

Un carnet de commandes bien rempli... à l'étranger

Les 28 trains à grande vitesse Avelia Liberty commandés à Alstom par la compagnie américaine Amtrak seront fabriqués à 95 % dans l'Etat de New York.

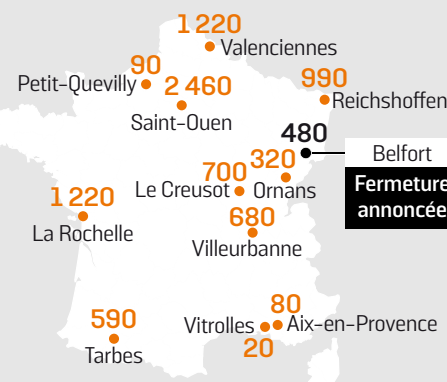


ALSTOM DERNIERS CONTRATS REMPORTEES

Date	Client	Montant
Août 2016	Amtrak (Etats-Unis)	1,8 Md€
Août 2016	Chemins de fer italiens	900 M€
Juin 2016	Métro de Dubaï (Emirats arabes unis)	2,6 Mds€
Juin 2016	Chemins de fer néerlandais	800 M€
Déc. 2015	Chemins de fer belges	470 M€
Nov. 2015	Indian Railways	3,2 Mds€

SITES DE PRODUCTION EN FRANCE ET NOMBRE DE SALARIÉS

Environ 8 800 salariés en France

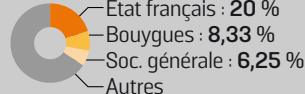


CHIFFRES CLÉS 2015-2016

Commandes reçues : 10,6 Mds€
Carnet de commandes : 30,3 Mds€
Chiffre d'affaires : 6,8 Mds€

Résultat d'exploitation : 366 M€
Résultat net : 3 Mds€
Dettes : 203 M€

ACTIONNAIRES PRINCIPAUX



Le dossier empoisonné de Belfort

ALSTOM Selon nos informations, le gouvernement pensait disposer de plus de temps avant l'annonce publique de la fermeture du site. L'Elysée tente de déminer.

PAR CATHERINE GASTÉ

PAS QUESTION à huit mois de la présidentielle de revivre le scénario de la « trahison » de Florange ! François Hollande a décidé de montrer les muscles : l'Etat ne laissera pas faire Alstom.

Hier, le président de la République a repris les commandes du dossier et a mis sa casquette de syndicaliste pour s'opposer à l'arrêt de la production de trains à Belfort d'ici à 2018, annoncé la semaine dernière par le constructeur ferroviaire, faute de commandes suffisantes en France. « Sauver » le site historique franc-comtois et ses 480 emplois, c'est l'objectif élyséen fixé hier. Une feuille de route volontariste, mais pas suffisante pour rassurer totalement des syndicats et des salariés d'Alstom,

échaudés, qui manifestaient hier soir à Belfort. En fin de journée, le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, a donc dû enfoncer le clou : il a promis le maintien du site de production « dans les mêmes proportions qui existent aujourd'hui ».

RIEN DE TRÈS CONCRET POUR L'HEURE

Car si l'Etat est actionnaire d'Alstom depuis novembre 2015 – à la suite de la cession des activités énergie d'Alstom à General Electric, l'Etat a obtenu de Bouygues, qui détient 28,3 % du capital, le prêt de 20 % de ces actions et des droits de vote afférents qu'il pourra racheter d'ici la fin 2017 –, il n'a pas de pouvoir décisionnaire... « Ce que j'ai fait pour Alstom à l'étranger, Alstom doit le faire aussi pour la France », a

“ DEPUIS UN AN, MACRON SEMBLAIT SUIVRE DE LOIN LE DOSSIER ALSTOM ”

lancé hier François Hollande, faisant vibrer la corde du patriotisme économique. « Mais nous devons apporter des commandes et c'est le rôle des acteurs publics : régions, entreprises de transport, SNCF, RATP, dans le cadre des marchés qui existent et qui doivent être respectés », a-t-il aussi estimé.

L'AFFAIRE A DÉJÀ PRIS UNE TOURNURE ÉMINEMMENT POLITIQUE

Accusé de négligence d'un bord à l'autre de l'échiquier politique pour n'avoir pas été au courant de la décision du PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, avant l'annonce de la fermeture de Belfort faite le 7 septembre, l'exécutif tente de sauver la face.

Comment en est-on arrivé à

un tel fiasco ? Un représentant de l'Etat, haut fonctionnaire rattaché à Bercy, siège en effet au conseil d'administration et aurait dû prévenir. Or, selon nos informations, deux jours avant l'annonce, le lundi 5 septembre au soir, cet administrateur, Pascal Faure, a été informé par la direction du groupe. Il a ensuite envoyé une note interne à l'une des directions de tutelle de Bercy dans laquelle il écrit : « Il va y avoir des annonces, mais ce ne sera pas rendu public tout de suite. » L'exécutif pensait donc avoir du temps... pour « rattraper » un dossier laissé par l'ancien ministre de l'Economie.

A Bercy, on désigne le coupable : « Depuis un an, Macron semblait suivre de loin le dossier Alstom. » Une accusation dont s'est défendu hier le trublion du mouvement En marche !