



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

pièces et équipements

Question écrite n° 95606

Texte de la question

M. Laurent Fabius appelle l'attention très urgente de M. le ministre auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, sur la situation très préoccupante de l'équipementier automobile Sealynx (ex-Metzeler), dont le site principal est situé à Charleval, dans l'Eure. Mardi 7 décembre 2010, le tribunal de commerce de Nanterre a placé en redressement judiciaire l'entreprise Sealynx qui, le 3 décembre 2010, s'était déclarée en cessation de paiement, en raison d'un volume de commandes insuffisant. Un délai de six mois a été donné pour redresser l'entreprise et trouver un repreneur. Cette décision intervient moins de deux mois après l'annonce d'un premier plan de restructuration, aujourd'hui annulé du fait de cette situation nouvelle qui prévoyait notamment la suppression de 257 emplois, sur les 736 salariés que compte le site de Charleval spécialisé dans les joints d'étanchéité pour l'automobile. L'évolution de cette entreprise, qui comptait jusqu'à 1 500 salariés il y a dix ans, est un véritable gâchis humain et industriel. Plutôt que d'engager un projet industriel dans la vallée de l'Andelle, les dirigeants de Sealynx, en charge depuis 2007, ont choisi de délocaliser une partie des activités de l'entreprise en Afrique du nord (Maroc, Tunisie) et en Roumanie, avec le soutien et l'accord des grands donneurs d'ordre, PSA et Renault, structurant par ailleurs leur *holding* de telle sorte qu'une étanchéité juridique a été créée entre les sites français et les sites délocalisés et qu'une part du chiffre d'affaires de l'entreprise a été aspirée par la *holding*. Le Gouvernement ne s'est jamais donné les moyens de s'y opposer ou de contraindre cet équipementier, alors même qu'il est intervenu pour financer du chômage partiel et que l'État est engagé dans une procédure de revitalisation industrielle de la vallée de l'Andelle. Avec l'annonce du redressement judiciaire de l'entreprise, il apparaît clairement que pouvoirs publics n'ont pas été assez attentifs à l'usage fait des fonds publics et ont été victimes d'un marché de dupes. Pour qu'une solution rapide soit trouvée pour sortir d'une situation qui plonge plusieurs centaines de salariés dans l'inquiétude et qui affecte un territoire à fort potentiel industriel, il lui demande d'agir d'urgence auprès des grands groupes automobiles, Renault et PSA, dont Sealynx est dépendant pour qu'ils redonnent une perspective à cet équipementier, dont le savoir-faire est reconnu et apprécié.

Texte de la réponse

En France, la filière étanchéité automobile est représentée par quatre acteurs principaux que sont Hutchinson, Cooper Standard, Barre-Thomas et Sealynx. Historiquement, PSA assurait la majorité du chiffre d'affaires de Barre-Thomas à Rennes et Renault celui de Sealynx. Depuis 2006 et le début de la crise de l'automobile, la situation du secteur de l'étanchéité s'est considérablement fragilisée avec l'émergence de nouveaux fournisseurs tirant les prix, l'augmentation de l'endettement des principaux acteurs et la baisse de rentabilité de ces derniers. Dans ce contexte, Sealynx a engagé, en 2007, un plan de redressement visant à réduire les coûts pour adapter la baisse de volume, à améliorer la qualité, à se concentrer sur le savoir-faire historique de l'entreprise (extrusion et caoutchouc cellulaire) et à mettre en place un plan social. Le plan de redressement, fondé sur un accord de méthode (accord de la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences sans le plan de sauvegarde de l'emploi - PSE), prévoyait une réduction de 310 personnes sur deux ans (départs volontaires et reclassements). Dans le cadre d'une stratégie de conquête de nouvelles parts de marché, Sealynx

a fondé ses efforts sur des investissements importants dans la recherche, l'innovation et sur la bilocalisation qui se traduit par une implantation d'usines satellites sur les marchés émergents, là où les potentiels de croissance sont importants dans le secteur automobile (Russie, Maroc, Tunisie, Roumanie). Sealynx a également beaucoup investi afin de moderniser le site de production de Charleval. Pour autant, Sealynx a choisi de garder son siège social ainsi que son centre de recherche et développement à Transières, ce qui donne à l'entreprise un ancrage local et lui permet de rester un acteur important sur la vallée de l'Andelle. La stratégie de redressement de l'entreprise a donné des premiers résultats positifs puisque l'entreprise a pu conclure des contrats importants avec PSA (réattribution du contrat de la 207) mais aussi Volkswagen, Cherry et Mac-Laren. Toutefois, l'entreprise a subi, en 2009, les effets de la crise financière et de son impact majeur sur le secteur automobile avec une forte baisse de son carnet de commandes et très peu de nouveaux contrats signés. Son chiffre d'affaires a ainsi connu sur 2009 une baisse de l'ordre de 50 %. Les analyses actuelles de la situation de la branche étanchéité montrent une forte surcapacité. Par ailleurs, du fait des incertitudes significatives qui pèsent sur les marchés de l'automobile, les constructeurs automobiles ne sont pas en situation de relever le niveau de leurs commandes. Dans ces conditions, il est difficile d'envisager que l'action de l'État puisse conduire à un changement de stratégie de la part des constructeurs. La procédure de PSA engagée a été interrompue à la suite du jugement de redressement judiciaire du 7 décembre 2010, avec une période d'observation de six mois. Les services de l'État, au travers du comité interministériel de restructuration industrielle, sont mobilisés sur ce dossier pour trouver un repreneur.

Données clés

Auteur : [M. Laurent Fabius](#)

Circonscription : Seine-Maritime (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 95606

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Industrie, énergie et économie numérique

Ministère attributaire : Industrie, énergie et économie numérique

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 décembre 2010, page 13460

Réponse publiée le : 12 avril 2011, page 3709