



Communiqué de presse - CFE-CGC Michelin – 13 nov 2024

## Les véritables raisons de la fermeture de deux sites industriels Michelin en France (Vannes et Cholet)

Le 5 novembre, Michelin annonce la fermeture de deux sites industriels en France, Vannes et Cholet, et évoque les coûts énergétiques, les importations « chinoises » et la baisse des volumes qui rendent inéluctables les fermetures.

**Mais les raisons avancées par le groupe Michelin ne suffisent pas à expliquer la fermeture de Vannes et de Cholet :** les coûts énergétiques sont revenus à des niveaux proches de ceux avant conflit ukrainien et les importations sur le marché sont à des niveaux comparables depuis 2017. Le groupe Michelin continuera bien à vendre en Europe des pneus camionnette & Poids Lourds fabriqués en Europe.

**La fermeture de ces usines est la conséquence de la stratégie très sélective de ses marchés par le groupe Michelin et de la politique tarifaire qui l'accompagne.** Le groupe Michelin a choisi de se concentrer uniquement sur les marchés premium les plus rémunérateurs et a fortement augmenté ses prix dans le même temps. Il en résulte une chute des ventes et donc des volumes qui entraîne une adaptation à la baisse des capacités industrielles.

Cette stratégie de rentabilité toujours plus élevée répond aux exigences et aux engagements pris auprès des actionnaires : 14% de marge opérationnelle. Aujourd'hui, Vannes et Cholet. **Et demain, à qui le tour ? Car ne nous leurrions pas : la sélection des marchés les plus rentables entraîne mécaniquement la fermeture de sites de production, au détriment des emplois locaux.**

Les arguments clés cités par Michelin dans sa communication sont inexacts ou incomplets. L'équipe CFE-CGC le démontre.

**1-Le groupe Michelin est en difficulté : inexact.** Les résultats de Michelin sont très solides.

**2- Ces fermetures sont inéluctables : inexact.** L'activité de ces usines est rentable, c'est-à-dire qu'elle génère un bénéfice sur chaque pneu produit et vendu.

**3- L'inflation des coûts d'énergie sont avec les imports chinois responsables de la fermeture des sites : des arbres qui cachent la forêt.**

- Sur l'électricité, un exemple suffit : les coûts d'électricité de la France restent inférieurs à ceux de la Pologne où le groupe Michelin produit pourtant massivement.
- Les importations sur le marché Tourisme Camionnette de pneus sont évaluées aux alentours de 130 Millions d'enveloppes et ce, depuis 2017.

**4- Aides publiques : à éclaircir.** Au-delà du crédit impôt recherche et de l'indemnisation du chômage partiel, il est difficile pour notre organisation syndicale d'avoir une visibilité sur l'ensemble des aides publiques.

**5- « Je crois à un capitalisme équilibré » (Florent Menegaux dans Capital) : vraiment ?** Au second semestre 2024, aux salariés les plans sociaux et le chômage partiel et aux actionnaires les rachats d'action (500 M€ en tout pour 2024) ! Equilibre ?

## **CONTACTS**

José TARANTINI 06 30 25 74 86

Valérie DOSSIN 06 89 55 79 86

Jean-François LANDEMAINE 06 24 15 75 34

Dominique BOURGOIS 06 07 53 47 74

## En savoir plus ici.

Chiffres, analyses et graphiques, l'équipe CFE-CGC Michelin vous donne son analyse. [Contact pour cette analyse : Dominique Bourgois /dominique.bourgois@michelin.com](mailto:dominique.bourgois@michelin.com)

À la suite de l'annonce de la fermeture des sites de Cholet & Vannes, de nombreuses informations ont circulé et occasionné des débats. Ce flux d'informations a aussi généré des approximations et des raccourcis. Un « facts checking » s'imposait. Le groupe Michelin a donné sa vision des faits. Voici celle de la CFE-CGC Michelin :

### 1 - Le groupe Michelin est en difficulté : inexact

Plusieurs media (France 2, France 3, RTL) ont indiqué que ces fermetures étaient la manifestation des difficultés du groupe Michelin. Lors de la publication des résultats du 3ème trimestre, le groupe Michelin a annoncé viser en fin d'année un résultat opérationnel de 3,4 Milliards d'€, ce qui serait après 2023 le deuxième résultat opérationnel le plus élevé dans l'histoire du groupe Michelin. De même, la prévision de Free Cash Flow a été revue à la hausse à 1,7 milliard d'€.

**Les résultats du groupe Michelin sont donc très solides.** A défaut de croissance, la fermeture de ces sites s'inscrit dans une politique de réduction des coûts visant à doper la rentabilité à terme. Dans la continuité de la politique menée par le groupe Michelin depuis 20 ans.

### 2- Ces fermetures sont inéluctables : inexact

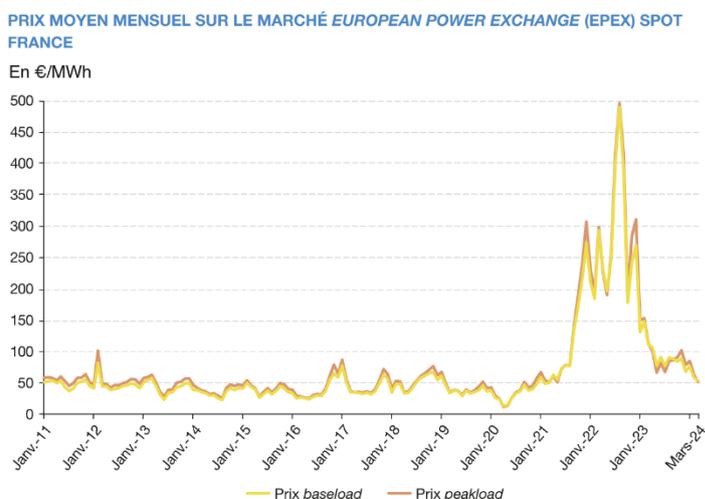
Le groupe Michelin a présenté ces fermetures comme « inéluctables ». **Que les sites de Cholet ou Vannes soient en difficulté en raison de taux de charges trop faibles** - conséquence de l'approche sélective des marchés et donc de volumes moindres - est une chose. **Que leur fermeture soit inéluctable en est une autre.**

Si le site de Cholet ferme, c'est parce que les niveaux de rentabilité sur la camionnette sont inférieurs (moins de 10%) à ceux visés par le groupe Michelin (14% de marge opérationnelle en 2026 : engagement du market day en mai dernier), **Mais cette activité reste rentable, c'est-à-dire qu'elle génère un bénéfice sur chaque pneu produit et vendu.** Ce qui est en cause, **c'est bien le niveau de rentabilité visé par Michelin, pas la rentabilité intrinsèque de l'activité.** Sinon, le groupe Michelin ne prévoirait pas de renouveler 60% de sa gamme camionnette d'ici 2028, avec des ventes en Europe, donc une production intra-Europe puisque Michelin vise une production locale. L'inflation des coûts énergétiques et les importations massives chinoises ont donc bon dos (voir point suivant).

Ces fermetures vont surtout servir à transférer des volumes sur d'autres usines (Golbey ? Vitoria ? pour Vannes, Olstyn ? Cuneo ? pour Cholet) et favoriser le taux de charge des usines recevant ces productions.

### 3- L'inflation des coûts d'énergie sont avec les imports chinois responsables de la fermeture des sites : des arbres qui cachent la forêt

Concernant les coûts de l'énergie, ils se sont effectivement envolés à partir de février 2022 et l'attaque de l'Ukraine par la Russie. Après avoir atteint un pic fin 2022, début 2023, ils ont néanmoins commencé à refluer en 2023 pour revenir aujourd'hui à des niveaux proches de ceux d'avant le conflit entre Ukraine et Russie comme le montre le graphique du prix moyen de l'électricité sur le marché Spot en France.



Source : Epex spot

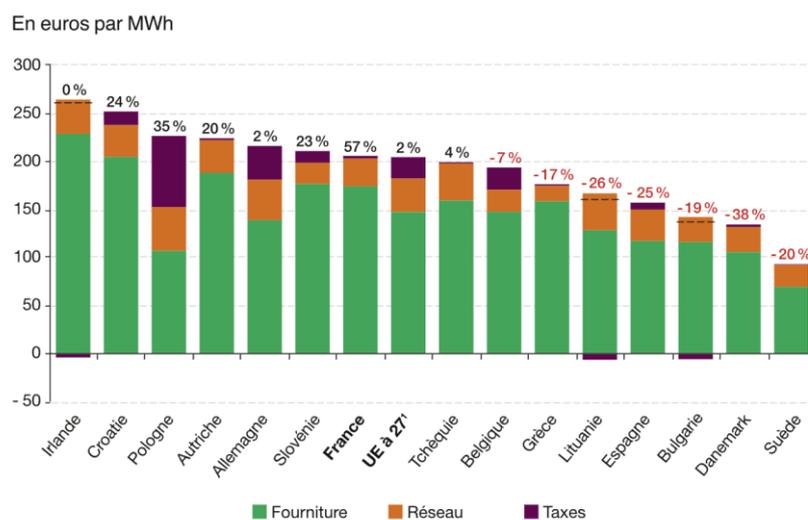
Certes, ces coûts énergétiques sont supérieurs à ceux des Etats-Unis et de la Chine, cités en exemple par Michelin pour illustrer le déficit compétitif de l'Europe. Mais puisque le groupe Michelin a une stratégie de production locale, les pneus camionnette et Poids Lourds vendus en Europe continueront à être produits en Europe.

Et de ce point de vue, les coûts d'électricité de la France restent inférieurs à ceux de la Pologne où le groupe Michelin produit pourtant massivement (Olstyn).

En matière d'énergie, il convient également de se pencher sur l'origine, fossile ou non, de l'énergie.

Or, Etats-Unis, Chine, Pologne s'alimentent majoritairement en énergie à base de pétrole ou de charbon, autrement plus émetteurs de CO2 que le nucléaire français. Michelin parle de coût de l'énergie mais inclût-il ces externalités négatives liées à l'origine de l'énergie dans ses comparaisons internes ?

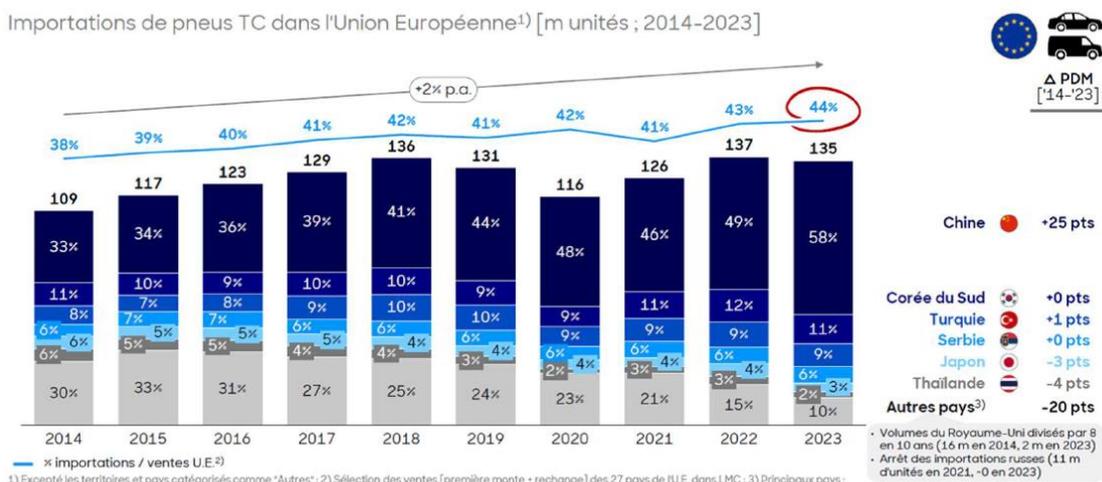
#### PRIX HORS TVA DE L'ÉLECTRICITÉ POUR LES ENTREPRISES DANS L'UNION EUROPÉENNE EN 2023



<sup>1</sup> Union européenne à 27 États.

Lecture : en France, en 2023, le prix de l'électricité dans les secteurs non résidentiels s'élève à 205 €/MWh TTC, se décomposant en 173 €/MWh pour la fourniture, 29 €/MWh pour le réseau et 3 €/MWh pour les taxes. Le prix a augmenté de 57 % entre 2022 et 2023. Sources : SDES, enquête transparence des prix du gaz et de l'électricité ; Eurostat

Concernant les importations « massives » de pneus asiatiques, il n’y a pas eu subitement un afflux d’importations sur le marché. Les importations sur le marché Tourisme Camionnette sont évaluées aux alentours de 130 Millions d’enveloppes depuis 2017, même si effectivement la part d’importations en provenance de Chine à l’intérieur de ces importations a cru sur la période de quasiment 20 Millions (39 M en 2017 – 58 M en 2023).

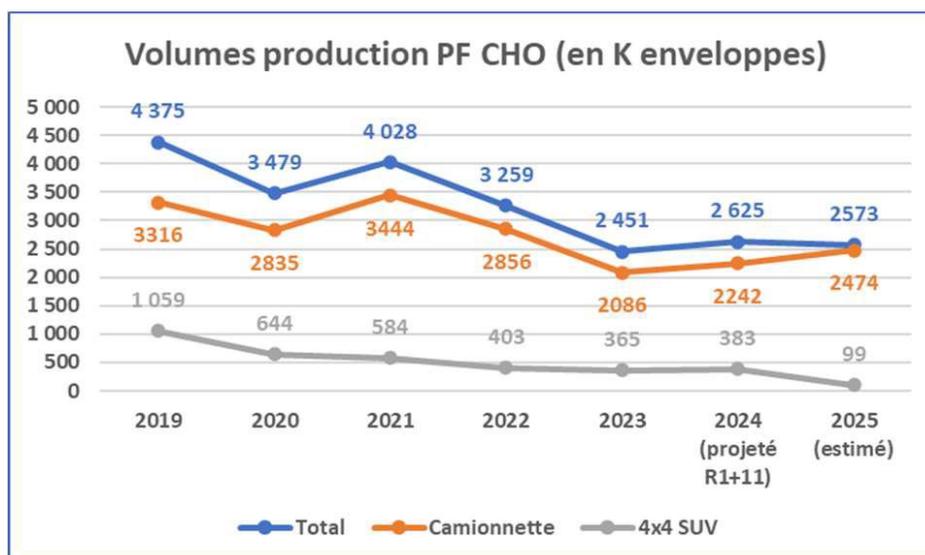


Source : rapport Secafi CSEC 09 octobre 2024

A cet égard, les récriminations de M. Menegaux sur la concurrence déloyale et l’Europe « passoire » sont tout à fait fondées. Au lieu de s’indigner à chaque fermeture d’usine, nos politiques seraient plus avisés d’agir en amont et de protéger davantage l’industrie. Mais ces importations n’expliquent pas tout. Loin s’en faut.

**Aujourd'hui, les sites de Cholet et Vannes sont surtout pénalisés par leurs charges fixes qu'ils ne peuvent pas amortir en raison du fort recul de leurs volumes.** Pourtant, ils ont réduit de façon conséquente leurs effectifs : - 28% sur chaque site entre 2019 et 2024

- Vannes est fortement impacté par la fermeture de l’usine Poids Lourds à Homburg en Allemagne et plus généralement par le recul de la production des pneus Poids Lourds et Génie Civil en Europe.
- Quant à Cholet, sa production est passée de plus de 4 millions d’enveloppes en 2021 à moins de 2 millions cette année.

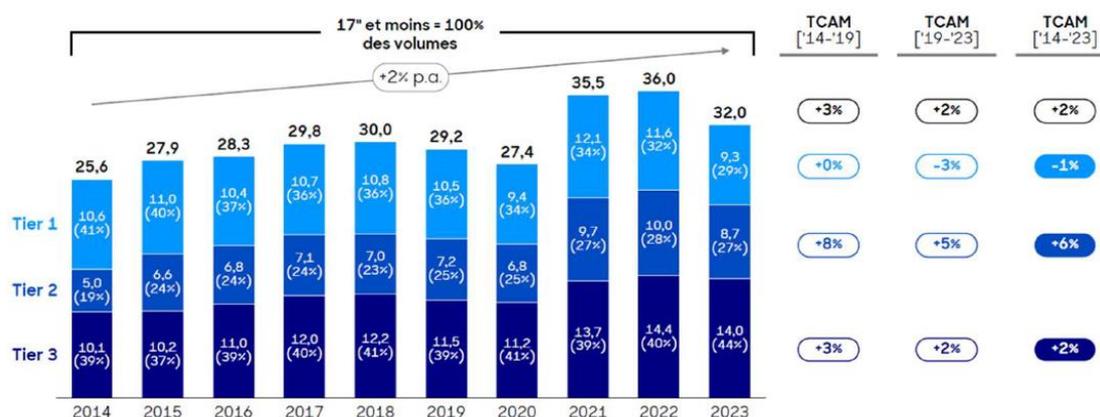


Source : rapport Secafi, CSEC du 09 juillet 2024

Aucune usine ne peut absorber un tel recul de production. **Or, ce recul de production à Cholet est surtout la conséquence du choix d'une approche sélective de ses marchés par le groupe Michelin.**

En effet, Michelin a choisi de se concentrer sur le segment de marché premium « Tier 1 » de la camionnette, le plus rémunérateur, mais également celui qui recule le plus puisqu'il est passé de 41% à 29% du marché total entre 2014 et 2023. Même si le marché total a progressé entre-temps passant de 25,6 M à 32 M, le « terrain de jeu » de Michelin, lui, s'est donc contracté de 10,6 M à 9,3 M. **C'est un choix de l'entreprise.**

Evolution des parts de marché des Tier- Rechange - Camionnettes [m unités ; 2023]



Dans le même temps, le groupe Michelin a fortement augmenté ses prix de vente pour « créer de la valeur ». Il suffit de regarder l'influence du seul effet prix dans la génération du résultat opérationnel sectoriel du Groupe Michelin sur les trois dernières années pour se rendre compte de ces augmentations : 2021 : + 921 M€, 2022 : + 3 054 M€, 2023 : + 1 130 M€, soit en cumul plus de 5 Milliards d'€ en trois ans.

## Là encore, c'est une politique délibérée de l'entreprise.

Cette double conjugaison d'une concentration sur un segment de marché en recul + la forte augmentation des prix a naturellement entraîné un recul des volumes de vente et donc de production. Et c'est ce que paie – au prix fort – Cholet, mis en concurrence avec les sites d'Olstyn (Pologne) et Cuneo (Italie) : il n'y a plus assez de volumes pour trois usines, donc on en sacrifie une.

Le coût inflationniste de l'énergie et les importations de pneus de Chine ne doivent donc pas masquer les vraies raisons de la fermeture de Vannes et de Cholet. **Ces fermetures sont la conséquence sociale de la stratégie valeur déployée par le Groupe Michelin au bénéfice des actionnaires. Un dommage collatéral pour les financiers, un drame humain pour les salariés et leurs représentants.**

**Aujourd'hui, Vannes et Cholet. Et demain, à qui le tour ? Car ne nous leurrions pas : les mêmes causes produiront les mêmes effets. La sélection des marchés implique une sélection des capacités de production et donc des usines.**

## 4- Aides publiques : à éclaircir

Ces fermetures ont suscité des questions autour des aides publiques dont bénéficie Michelin en France.

### Recherche :

Quel est le montant du crédit impôt recherche (CIR) ?

D'après les comptes de la MFPM (Manufacture Française des Pneumatiques Michelin), le montant était de 31 M€ en 2023.

<b>Impôt au compte de résultat, hors retenues à la source</b>	<b>10 338</b>
(*) Dont :	
CIR 2023	(30 800)

Dans son intervention devant la Commission Economique de l'Assemblée Nationale le 18 septembre dernier, Florent Menegaux avait mentionné un montant de 42 M€ pour un montant total de dépenses d'innovation de 1 200 M€ (écouter la 31ème mn de son allocution)

Source : Commission des affaires économiques : M. Florent Menegaux, président-directeur général de Michelin, sur la politique salariale, la productivité et la compétitivité en entreprise - Mercredi 18 septembre 2024 - Vidéos de l'Assemblée nationale

Plus récemment, BFM TV et le magazine Marianne ont cité un chiffre de 55 M€ communiqué par « l'entourage de la direction » (sic).

**Alors, quel est le montant exact du crédit impôt recherche ? 31 M€ ? 42 M€ ? 55 M€ ? Autre ?**

Par ailleurs, le montant de 1 200 M€ d'innovation cité par Mr Menegaux interroge aussi puisque dans le dans le compte de résultat 2023 du Groupe Michelin, le montant de frais de recherches et développement s'élève à 756 M€, soit un écart de 444 M€. D'où vient la différence ? De quoi parle-t-on ?

## 5.2.1 Comptes consolidés au 31 décembre 2023

### Compte de résultat consolidé

<i>(en millions € sauf pour les données par action)</i>	Note	Exercice 2023	E
Ventes	5	28 343	
Coût des ventes		(20 395)	
<b>Marge brute</b>		<b>7 948</b>	
Frais commerciaux		(1 210)	
Frais de recherche et développement		(756)	

Il y a un certain flou sur le sujet.

Sur la France, le seul chiffre disponible concernant la recherche apparaît à l'actif du bilan de la MFPM (Manufacture Française des pneumatiques Michelin) à hauteur de 191 M€ (brut).

	<b>BRUT</b> <b>2023</b>	<b>AMORT.</b> <b>PROV.</b>
<b>CAPITAL SOUCRIT NON APPELÉ</b>		
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>		
Frais d'établissement	0	0
Frais de recherche et de développement	191 315	191 315

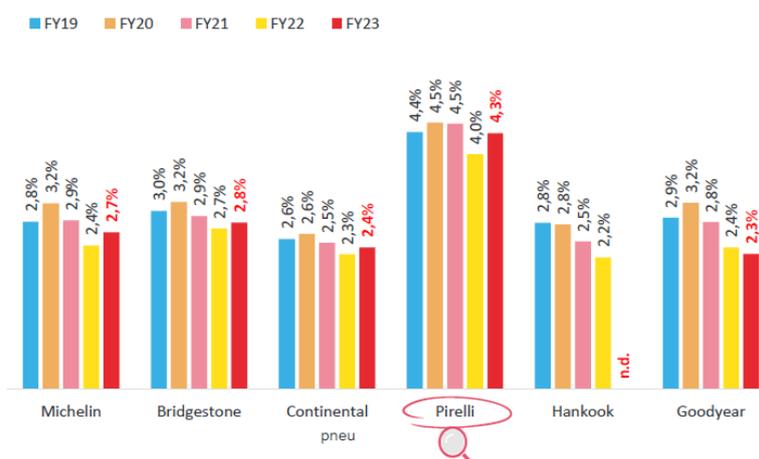
**Les 42 M€ (ou 31M € ? ou 55 M€ ?) de crédit impôt recherche représenteraient ainsi près de 22% des frais de recherche en France.**

C'est non négligeable. D'ailleurs, dans son intervention devant la Commission Economique de l'Assemblée Nationale, **Florent Menegaux avait été clair : toute révision à la baisse du crédit d'impôt recherche entrainerait des délocalisations des**

**emplois de recherche vers des lieux plus « accueillants »** (écouter réponse à 1h 09 mn 48s)

Sur la recherche, au-delà du crédit impôt recherche, on mentionnera également que les investissements de Michelin en termes de recherche rapportés au chiffre d'affaires stagnent depuis des années autour de 2,8% de son chiffre d'affaires. **Ils sont comparables à ceux de ses principaux concurrents premium.**

Evolution du taux de R&D des principaux manufacturiers



Ni plus, ni moins.

Il est difficile pour le groupe Michelin d'augmenter son budget recherche quand, chaque année, il consacre plusieurs centaines de millions aux restructurations

industrielles. **C'est aussi un effet indirect des restructurations et un frein à l'innovation, censée nourrir la croissance du groupe Michelin.** Source : rapport Secafi – CSEC du 11 avril 2024

**Indemnisation du chômage partiel :**

En 2023, le nombre total d'heures de chômage partiel était de 175 429 h, en très forte progression par rapport à 2021 et 2022.

1.62 Nombre total d'heures de chômage partiel

	2021	2022	2023
Pendant l'année considérée			
Cadres & Assimilés	5 027	539	10 496
Collaborateurs	3 309	817	21 869
Agents	17 871	6 019	143 065
<b>Total</b>	<b>26 207</b>	<b>7 375</b>	<b>175 429</b>

Source : bilan social MFPM 2023

Nous nous attendons malheureusement à davantage pour 2024 en raison de la multiplication des périodes de chômage partiel (Troyes, Le Puy, les Gravanches...).

Avec l'aide du cabinet Secafi, nous avons estimé le coût pour les finances publiques à environ 4,2 M€, répartis comme suit :

- Indemnisation reçue par Michelin : 1,5 M€

- Pertes sur les cotisations patronales : 1,6 M€
- Pertes sur les cotisations salariales (uniquement CSG & CRDS) : 1,1 M€

Il s'agit d'une estimation a minima mais qui reste modeste au regard de la masse salariale de la MFPM (970 M€, hors charges sociales) ou du crédit impôt recherche.

Au-delà du crédit impôt recherche et de l'indemnisation du chômage partiel, le groupe Michelin bénéficie d'autres aides publiques telles que les subventions pour apprentis et alternants, les exonérations de charge pour certains emplois, les éventuelles aides locales aux projets... Mais il est impossible pour notre organisation syndicale de chiffrer l'ensemble de ces aides.

### 5- « Je crois à un capitalisme équilibré » (Florent Menegaux dans Capital) : vraiment ?

Au premier semestre 2024, salariés et actionnaires avaient chacun bénéficié des excellents résultats 2023 : les salariés au travers de rémunérations variables en forte hausse et les actionnaires au travers de l'augmentation du dividende de 8%. Cette relative symétrie des attentions a été mise à mal au second semestre. Aux salariés les plans sociaux et le chômage partiel (indemnisé à 72% contre 81% lors de la Covid) et aux actionnaires les rachats d'action (500 M€ en tout pour 2024) pour les "fidéliser".

Un « deux poids, deux mesures » qui augure de ce qui pourrait se passer en 2025 : côté salariés : à nouveau du chômage partiel pour certaines usines et une forte baisse des rémunérations variables pour tous. Et côté actionnaires une augmentation du dividende (engagement lors du Market day de mai 2024 d'une distribution de 50% du résultat aux actionnaires en 2026) et des rachats d'action à hauteur de 250 M€. Où est l'équilibre ? Un tel scénario, s'il se confirmait, serait **indécent** pour la CFE-CGC.

### CONTACTS PRESSE

José TARANTINI 06 30 25 74 86

Valérie DOSSIN 06 89 55 79 86

Jean-François LANDEMAINE 06 24 15 75 34