

Philippe Nalewajek (CGT) :

« Ils sont hors sujet ! »

mercredi 09.06.2010, 05:05 - La Voix du Nord

Parmi les personnes que la délégation indienne a pu rencontrer à Douai, à propos du dossier AFR, se trouvait Philippe Nalewajek, secrétaire de l'union locale CGT « historique ». Et, visiblement, il n'a pas été séduit par ce qu'il a entendu. ...

« Ça avait très mal commencé de leur part avec une attitude extrêmement inadmissible. Notre interlocuteur nous avait expliqué que la délégation allait venir pour réaliser des entretiens individuels. On a réalisé un échange de courriers et on les a remis à leur place. Ils ne sont pas les responsables de l'entreprise et nous n'avons de comptes à rendre qu'à l'administrateur... » Finalement, il a été décidé d'une rencontre, histoire de calmer le jeu.

« On a eu un échange. Leur patron a dans les 70 ans. Il est passé maître dans les rachats d'entreprises. Mais attention, ce n'est pas Mittal.

Il n'a qu'un millier de salariés, ce qui n'est finalement pas grand-chose... » Et Philippe Nalewajek d'enfoncer le clou : « Son projet ? Il n'y a rien dedans. Et, visiblement, ils ne savent pas de quoi ils parlent. "On va aller voir les Allemands", disent-ils. Mais c'est un marché ultra protectionniste. » Pour le syndicaliste, « Ils ne sont pas prêts à reprendre l'entreprise, et seuls les brevets les intéressent. Ils ont beau dire que ceux-ci ne sont pas applicables en Inde, il n'empêche que, dès l'an prochain, ce pays mettra en service 15 000 km de voies fret et qu'il leur faudra bien des wagons modernes. Et lorsqu'ils parlent de construire à nouveau, à Douai, des wagons ordinaires, ils sont hors sujet. Ici on n'a pas de chaînes automatisées pour les produire, ce n'est donc même pas la peine d'y penser. AFR est condamné au haut de gamme et à la transformation de matériels anciens.

Fabriquer en Inde des sous-ensembles c'est possible, mais pour le bas de gamme, c'est trop cher, compte tenu des coûts de transport. Ils ne sont donc pas crédibles. » Et le syndicaliste de conclure : « Le vrai marché c'est celui de la transformation. Pour rénover les vieux wagons qui roulent encore sur le réseau français et pour en exporter notamment vers l'Afrique. Si l'on estime qu'un wagon coûte 100 000 E neuf, le prix serait alors de 70 000 E pour la France et de 50 000 E pour l'Afrique. » Enfin, concernant l'investissement (12,5 millions d'euros proposés par les Indiens), Philippe Nalewajek redit qu'il en faudrait 15 millions.

Affaire à suivre donc avec l'autre candidat à la reprise, qui sera entendu aujourd'hui.

J-F. G.