent sur les zones touristiques, ou de soins, le thermalisme et les bains de mer était très prisé à cette époque. A la fin du siècle la révolution du vélo fit apparaître de nouveaux guides, certaines marques s'y adaptèrent comme Taride et d'autres apparaissent, comme les guides Berthot ou Touring Club de France. Avec l'arrivée de l'automobile, les guides s'adaptent à nouveau : Taride, T.C.F. suivent le mouvement. Mais en 1900 Michelin crée son Guide Rouge et le distribue gratuitement à ses clients (cyclistes et automobilistes). Au vu de sa qualité, il n'est plus question d'en acheter, ce qui limite la concurrence possible. Bien entendu des marques de pneus concurrentes vont vite comprendre l'intérêt de cette démarche et s'efforcer de réagir en proposant aussi leurs propres guides gratuits.

En 1904 parait le guide Michelin de la Belgique, qui inclut les Pays-Bas, Le Luxembourg, L'Alsace Lorraine (Allemande) et les bords du Rhin. Les litiges entre l'Allemagne et la France remontent à la guerre de 1870, qui a vu le siège de Paris et surtout l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine, qui a toujours été contesté, avec un sentiment d'injustice savamment entretenue sous une forme patriotique.

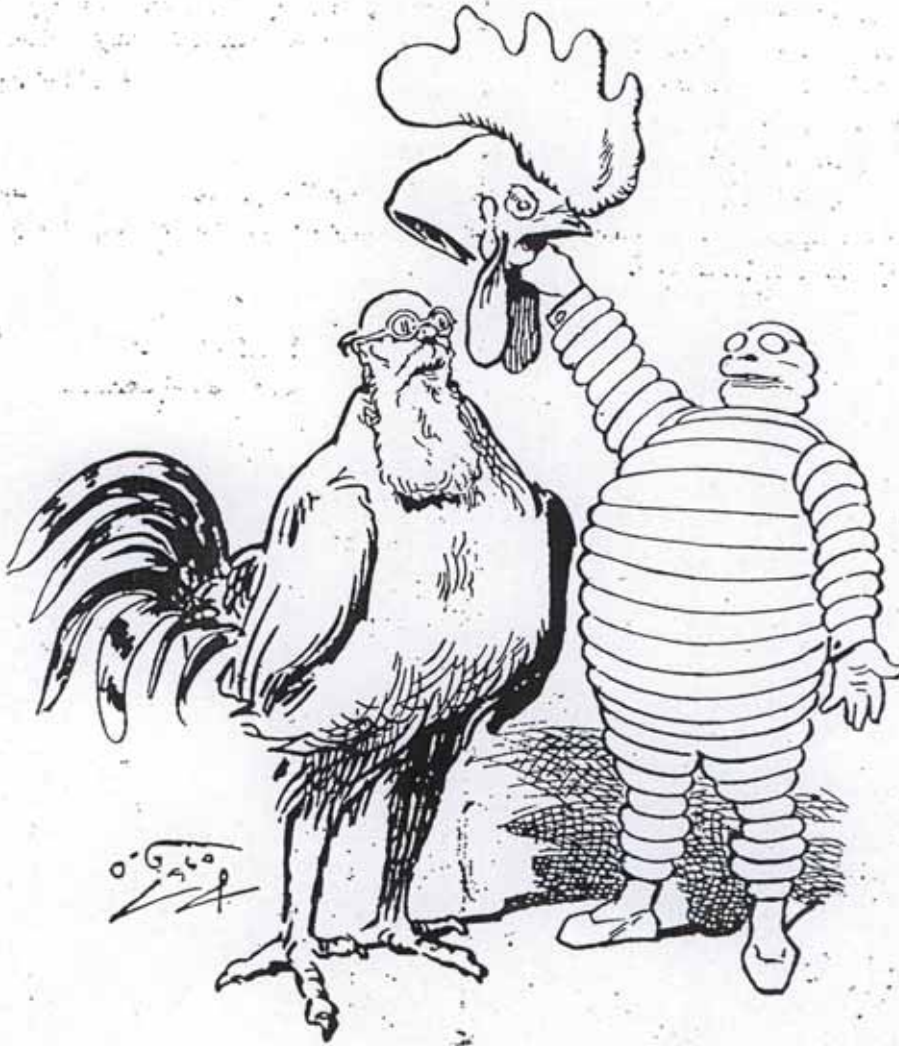
Continental réagit de son côté en proposant dès 1904 un guide aussi en France. En 1905 le guide continental France est à peu près 3 fois plus épais que le guide Michelin. Le Guide Continental était organisé différemment, par itinéraires, certaines villes pouvaient s'y retrouver plusieurs fois si elles se trouvaient sur plusieurs itinéraires, il contenait plus de 1000 pages. Continental classait déjà dans son guide les hôtels par leur qualité, selon le degré de confort et de service.

## Expansion en EUROPE

Michelin se déploie en Europe. Il installe une filiale en Angleterre en 1905, Michelin Tyre Company. Puis rapidement une autre en Allemagne, elle est installée à Francfort sur le Main.

# Otez votre faux nez

Caricature réalisée pour Michelin, dénonçant l'utilisation de l'imagerie populaire française ici Chantecler, dessin de O Galop. Collection J. Dreux / Continental.



“ L'Article de Paris qu'on fabrique en Hanovre ”

(Chantecler, Acte III, Scène VI.)

Cette usine est intitulée Deutsche Michelin - Pneumatik Aktiengesellschaft. En 1906 une usine de fabrication est construite à Turin en Italie. Et en 1907 Michelin installe une usine aux USA.

En 1905 dans un discours Guillaume II proclame son hostilité aux ambitions coloniales de la France au Maroc.

En 1906 la marque française «Continental» est déposée et le «Bras tenant un pneu» devient le logo de Continental en France (utilisé parfois aussi en Allemagne) le logo de Continental Allemagne étant lui un cheval. L'usine de Clichy est créée en 1907 au 107-112 quai de Clichy. Au siège de Continental France 146 av de Malakoff, il existe déjà en 1907 un bureau de tourisme et aussi un petit musée du pneu.

Pour soigner son image en France Continental utilise à profusion les grandes figures de l'identité française comme : le coq chante clair, le chevalier Bayard, ... ou les personnalités et marques bien françaises comme Boillot, Renault, Blériot,... ce qui irrite fortement ses concurrents.

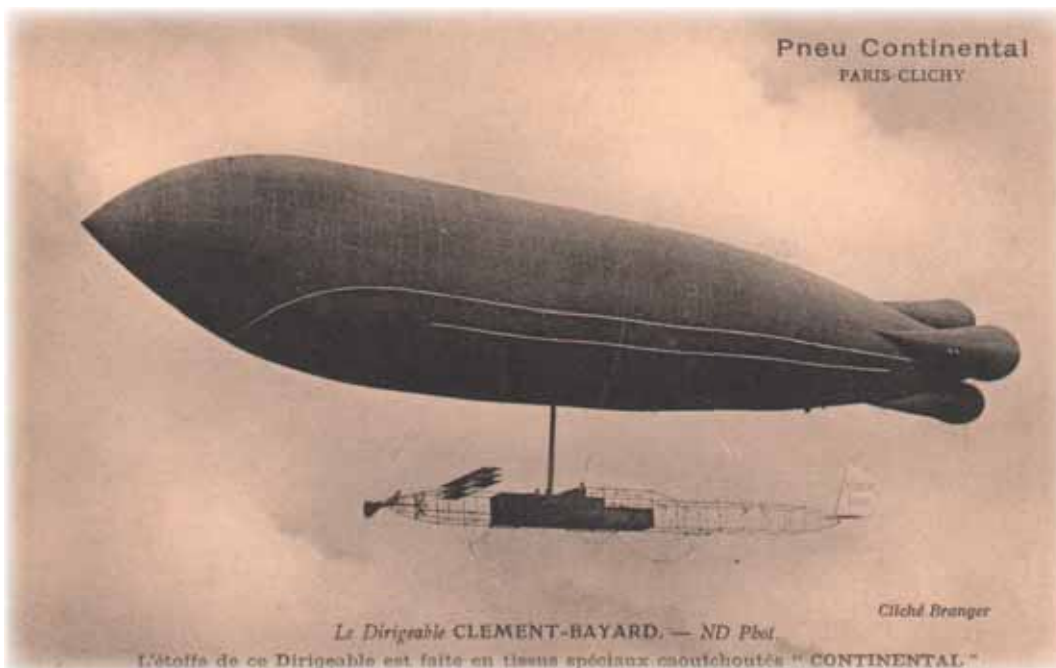
## Les relations s'enveniment

Les tensions montent encore avec l'Allemagne, à partir de Septembre 1908 avec l'incident des « légionnaires déserteurs » accueillis par le consulat d'Allemagne à Casablanca.

Continental fabrique des pneus, mais il est aussi réputé pour ses toiles pour les avions et dirigeables. Blériot en 1909 traverse la Manche avec un avion toilé par Continental. Continental fabrique aussi une multitude d'objets à base de caoutchouc, pour de nombreux autres domaines.

A partir de 1909 la tension monte entre l'Allemagne et la France, de nombreux points de discordes ressurgissent. En 1909 suite aux accidents des dirigeables français «Clément-Bayard» et «République», Michelin met en cause la qualité de la toile fournie par Continental et propose ses propres produits «français» en remplacement, la presse renforce la polémique. La firme Continental quant à elle, met en avant le fait que ses toiles sont fabriquées dans ses usines françaises.

Vers 1909 l'accident du dirigeable Clément-Bayard, sera l'occasion d'une polémique sur l'utilisation de toiles allemandes pour les dirigeables français. Collection PP





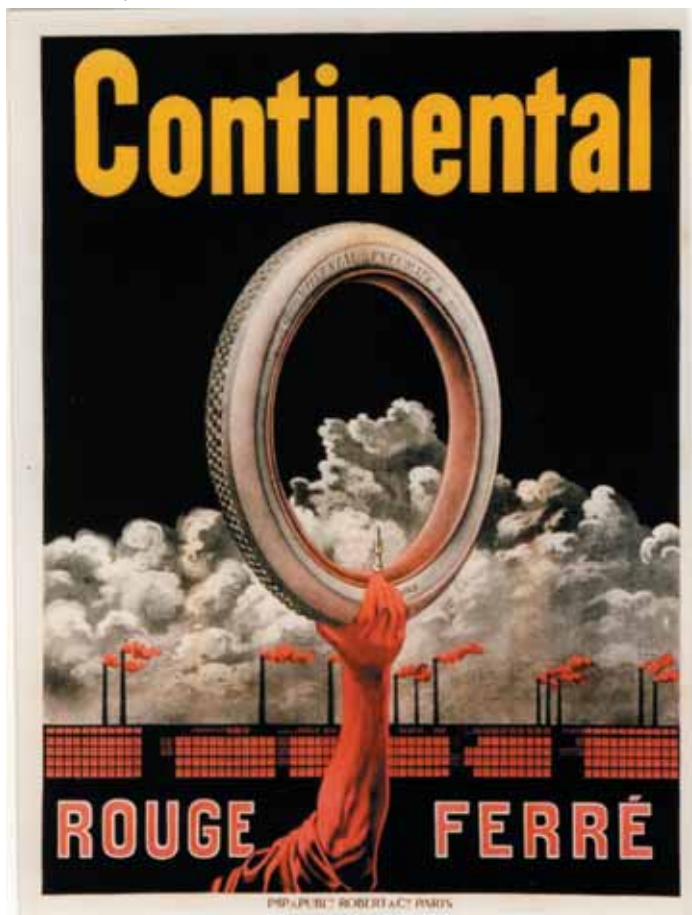
Extrait d'un dépliant publicitaire Continental de 1911, comme bien souvent, elle fait référence à l'imagerie populaire française avec ici le chevalier Bayard, dessin de Mich. Collection PP

Dans «Le Journal» paru le 18 octobre 1909 et le 14 février 1910, Michelin met en cause les sociétés étrangères qui font semblant d'être française.

Affiche pour le pneu rouge ferré dessinée par ranson vers 1908, ce bras levé tenant un pneu deviendra l'emblème de la marque pour la France. Collection J. Dreux / Continental

En mai 1910 Michelin adresse une circulaire à ses revendeurs et clients, sous le titre «Oter votre faux nez» pour dénoncer le fait que les pneus Continental vendus en France n'y soient pas fabriqués.

Carricature très violente de cette affiche, probablement réalisée vers 1910-1911, elle révèle l'intensité des attaques contre Continental. Collection J. Dreux / Continental

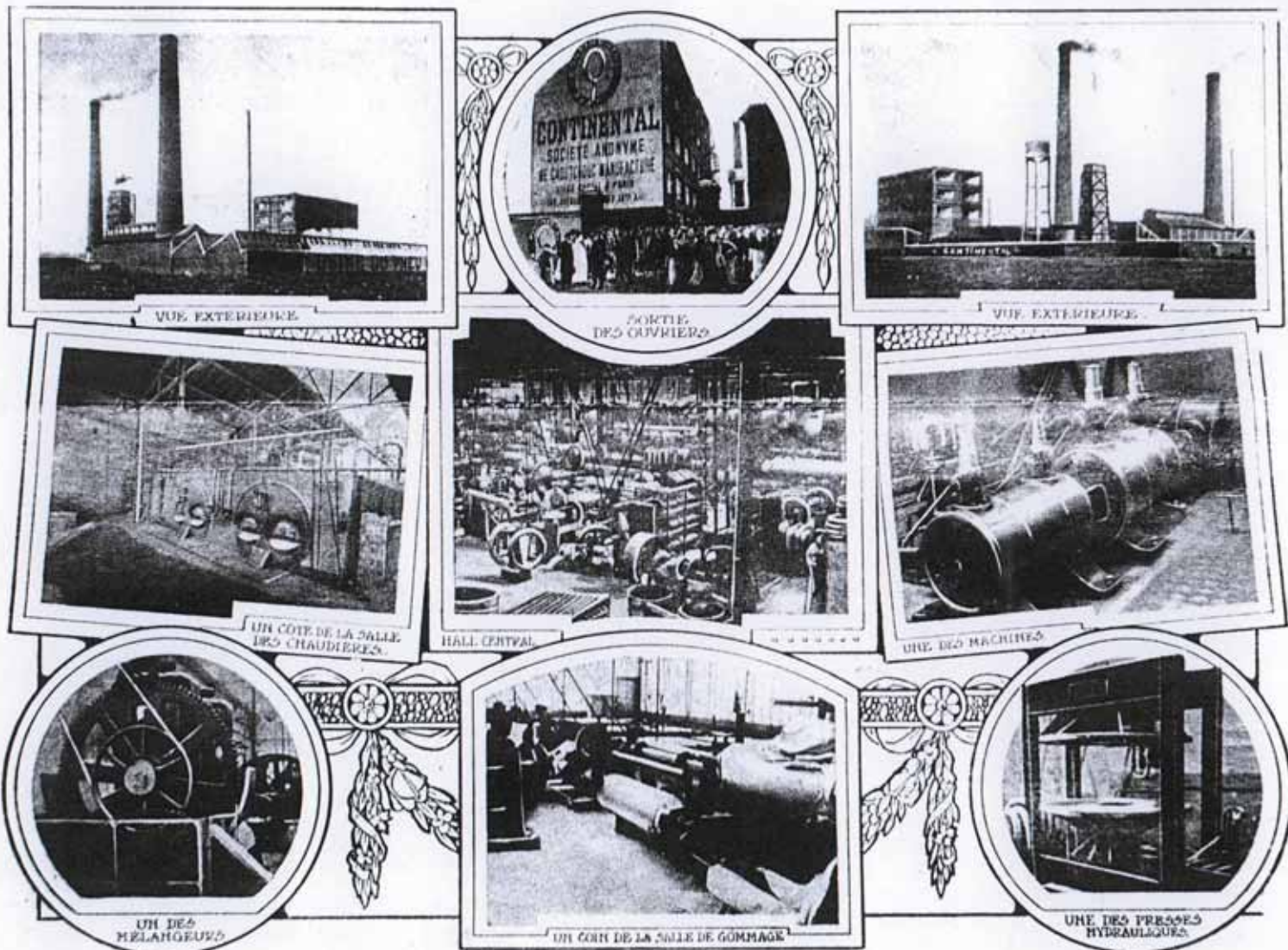


VUES DES USINES CONTINENTAL

Société Anonyme de caoutchouc manufacturé.

PARIS - 146, avenue Malakoff.

USINES À CLICHY : 101 - 112, quai de Clichy.



Extrait d'un fascicule réalisé en 1912 par Continental pour démontrer la réalité de son usine en France. Collection J. Dreux / Continental

Continental évite de son côté d'envenimer la polémique et se contente de publier des informations sur son usine, il y organise des visites pour les journalistes.

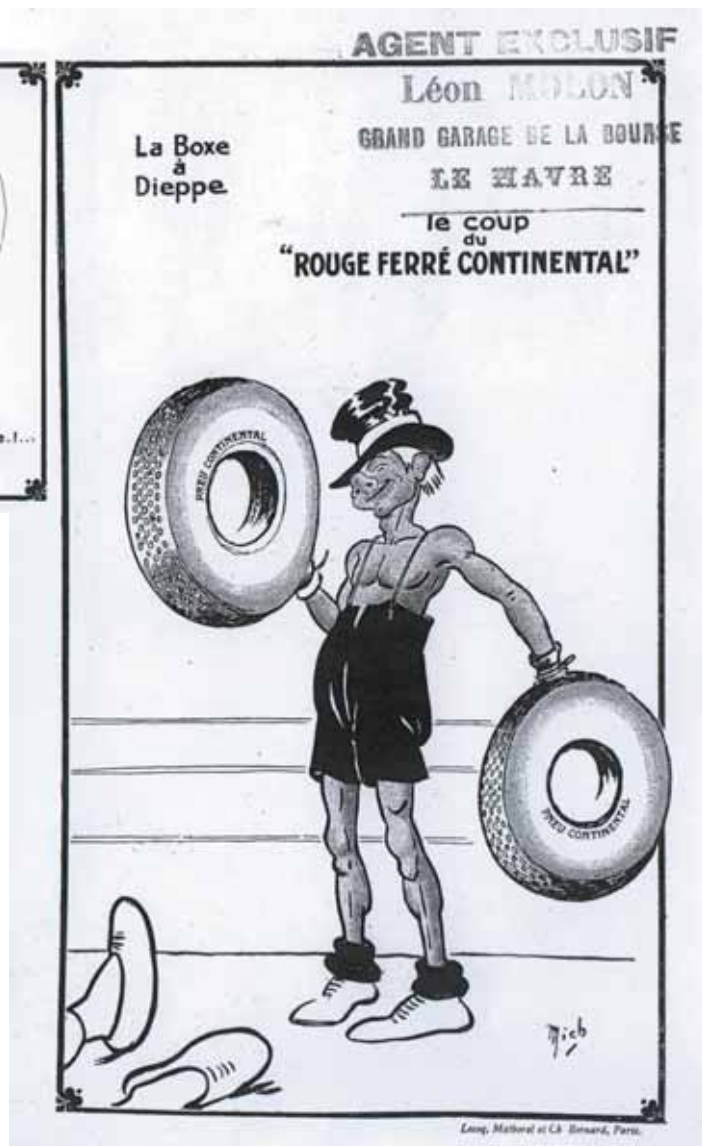
En 1910 apparaît le guide Michelin pour l'Allemagne (en allemand), comprenant aussi la Suisse.

A cette période le coût de la matière première le latex subit une crise et les prix flambent, ce qui rend la concurrence encore plus acharnée.

Vers 1911 la haine atteint un paroxysme, dans les journaux français un flot d'articles se déchaîne contre l'Allemagne, qui a envoyé la canonnière Panther à Agadir « pour protéger ses intérêts économiques ». S'ouvre alors, une nouvelle crise franco-allemande à propos du Maroc, finalement réglée par le troc proposé par Joseph Caillaux qui voit une partie de l'Afrique équatoriale française rattaché au Cameroun allemand. Une convention est signée le 4 novembre 1911.

Série de 4 dessins réalisés par Mich en 1912 pour illustrer la victoire de la marque au GP de l'ACF à Dieppe. Collection J. Dreux / Continental



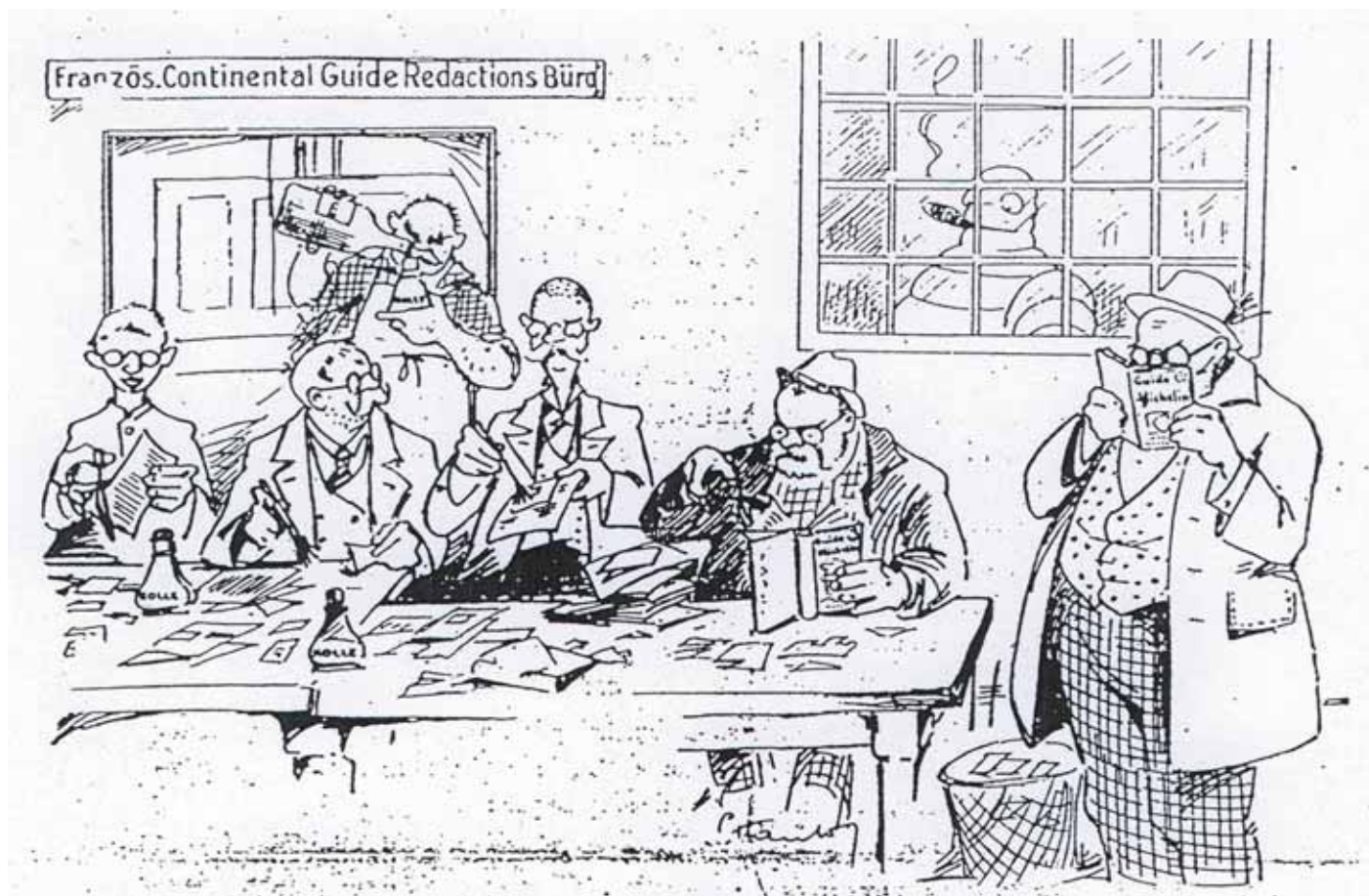


## Des attaques plus directes

En 1912 une autre circulaire indique que les douanes françaises ont fait saisir des pneus importés et fabriqués dans l'usine Continental de Hanovre, ceux-ci ne portaient aucune mention du pays d'origine. Michelin y voit la preuve évidente, que la totalité des pneus de cette marque sont fabriqués en Allemagne. Un tribunal français aidé du témoignage de Michelin, confirme ces accusations. Mais la rivalité est toujours présente et de nouveaux incidents franco-allemands en avril 1913 à Lunéville et à Nancy, servent de prétextes de part et d'autres à faire monter la pression.

Le 31 mai 1913 des saisies (sur demande de Michelin) sont effectuées à l'imprimerie, qui réalisait le guide Continental. Des pages du Guide Rouge Michelin découpées et collées pour servir à la composition du guide Continental y sont trouvées, article paru dans «Le Journal» du 16 juin 1913.

*Caricature pour illustrer un fascicule de propagande réalisé par Michelin pour commenter les résultats du procès gagné contre Continental en juillet 1914. Collection J. Dreux / Continental*



# Le Guide Michelin

est une œuvre originale

et ne peut être

impunément plagié.



Le plagiat par la Société Continental du *Guide Michelin* avait nécessité, à la fin de mai 1913, la saisie de son guide par Michelin et C<sup>ie</sup>.

A ce moment, la Société Continental avait traité cette saisie de « voie de fait » et de « brutale ».

Le procès a lieu le 6 avril 1914 devant le Tribunal de Paris. L'arrêt de la cour de Paris est du 9 juillet 1914. Le jugement indique «La société Continental transformait son guide et se rapprochait chaque année d'avantage de l'ouvrage de son concurrent.» Pour se défendre Continental affirma que la copie portait sur des anciennes édition de 1909, qu'ils pensaient tombées dans le domaine public.

Les magistrats ordonnèrent la saisie de 32 000 exemplaires du guide Continental, en plus de cette saisie Continental dû payer 10 000 Frs de dommages et intérêts avec interdiction de publier les pages plagiées. «Le Journal» du 20 avril 1914.

LE  
**GRAND PRIX DE L'A.C.F.**  
1914



**1<sup>er</sup>**  
**2<sup>me</sup>**  
et **3<sup>me</sup>**  
DU CLASSEMENT GÉNÉRAL  
Faisant dix tours sans changer de pneus  
sur  
**PNEUS**  
**Continental**  
PARIS, 146, av. de Malakoff.

Le guide Continental 1914 est curieusement sortie très peu de temps avant le début de la guerre de 1914, comme le démontre ces résultats du GP de l'ACF 1914 qui a eu lieu le **XX XXXX 1914** soit **XX** jours seulement avant la déclaration de guerre.

Mit welchen Mitteln gegen deutsche Fabrikate in Frankreich agitiert wird!

ARTICLES FRANÇAIS

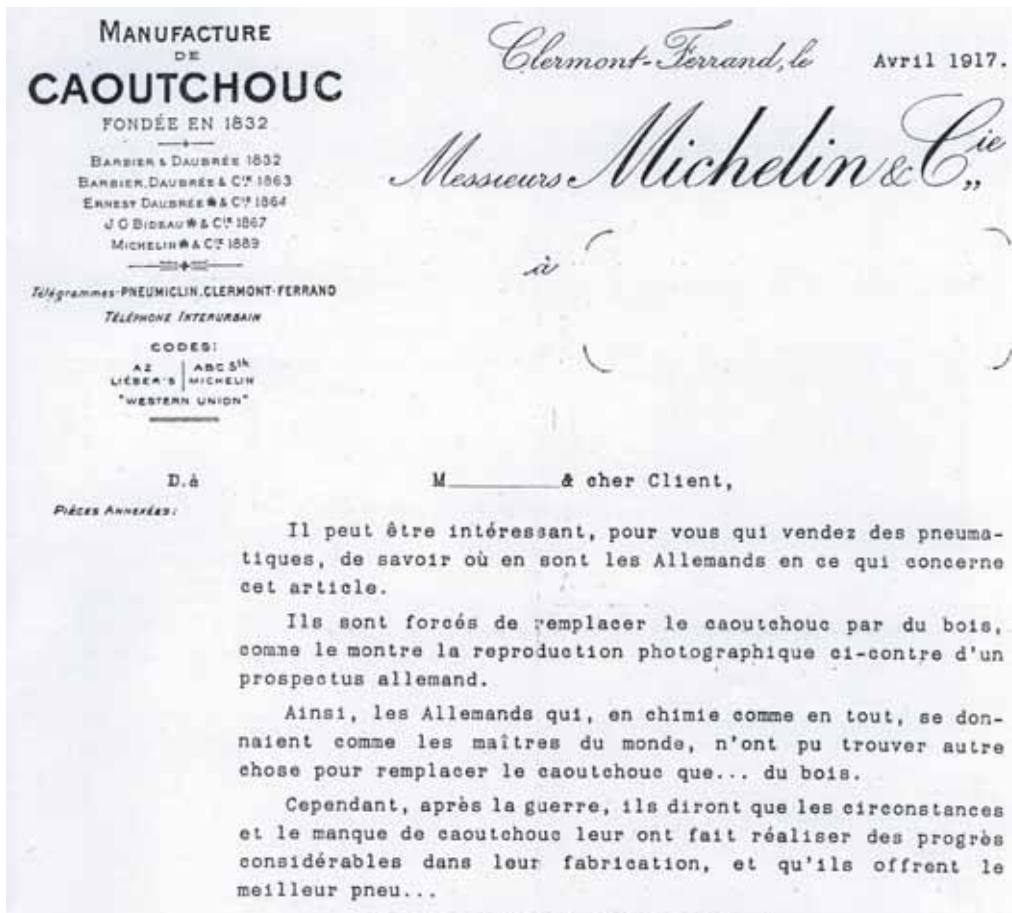


L'INVASION ALLEMANDE

MADE IN GERMANY

CHAQUE FOIS QUE TU ACHÈTES UN PNEU ALLEMAND, AVEC CET ARGENT TU FOURNIS UN FUSIL À LA PRUSSE

Document de propagande datant probablement de la période 1914-1918, contre Continental.  
Collection J. Dreux / Continental



Extrait d'un courrier réalisé par Michelin en avril 1917 pour dénoncer le fait que Continental réalise des pneus en bois. Collection J. Dreux / Continental

## La guerre éclate

En 1914 dans toute Europe les tensions s'exacerbent avec en juin l'assassinat de l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche à Sarajevo. Plus rien ne peut arrêter la guerre, le 31 juillet c'est un ultimatum de l'Allemagne contre la France et la Russie et l'assassinat à Paris de Jean Jaurès qui était hostile à la guerre, le 1 août l'Allemagne déclare la guerre à la Russie, ce qui en conséquence

de ses compatriotes : « L'Allemand est fait pour tout comprendre et se l'assimiler. » Tout prendre et se l'approprier serait plus exact. Exemple, le premier Bædeker publié en allemand à Coblenz en 1844, trois ans après l'apparition du premier Guide Joanne : *Itinéraire de la Suisse*, 1841.

Dans la préface, l'auteur reconnaissait que le Guide Joanne formait avec le Handbook de Murray la base principale de son ouvrage et, de fait, celui-ci n'était qu'un abrégé réduit à 80 routes et 410 pages in-18 de l'*Itinéraire Joanne* avec ses 338 routes et ses 760 pages, in-12 à deux colonnes.

Mais cette pudeur n'eut qu'un temps. Dès 1852, le même Bædeker s'avisa de donner une traduction française de son guide. Cette fois notre bon Allemand, s'étant assimilé le guide français, n'hésita pas à le faire sien. Il le publia tel quel, sans la préface où il avait rendu hommage à son inspirateur et en poussant l'imposture jusqu'à orner sa traduction d'une imitation, d'ailleurs assez grossière, du dessin que l'éditeur français avait fait établir et colorier tout exprès pour servir de frontispice à l'*Itinéraire*.

Lorsqu'en 1853, Adolphe Joanne publia une nouvelle édition de son Guide sous le titre *Le Nouvel Ebel*, le même éditeur ne manqua pas de dénoncer le plagiat, ce qui n'empêcha pas le Bædeker de faire fortune.

déclenche un ordre de mobilisation générale en France. Le 2 août Les armées allemandes entrent au Luxembourg le 3 août L'Allemagne déclare la guerre à la France, le 4 août L'Angleterre déclare la guerre à le 7 août Les armées françaises s'emparent de Mulhouse, le 9 août débarquement du corps expéditionnaire britannique sur le territoire français, le 10 août Les armées allemandes reprennent Mulhouse. Les biens Michelin en Allemagne sont séquestrés, ainsi que tous les biens français, ce qui provoque la réciprocité pour les avoir allemands en France.

D'autres guides de marque allemandes seront montrés du doigt pendant la guerre de 1914-1918. Certains articles parues dans la revue du Touring Club de France illustre l'ambiance et les propos haineux de cette époque de guerre.

## Liquidations d'après guerre

Après guerre la concurrence change de visage. A partir de 1920, la puissance et la technologie des fabricants américains de pneus comme : Goodrich, Firestone, concurrence dangereusement les marques européennes, qui ont été affaiblit par le conflit et les domines dans le monde.

Parue dans l'illustration le 21 mai 1921 : « les biens allemands séquestrés de la société Continental sont liquidés et l'usine de Clichy avec ses matériels sont mis à prix pour 7 millions de Francs. » C'est la société Industrielle des Téléphones (ancienne maison Rattier) qui emportera la vente.

C'est seulement en 1963 que la société Continental se réimplantera en France à Sarreguemines en Moselle. Ces rivalités ne sont plus heureusement que de mauvais souvenirs, qui ont fait place désormais à des relations plus courtoises. En 1983 (ratifié par Bruxelles en 1988) Michelin et Continental ont passé des accords de développements.

## Bibliographie

*Michelin 100ans d'aventure*  
Herbert Lottman, édition Flammarion 1998.

« Michelin et l'Aviation » Champeau.

*Pneu Continental le temps des pionniers* par Daniel Bordet, Frédérique Decoudun, Jacques Dreux, Christophe Zagrodzki, édition Somogy.

Pascal Pannetier  
ppannetier@free.fr

Remerciements :  
à M. Jacques Dreux de Continental France,  
et à la boutique Auto Moto Locomotion rue de Constantinople à Paris,  
pour les informations qu'ils nous ont aimablement communiquées.

D'autres firmes allemandes ont pendant la guerre été la cible d'attaques, comme ici dans cet extrait d'un des articles publiés dans la revue du Touring Club de France, qui s'en prenaient au guide Baedeker accusé lui aussi de plagiat. Collection PP.