

Guerre en Ukraine : malgré l'embargo, des pneus Michelin équipent des avions du régime russe

Environ 40 millions d'euros de pneus de la marque française ont été vendus à Moscou depuis la mise en place de l'embargo après l'invasion de l'Ukraine en 2022, selon une analyse du renseignement ukrainien obtenue par Mediapart. Michelin dément tout lien commercial avec la Russie.

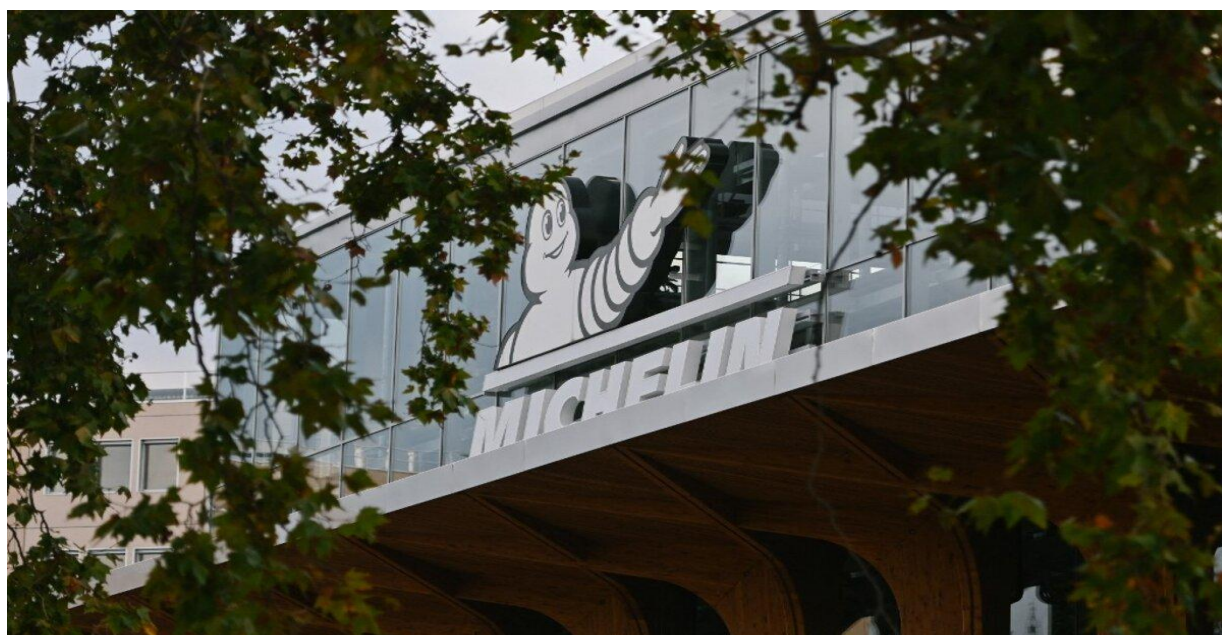
[Pierre Alonso](#) et [Dan Israel](#)

12 décembre 2024 à 07h28

Le 4 décembre 2023, une délégation diplomatique russe de haut niveau arrive en Chine pour une visite de quelques jours. Le ministre de l'intérieur, Vladimir Kolokoltsev, est du voyage, qui commence à Pékin. Ces dignitaires du régime ont emprunté un avion de la flotte présidentielle, gérée par l'administration spéciale appelée SLO Rossiya (« détachement des vols spéciaux de l'administration présidentielle de la Fédération de Russie »).

L'Airbus utilisé ce 4 décembre, un A319-115, porte le numéro de queue RA-73025. Il a été spécialement conçu à la demande de SLO Rossiya, qui l'a reçu et mis en service en mai 2012. Alors que Moscou était menacé par la rébellion armée du groupe de mercenaires Wagner, ce même avion a ramené le ministre des affaires étrangères russe, Sergei Lavrov, dans la capitale depuis Saint-Petersbourg, le 26 juin 2023.

Cet avion, comme bien d'autres appareils russes, roule avec des pneus fabriqués par Michelin, qui continuent d'être entretenus et renouvelés. C'est ce que révèle une analyse réalisée par une unité du renseignement ukrainien et dont Mediapart a eu connaissance.



Le siège de Michelin, à Clermont-Ferrand. © Photo Adrien Fillon / Hans Lucas via AFP

Pourtant, en conséquence du lancement de l'invasion russe en Ukraine, le 24 février 2022, l'Union européenne a mis en place un embargo sévère, qui interdit notamment de vente à la Russie tous les types d'équipement et de pièces de rechange des secteurs de l'aviation. Michelin, dont le siège est installé [à Clermont-Ferrand](#), n'a donc pas le droit de vendre des pneus en Russie.

SLO Rossiya ne réalise pas elle-même la maintenance des avions, elle la sous-traite à des entreprises par l'intermédiaire d'appels d'offres. La documentation de ces marchés publics montre que les répondants sont tenus de remplacer les pneus de ces avions (de type MLG 46x17R20). L'entreprise qui a remporté le marché pour l'entretien de l'Airbus RA-73025 en 2023 s'appelle S7 Engineering.

Basée à Moscou sur le territoire de l'aéroport international Domodedovo, elle fait l'objet de sanctions de plusieurs pays, dont les États-Unis. Le Trésor américain [l'a placée](#) sur liste noire le 23 février 2023 pour « *opérer ou avoir opéré dans un secteur de l'économie [qui] soutient le secteur militaro-industriel russe* ».

Après le début de l'embargo, S7 Engineering a commencé à importer des pneus d'avion Michelin en grande quantité. Jusqu'alors, ces marchandises ne représentaient qu'une infime partie de ses importations. Entre 2014 et 2021, l'entreprise avait acquis pour 16 430 dollars de pneumatiques de la marque française, d'après les données douanières russes analysées par le renseignement ukrainien. Entre le 8 juin 2022 et le 21 décembre 2023, l'ordre de grandeur n'est plus du tout le même : la valeur totale des pneus Michelin importés avoisine les 8,9 millions de dollars.

Clauses de contrôle

Tous les grands fabricants mondiaux de pneus sont concernés par ces importations violant les embargos, d'après un rapport de l'Agence nationale de prévention de la corruption ukrainienne (NACP), révélé en septembre par [The Guardian](#). Les produits du Britannique Dunlop, de l'américain Goodyear et du japonais Bridgestone se retrouvent également sur des avions russes. Mais les pièces de Michelin représentaient environ 70 % du total de ces produits en 2023.

Interrogé par Mediapart pour savoir s'il avait bien été averti de ce contournement de l'embargo européen pour des produits fabriqués par l'un de ses fleurons industriels, le gouvernement français n'a répondu à aucune de nos nombreuses sollicitations. Ni l'Élysée, ni Matignon, ni le Quai d'Orsay, ni le ministère de l'économie, pourtant chargé des contrôles douaniers, n'ont souhaité commenter nos informations.

Au moment où les sanctions ont été adoptées, en février 2022, le gouvernement français vantait pourtant la vigueur de sa réponse, qu'il jugeait à la hauteur de la transgression de Moscou. Le ministre de l'économie, Bruno Le Maire, [promettait même](#) de « *provoquer l'effondrement de l'économie russe* » grâce aux différentes sanctions.

Entre le 25 février 2022 et la fin de l'année 2023, des pneus d'avion Michelin d'une valeur de 34,2 millions de dollars ont été importés en Russie, d'après l'analyse du renseignement ukrainien. Ce commerce s'est poursuivi en 2024 : sur les sept premiers mois de l'année, 5,2 millions de dollars de matériel Michelin avaient été acquis par des importateurs russes.

Michelin assure que « tous les processus de conformité sont déployés pour éviter tout contournement des sanctions » dans le commerce des pneus d'avion.

Des sommes qui peuvent paraître négligeables au vu du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise, qui a dépassé les 28 milliards d'euros en 2023. Elles sont moins anecdotiques si on les ramène aux ventes totales des pneus d'avion de Michelin, qui pèsent environ 350 millions d'euros par an, selon nos informations. « *Un tout petit marché peut-être, mais l'un des plus rentables de l'entreprise, et donc suivi de près au siège* », explique un connaisseur.

Interrogée par Mediapart, l'entreprise française assure n'être en rien impliquée dans les échanges avec la Russie, et n'entretenir « *aucun lien commercial ni contractuel* » avec S7 Engineering. Elle rappelle avoir « *annoncé la suspension de ses exportations vers la Russie le 15 mars 2022, puis vendu ses activités dans ce pays en mai 2023* ». Installée sur place depuis 1997, [elle y détenait](#) deux entreprises, d'une valeur estimée à 250 millions d'euros.

« *Michelin est particulièrement vigilant quant au respect des sanctions économiques et financières applicables et a mis en place une organisation interne dédiée afin de garantir la conformité dans ce domaine* », insiste l'entreprise.

Elle assure en particulier que « *tous les processus de conformité sont déployés pour éviter tout contournement des sanctions* » dans le commerce des pneus d'avion. Michelin fait signer à ses clients des « *clauses de contrôle à l'export* » leur interdisant toute « *réexportation* » des produits achetés vers des pays blacklistés.

« *Un contrôle strict existe bien sur les ventes de notre matériel, y compris lorsqu'il passe par des intermédiaires, ne serait-ce que pour s'assurer que ces derniers ne concurrencent pas notre business, par exemple en revendant moins cher que l'entreprise nos propres produits* », confirme José Tarantini, le responsable du syndicat CFE-CGC chez Michelin, très au fait des procédures maison et des directives de la direction.

Cascade d'intermédiaires

Après S7 Engineering, l'entreprise Melaris, créée en décembre 2004, est le plus gros acheteur russe de pneus Michelin pour l'aéronautique. « *Melaris est notre ancien distributeur russe, avec lequel tous les flux ont été stoppés après mars 2022* », signale l'entreprise française.

Sur la période allant du 29 mai 2022 au 1^{er} novembre 2023, Melaris a fait entrer en Russie des pneus d'une valeur de 8,4 millions de dollars, d'après les données douanières. Dans le passé, des structures étatiques ont fait appel à l'entreprise pour entretenir leur flotte, notamment SLO Rossiya, qui gère les avions du gouvernement, mais aussi le FSB et le géant de l'aviation russe, Tupolev.

Les mesures prises par Michelin n'ont pas empêché des pneus de « Bibendum » d'arriver sur le marché russe en quantité. Les importateurs russes ont mis au point des circuits de contournement sophistiqués, passant par une cascade d'intermédiaires, qui échappent de fait à la vigilance de la firme de Clermont-Ferrand.

« Nous nous assurons que le client et que le client du client respectent les interdictions de vente, mais le même pneu peut passer entre cinq mains différentes avant d'atteindre sa destination », traduit José Tarantini.

Le renseignement ukrainien est parvenu à reconstituer une partie de ces circuits opaques. Pour obtenir les pièces détachées et en équiper les avions russes, y compris de la flotte gouvernementale, S7 Engineering recourt à des intermédiaires situés en dehors de l'Union européenne. Le plus important d'entre eux est Cargoline, une société kirghize, sise à Bichkek, la capitale du Kirghizistan.

Les importateurs russes ne se fournissent pas directement auprès de Michelin, mais passent par des intermédiaires. Une poignée de ces derniers règnent en maîtres sur ce marché gris.

Elle a été créée en mars 2022, soit juste après l'adoption des premiers volets de sanctions en réponse à l'invasion de l'Ukraine. Le Trésor américain, qui l'a sanctionnée en juillet 2023, lui reproche d'*« envoyer en Russie des millions de dollars d'équipements pour l'aviation fabriqués à l'étranger »*. Le Kirghizistan est connu pour servir de relais vers la Russie. Les exportations de l'Union européenne vers ce pays enclavé d'Asie centrale ont été [multipliées par dix](#) entre 2021 et 2022.

Les données douanières russes permettent d'établir que Cargoline a exporté des pneus d'avion Michelin pour une valeur de 1,6 million de dollars sur la période allant du 23 juillet 2022 au 24 août 2023. C'est loin d'être un cas unique. L'embargo européen a entraîné la création d'un marché gris, sur lequel règnent seulement une poignée d'intermédiaires.

Turquie et Kirghizistan

D'après les analyses du renseignement ukrainien, plus de la moitié des exportations de pneus vers la Russie (58 %) sont le fait d'entreprises qui n'en vendaient pas avant les sanctions de février 2022. Ces sociétés se sont reconverties sur ce marché ou ont été carrément créées dans les semaines qui ont suivi les mesures de l'UE.

De nouveaux flux commerciaux sont donc apparus au moment où Michelin a gelé ses activités en Russie, avant de se retirer définitivement. Les administrations françaises chargées de veiller au respect des sanctions sont-elles passées à côté de ces flux ? Le ministère de l'économie ne nous a pas répondu.

Parmi les dix principales sociétés servant d'intermédiaire, celle qui se taille la part du lion est installée en Turquie. Vgbe Tekstil ve Tarım Ürünleri Sanayi représente à elle seule 24,5 % des exportations vers la Russie, soit 9,4 millions de dollars de pneus Michelin, entre le 25 février 2022 et le 31 juillet 2024. Cette société n'avait exporté aucun produit Michelin vers la Russie entre 2020 et 2022.

D'après ses déclarations douanières, elle expédie des pneus se trouvant déjà en Turquie. Une immense majorité d'entre eux n'ont pas été fabriqués dans l'usine française de Saint-Doulchard, près de Bourges (Cher), qui produit la majorité des pneus d'avion de la marque, mais en Thaïlande.

Les autres fournisseurs dont les exportations dépassent les 2 millions de dollars sur cette période sont basés à Hong Kong et en Arabie saoudite. Les autres sont en Turquie, en Iran, aux Émirats arabes unis ou, encore, au Kirghizistan, pour plusieurs d'entre elles.

À lire aussi

[Malgré l'embargo européen, des pièces d'avions Airbus et Safran vendues à la Russie](#)
20 octobre 2024

On trouve notamment Akka Aviation Service, domiciliée à l'aéroport de Bichkek. Celle-ci a exporté 909 000 dollars de pneus d'avion Michelin en Russie du 25 février 2022 au 31 juillet 2024. Mais ce n'est pas tout. Selon les informations de [Mediacités](#) et de l'Observatoire des armements, Akka Aviation Service a expédié pour au moins 3,15 millions de dollars de pièces détachées d'avions, fabriquées notamment par Airbus et Safran, vers la Russie entre mars 2022 et l'été 2023.

Dans leur enquête, Mediacités et l'Observatoire des armements relevaient les similitudes de l'entreprise kirghize avec le groupe français Akka Technologies, une société de conseil en ingénierie toulousaine. Renommée Akkodis après son rachat par le groupe suisse Adecco en 2022, l'entreprise a démenti tout lien avec Akka Technologies. Les géants de l'industrie de la défense Airbus et Safran ont aussi nié toute relation commerciale avec la société kirghize et ont affirmé se conformer aux sanctions en vigueur.

Michelin affirme en tout cas prendre très au sérieux les questions de Mediapart : « *Toute allégation concernant la présence de nos produits en Russie est minutieusement examinée. En cas de doute concernant le respect des réglementations par l'un de nos clients directs ou indirects connus, une enquête est systématiquement ouverte* », déclare l'entreprise.

« *Compte tenu de la complexité des flux et des différents niveaux d'acteurs impliqués, cela peut prendre un certain temps* », convient le fabricant, mais en cas de doute toutes « *les mesures urgentes et appropriées* » seront prises. Elles pourront aller « *jusqu'à la suspension immédiate des contrats clients* », promet-il.

[Pierre Alonso](#) et [Dan Israel](#)