



Rapport financier Semestriel

Au 30 Septembre 2022

Sommaire

Rapport d'activité sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2022	Page 3
Etats financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2022	Page 27
Rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle	Page 71
Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel	Page 74

Société anonyme au capital de €2 633 512 609
48, rue Albert Dhalenne
93400 Saint-Ouen-sur-Seine (France)
Tél. : +33 (0)1 57 06 90 00
Fax : +33 (0)1 57 06 96 66
RCS : 389 058 447 Bobigny
www.alstom.com

**Rapport d'activité sur les états financiers consolidés annuels résumés, Semestre clos le 30
Septembre 2022**

1. Événements significatifs du premier semestre clos le 30 septembre 2022

1.1 Acquisition de Bombardier Transport

Le 29 janvier 2021, Alstom a finalisé le rachat de Bombardier Transport. Tirant parti de sa stratégie claire « Alstom in Motion » ainsi que de ses fondamentaux opérationnels et de sa trajectoire financière solides, Alstom, en intégrant Bombardier Transport, renforce son leadership sur un marché de la mobilité durable en plein essor, en atteignant une taille critique dans toutes les zones géographiques et en intégrant de nouvelles solutions et actifs pour mieux accompagner ses clients à travers le monde.

Processus anti-trust : Conclusion des remèdes

Alstom a finalisé au cours du premier semestre 2022/23 l'ensemble des transactions faisant partie des engagements pris auprès de la Commission Européenne dans le cadre de l'acquisition de Bombardier Transport.

Le 1er juillet 2022, Alstom a conclu le transfert des activités liées à la contribution de Bombardier Transport au train à très grande vitesse V300 ZEFIRO à son partenaire historique Hitachi Rail. Le transfert concerne les droits de propriété intellectuelle, la marque et les activités de maintenance. Alstom limitera son implication dans les nouveaux contrats pour le V300 Zefiro et achèvera sa part d'exécution s'agissant des commandes existantes de matériels roulants.

Le 1er août 2022, Alstom a conclu la cession à CAF de sa plate-forme Coradia Polyvalent, de son site de production de Reichshoffen en France et de sa plate-forme TALENT 3 développée à Hennigsdorf en Allemagne. Alstom honorera ses obligations postérieures à la vente liées au TALENT 3 et travaillera en consortium avec CAF pour respecter les contrats existants qui prévoient la livraison de matériel roulant depuis le site de Reichshoffen. Alstom a également pris certains engagements pour assurer la viabilité du site de Reichshoffen pendant une période transitoire (notamment via l'allocation d'activité de sous-traitance).

En matière de signalisation, les engagements à long terme exigés par la Commission Européenne concernant la fourniture de certaines unités de signalisation embarquées et de systèmes de contrôle des trains ont été mis en œuvre.

Ces transactions sont conformes à tous les processus sociaux applicables. Elles font suite à la consultation des instances représentatives du personnel et ont été soumises aux approbations réglementaires.

Au cours du premier semestre 2022/23, la perte diminuée des coûts de la vente liée à ces remèdes s'élève à €(19) millions reconnue en Autres Charges (voir Note 6) avec un impact négatif sur les flux de trésorerie d'investissement pour €(75) millions.

1.2 Incertitudes liées au contexte actuel économique et politique

Le contexte actuel tant économique que politique crée des incertitudes sur les activités commerciales (à savoir une volatilité des prix de certaines matières premières, de l'énergie, une augmentation des taux d'intérêt, une rupture de la chaîne d'approvisionnement ou une pénurie de composants électroniques...). Néanmoins, le Groupe suit et pilote avec attention la potentielle augmentation de ses structures de coûts (prix des matières premières, inflation des salaires et dans la chaîne d'approvisionnement), étant plutôt bien protégé (65 % de son carnet de commande étant couvert par des clauses de révisions de prix basées sur des indices liés à l'inflation en général: matières premières, énergie et main d'œuvre).

Certains actifs comme les écarts d'acquisition, les technologies et autres immobilisations incorporelles (voir Note 11) ou encore les impôts différés actifs (voir Note 8), font l'objet d'un test de dépréciation annuel systématique, ou dès lors qu'il existe des indices de perte de valeur. Sur la base de ses meilleures estimations raisonnables, de la visibilité disponible et des analyses de sensibilité élargie faites précédemment en mars 2022, le Groupe n'a pas identifié d'événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation au 30 septembre 2022.

1.3 Une équipe One Alstom Agile, Inclusive et Responsable

Plus que jamais, la décarbonisation est au cœur de la stratégie d'Alstom. En plus de réduire ses propres émissions directes et indirectes (scope 1 et 2), le Groupe travaille aussi avec ses fournisseurs et ses clients (scope 3) afin de proposer des solutions Zéro Émission Nette tout au long de leur cycle de vie.

Les objectifs d'Alstom ont été soumis à la validation de l'initiative indépendante Science Based Targets (SBTi) et sont actuellement en cours d'examen avec une validation attendue pour décembre 2022.

Depuis le début de l'année, une diminution de 5% de la consommation d'énergie a été enregistrée, en particulier sur la consommation de gaz grâce à des conditions météorologiques favorables et au déploiement de plans d'efficacité énergétique dans toutes les régions.

La fourniture d'électricité à partir de sources renouvelables a également été étendue. Alstom a poursuivi le développement de ses contrats de fourniture d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables, en France et au Royaume-Uni, au cours des 6 derniers mois pour atteindre 46% de couverture en électricité verte (contre 42% pour l'exercice FY2021/22). Une croissance qui va se poursuivre avec les accords signés dernièrement en Chine et en Inde.

Globalement, une réduction de 6,5% des émissions de CO2 directes et indirectes (scope 1 et 2) est enregistrée au 1er semestre 2022/23 par rapport aux 12 mois précédents.

En septembre 2022, s'est tenu le salon international InnoTrans à Berlin. Lors de cet événement, Alstom s'est engagé auprès de ses fournisseurs sur une réduction des émissions scope 3 issues de la chaîne d'approvisionnement, et se fixe l'objectif de -30% d'ici 2030.

Concernant la diversité et l'inclusion, la stratégie 2025 d'Alstom in Motion (AiM) vise une plus grande parité avec 28% de femmes parmi les ingénieurs et cadres d'ici 2025. Le Groupe s'inscrit déjà dans cette démarche avec 23,6% des postes de cadres et ingénieurs occupés par femmes et va accélérer ses efforts dans les prochains mois.

Enfin, la stratégie et les résultats en matière de développement durable et de RSE ont été évalués par Moody's avec un score de 70/100 (+ 3 points par rapport à l'année dernière), permettant à Alstom de consolider sa présence dans l'indice CAC40 ESG.

1.4 Chiffres clés pour Alstom au premier semestre 2022/23

Le tableau suivant présente les principaux indicateurs de performance du Groupe pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23 :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021	% Variation sep 22/sep 21	
			Réel	
Commandes reçues ⁽¹⁾	10 072	9 726	4%	
Carnet de commandes	85 932	76 362	13%	
Chiffre d'affaires	8 048	7 443	8%	
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	1 060	949	12%	
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	397	335	18%	
Marge d'exploitation ajustée ⁽¹⁾	4,9%	4,5%		
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	200	179		
Résultat d'exploitation ⁽⁴⁾	(14)	(38)		
Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	179	172		
Résultat net (part du Groupe) ⁽³⁾	(21)	(26)		
Cash Flow Libre ⁽¹⁾	(45)	(1461)		
Capitaux employés ⁽¹⁾	12 420	12 873		
Trésorerie / (Dette) nette ⁽¹⁾	(2 306)	(2 526)		
Capitaux propres	9 392	9 194		

(1) Hors - GAAP. Voir définition page 17

(2) Basé sur le Résultat net des activités poursuivies, excluant l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA »), net de la charge d'impôt correspondante

(3) Incluant le Résultat net des activités non poursuivies et excluant la part des activités ne donnant pas le contrôle

(4) Incluant l'APA provenant de joint-ventures chinoises comptabilisé en quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence dans les notes pour € (6) millions

1.5 Données organiques

Les chiffres présentés ci-dessus peuvent être ajustés afin d'éliminer l'incidence des modifications de périmètre et de la conversion en euros des comptes libellés en devises étrangères. Le tableau ci-dessous présente ainsi la conversion des données réelles de l'année précédente en données organiques et comparables :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021			sep 22/sep 21	
	Données réelles	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Carnet de commandes	85 932	76 362	2 800	79 162	13%	9%
Commandes reçues	10 072	9 726	428	10 154	4%	(1%)
Chiffre d'affaires	8 048	7 443	230	7 673	8%	5%

Les chiffres réels au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2021/22 (carnet de commandes, commandes reçues et chiffre d'affaires) sont retraités pour refléter les taux de changes de septembre 2022, montrant une dépréciation globale de l'euro vis-à-vis de la plupart des devises composant le portefeuille d'Alstom.

- Le carnet de commandes a été significativement impacté par un effet de change favorable qui vient principalement de l'appréciation du dollar américain (USD), de la roupie indienne (INR), du peso mexicain (MXN), du dollar australien (AUD), du dollar canadien (CAD) et du réal saoudien (SAR) face à l'euro (EUR). Cet effet de change favorable a été en partie compensé par la dépréciation de la livre sterling (GBP) face à l'euro (EUR).
- Les commandes reçues ont été principalement affectées par un effet de conversion favorable grâce à l'appréciation du peso mexicain (MXN), du dollar américain (USD), du réal brésilien (BRL), du dollar australien (AUD) et du nouveau dollar taïwanais (TWD) face à l'euro (EUR).
- Le chiffre d'affaires a été principalement impacté par l'appréciation du dollar américain (USD), de la roupie indienne (INR) et du dollar australien (AUD) face à l'euro (EUR).

1.6 Acquisitions et partenariats

SpeedInnov

Au travers de sa filiale SpeedInnov, co-entreprise créée en 2015 avec l'ADEME, Alstom se concentre sur son projet de "Train à Très grande Vitesse du futur" visant à promouvoir une nouvelle génération de trains à très grande vitesse qui permettra de réduire ses coûts d'acquisition et d'exploitation d'au moins 20%, d'optimiser son empreinte environnementale et de développer son offre commerciale dans le but d'améliorer l'expérience voyageur. Dans ce contexte, Alstom a souscrit à une augmentation de capital de la société d'un montant de € 26 millions au cours du mois juin 2022, augmentant sa participation de 75,35% à 75,48%, sans entrainer de changement dans la méthode de consolidation (contrôle conjoint).

2. Performance commerciale

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, le Groupe a connu un succès commercial important dans de multiples zones géographiques, notamment en Europe, Asie/Pacifique et en Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale, et lignes de produits, notamment les matériels roulants et les services. Les prises de commandes s'élevèrent à € 10,1 milliards, représentant une légère hausse en base réelle. Les commandes de services ont atteint un très haut niveau de € 3,0 milliards. Lors du premier semestre de l'exercice précédent, Alstom a enregistré des prises de commandes de € 9,7 milliards.

Décomposition géographique Données base réelle (en millions d'€)	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 22/sep 21	
	30 septembre 2022	% contrib	30 septembre 2021	% contrib	Réel	Organique
Europe	6 571	65 %	6 256	64 %	5 %	5 %
Amérique	806	8 %	2 270	23 %	(65) %	(69) %
Asie/Pacifique	1 687	17 %	1 042	11 %	62 %	49 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	1 008	10 %	158	2 %	538 %	525 %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	10 072	100 %	9 726	100 %	4 %	(1) %

Décomposition par produit Données base réelle (en millions d'€)	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 22/sep 21	
	30 septembre 2022	% contrib	30 septembre 2021	% contrib	Réel	Organique
Matériels roulants	5 508	55 %	5 023	51 %	10 %	6 %
Services	3 038	30 %	1 522	16 %	100 %	92 %
Systèmes	524	5 %	2 195	23 %	(76) %	(78) %
Signalisation	1 002	10 %	986	10 %	2 %	(1) %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	10 072	100 %	9 726	100 %	4 %	(1) %

En **Europe**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 6,6 milliards au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23 contre € 6,3 milliards lors du premier semestre de l'exercice précédent.

En Allemagne, Alstom a décroché un contrat portant sur la fourniture de 130 trains Coradia Stream™ de grande capacité à deux niveaux ainsi que leur maintenance pendant 30 ans à l'opérateur Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) pour le réseau du Bade-Wurtemberg, incluant une option jusqu'à 100 trains supplémentaires. D'une valeur de 2,5 milliards d'euros, cette commande est un signal fort pour l'avenir de la mobilité en Allemagne. En France, le groupe a reçu une commande additionnelle de 15 trains à très grande vitesse Avelia Horizon™ (TGV) de nouvelle génération par SNCF Voyageurs.

Alstom a également signé un accord historique avec l'opérateur national suédois SJ pour fournir 25 Zefiro Express™ trains électriques à très grandes vitesses, incluant une option de 15 trains additionnels. En Roumanie, Alstom et l'Autorité Ferroviaire Roumaine (ARF) ont conclu un contrat pour la livraison de 17 trains interrégionaux Coradia Stream™ avec services de maintenance associés pendant 15 ans. Au Royaume-Uni, Alstom a signé un contrat de services ferroviaires de type TSSSA (Technical Support and Spares Supply Agreement) avec Govia Thameslink Railway (GTR) pour une période de cinq ans et cinq mois, afin de s'aligner sur la durée du contrat de franchise de GTR. En Espagne, Alstom a remporté un contrat auprès de l'opérateur catalan FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) pour la fourniture de 10 nouveaux trains régionaux Coradia Stream™, ainsi que la maintenance associée pendant une période de 15 ans, pour la nouvelle ligne ferroviaire qui reliera le centre-ville de Barcelone à l'aéroport d'El Prat.

La performance de l'année dernière a été portée par des commandes de clients au Danemark, en France, et en Allemagne.

Dans la région **Amérique**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 0,8 milliard contre € 2,3 milliards lors du premier semestre de l'exercice précédent. La performance en Amérique l'année dernière était principalement dû aux contrats pour les projets ferroviaires de Tren Maya au Mexique, et de São Paulo au Brésil.

Dans la région **Asie/Pacifique**, les prises de commandes s'élèvent à € 1,7 milliards, contre € 1,0 milliard sur la même période de l'exercice précédent. En Australie, Alstom a signé un contrat-cadre avec le ministère des Transports de Victoria, en Australie, pour la fourniture de 100 tramways nouvelle génération (TNG) à plancher bas Flexity™ destinés au plus grand réseau urbain de tramways du monde. S'élevant à environ 700 millions d'euros, le contrat comprend la fourniture du matériel roulant et la maintenance pendant 15 ans, ce qui en fait le plus gros contrat de tramways en Australie et dans l'hémisphère sud. En Inde, le Groupe a décroché le contrat de la MPMRCL (Madhya Pradesh Metro Rail Corporation Limited) pour livrer 156 voitures Movia™ avec 15 années de maintenance intégrale, cette commande inclut l'installation de la dernière génération de système de signalisation CBTC (contrôle des trains basé sur la communication), ainsi que des systèmes de commande de train et de télécommunications, incluant chacun sept ans de maintenance intégrale.

La performance de l'année dernière en Asie/Pacifique a été portée par des commandes pour la phase deux de la Ligne Circulaire de Taipei, ainsi que pour le réseau ferroviaire périurbain de Melbourne.

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, Alstom a enregistré des prises de commandes pour un montant de € 1,0 milliard, contre € 0,2 milliard lors du premier semestre de l'exercice précédent, principalement grâce au contrat en Egypte, pour la fourniture de 55 trains de 9 voitures Metropolis et un contrat de maintenance de 8 ans, d'une valeur de 876 millions d'euros auprès de l'Autorité Nationale des Tunnels, pour la modernisation de la ligne 1 du métro du Caire.

Les performances de l'année dernière s'explique par un contrat de 66 tramways Citadis™ X05 auprès de Casa Transports.

Les principales commandes reçues par Alstom au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Australie	Matériels roulants / Services	Fourniture de 100 tramways nouvelle génération (TNG) à plancher bas Flexity™ et la maintenance pendant 15 ans pour le réseau de tramways de Melbourne
Egypte	Matériels roulants / Services	Fourniture de 55 trains Metropolis™ et un contrat de maintenance de 8 ans auprès de l'Autorité Nationale des Tunnels, pour la modernisation de la ligne 1 du métro du Caire.
France	Matériels roulants	Fourniture additionnelle de 15 trains à très grande vitesse nouvelle génération Avelia Horizon™ pour SNCF Voyageurs
Allemagne	Matériels roulants / Services	Fourniture de 130 trains Coradia Stream™ de grande capacité à deux niveaux ainsi que leur maintenance pendant 30 ans pour le réseau du Bade-Wurtemberg
Inde	Matériels roulants / Services/Signalisation	Fourniture de 156 voitures Movia™ avec 15 années de maintenance intégrale, et d'un système de signalisation CBTC pour les métros de Bhopal et Indore
Roumanie	Matériels roulants / Services	Fourniture de 17 trains électriques interrégionaux Coradia Stream™ supplémentaires, ainsi que les services de maintenance associés, à l'Autorité Ferroviaire Roumaine
Espagne	Matériels roulants / Services	10 nouveaux trains régionaux Coradia Stream™, ainsi que la maintenance associée pendant une période de 15 ans pour la liaison avec l'aéroport de Barcelone.
Suède	Matériels roulants	Fourniture de 25 Zefiro Express™ trains électriques à très grandes vitesses
Royaume-Uni	Service	Fourniture d'assistance technique et de pièces de rechange (TSSSA) avec Govia Thameslink Railway (GTR) pour une période de cinq ans et cinq mois

3. Carnet de commandes

Au 30 septembre 2022, le carnet de commandes a atteint € 85,9 milliards, porté par une forte performance commerciale, tout en offrant au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une hausse de 13 % sur une base réelle et 9 % en base organique par rapport au semestre clos le 30 septembre 2021, principalement grâce à la solide performance commerciale de la ligne de produits Matériels roulants et Services en Europe ainsi qu'à des ajustements de prix contractuels positifs, partiellement compensés par la cession de la plateforme Coradia Polyvalent et du site de production de Reichshoffen en France à CAF et le transfert de la contribution de Bombardier Transport au train à très grande vitesse V300 ZEFIRO à Hitachi, qui ont impacté négativement le carnet de commandes de € 0,7 milliard.

L'appréciation des devises par rapport à l'euro (EUR) depuis septembre 2021, principalement le dollar américain (USD), le peso mexicain (MXN) et le dollar canadien (CAD) dans les Amériques ; la roupie indienne (INR), le dollar australien (AUD) et le nouveau dollar de Singapour (SGD) en Asie/Pacifique, et le riyal saoudien (SAR) en Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale, ont eu un impact positif sur le carnet de commandes pour un montant total de € 2,8 milliards. Cet fluctuation a affecté toutes les lignes de produits.

Décomposition géographique

Données base réelle

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 septembre 2022	% contrib	30 septembre 2021	% contrib
Europe	46 360	54 %	41 681	55 %
Amérique	14 283	17 %	11 653	15 %
Asie/Pacifique	12 806	15 %	11 398	15 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	12 483	14 %	11 630	15 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	85 932	100 %	76 362	100 %

Décomposition par produit

Données base réelle

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 septembre 2022	% contrib	30 septembre 2021	% contrib
Matériels roulants	42 645	50 %	38 983	51 %
Services	29 702	34 %	24 420	32 %
Systèmes	6 556	8 %	6 348	8 %
Signalisation	7 029	8 %	6 611	9 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	85 932	100 %	76 362	100 %

4. Compte de résultat

4.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'élève à € 8,0 milliards au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, soit une hausse de 8 % sur une base réelle et 5 % sur une base organique par rapport au semestre clos le 30 septembre 2021. Les ventes relatives aux contrats non-performants, définis comme étant les ventes sur des projets avec une marge à terminaison négative, s'élèvent à € 1,3 milliard au cours du premier semestre de l'exercice 2022/23.

Décomposition géographique Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 22/sep 21	
	30 septembre 2022	% contrib	30 septembre 2021	% contrib	Réel	Organique
Europe	4 788	59 %	4 620	62 %	4 %	4 %
Amérique	1 352	17 %	1 226	16 %	10 %	(2) %
Asie/Pacifique	1 178	15 %	1 045	14 %	13 %	6 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	730	9 %	552	7 %	32 %	28 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	8 048	100 %	7 443	100 %	8 %	5 %

Décomposition par produit Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 22/sep 21	
	30 septembre 2022	% contrib	30 septembre 2021	% contrib	Réel	Organique
Matériels roulants	4 360	54 %	4 285	58 %	2 %	0 %
Services	1 802	23 %	1 559	21 %	16 %	12 %
Systèmes	734	9 %	522	7 %	41 %	35 %
Signalisation	1 152	14 %	1 077	14 %	7 %	3 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	8 048	100 %	7 443	100 %	8 %	5 %

En **Europe**, les ventes ont atteint € 4,8 milliards pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, soit 59 % du chiffre d'affaires total du Groupe, ce qui représente une augmentation de 4 % sur une base réelle. Cela vient principalement de la bonne exécution d'importants contrats de matériels roulants, notamment les trains Coradia™ Stream aux Pays-Bas, les trains régionaux Regio 2N et les trains périurbains Francilien pour la SNCF, les trains EMU de Métro Parisien pour la RATP en France, les trains Metropolis pour Transports Metropolitans de Barcelone en Espagne, les trains ICE 4 et les trains S-Bahn Stuttgart pour la Deutsche Bahn en Allemagne, les trains Aventra™ au Royaume-Uni et les voitures multifonctionnelles à deux niveaux de type M7 pour la SNCB en Belgique. D'autre part, d'importants contrats de matériels roulants tels que les trains à deux niveaux pour SBB en Suisse, ainsi que les trains Coradia™ Stream en Italie arrivent à terme, générant un niveau de ventes plus faible par rapport au premier semestre de l'exercice fiscal précédent.

En **Amérique**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 1,4 milliard, soit 17 % du chiffre d'affaires du Groupe et une augmentation de 10 % sur une base réelle. Les ventes de la région ont été portées par les voitures de métro pour BART à San Francisco et les locomotives ALP-45DP pour New Jersey Transit. Le projet de trains à grande vitesse Amtrak aux États-Unis, le système de métro léger pour le REM au Canada ainsi que le contrat de service pour Metrolinx à Toronto restent les principaux contributeurs aux ventes de la région.

En **Asie/Pacifique**, les ventes se sont élevées à € 1,2 milliard, soit 15 % des ventes du Groupe, représentant une augmentation de 13 % sur une base réelle. Ces ventes ont été portées par la montée en puissance de la production de locomotives électriques en Inde, des véhicules Bombardier Movia™ pour LTA de Singapour, des trains Metropolis™

pour l'extension du métro de Sydney en Australie, ainsi que par la bonne exécution du contrat de systèmes pour les trains monorail de Bangkok en Thaïlande.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 0,7 milliard, ce qui représente une augmentation de 32 % sur une base réelle, contribuant à hauteur de 9 % au chiffre d'affaires total du Groupe. Le contrat de systèmes pour les trains monorail du Caire en Egypte et le contrat de matériels roulants pour les trains X'Trapolis™ Mega en Afrique du Sud sont les principaux contributeurs aux ventes de la région ainsi que les locomotives de fret Prima™ pour Kazakh Railways et Azerbaïdjan Railways.

4.2 Recherche et développement

Durant le premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint € (297) millions, soit 3,7 % du chiffre d'affaires total du Groupe, reflétant les investissements continus du Groupe dans l'innovation pour développer de solutions de mobilité plus intelligentes et plus écologiques, à la base de la stratégie Alstom in Motion reposant sur trois piliers : la mobilité verte, la mobilité intelligente et la mobilité inclusive et plus saine. Le montant net de la R&D s'élève à € (231) millions avant dotation aux amortissements des Affectations du Prix d'Acquisition (« APA »).

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	Semestre clos le
	30 septembre 2022	30 septembre 2021
Dépenses brutes de R&D	(297)	(259)
Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)	3,7 %	3,5 %
Financements reçus (*)	50*	40*
Dépenses nettes de R&D	(247)	(219)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	57	34
Dotation aux amortissements des coûts de développements capitalisés (**)	(41)**	(35)**
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat)	(231)	(220)
Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)	2,9 %	3,0 %

(*) Les financements reçus incluent des financements publics à hauteur de € 31 millions à fin septembre 2022, contre € 20 millions à fin septembre 2021.

(**) Excluant € (31) millions de dotations aux amortissements de l'affectation du prix d'acquisition de Bombardier Transport au 30 septembre 2022, contre € (38) millions au 30 septembre 2021.

Alstom a poursuivi le développement des trains à très grande vitesse **Avelia Horizon™**, intégralement refacturés à SpeedInnov, les deux rames étant prêtes à démarrer les essais.

Les autres développements RSC se sont concentrés sur la gamme **Alstom Coradia stream™** qui a été étendue avec des voitures plus longues et une chaîne de traction 15kV (DACH), le développement de la voiture motrice pour FNM en Italie et le début de l'application sur STA avec trois tensions différentes, **Alstom TRAXX™ Multi-système 3 - locomotives**, avec le développement de la version passager à 200 km/h et le programme Alstom Green traction (batterie et hydrogène). L'expertise hydrogène a été renforcée par l'acquisition d'Helion en 2021/22 (nouvelle génération de stacks pour améliorer les performances et la durée de vie). Les briques développées dans le cadre de **Green Traction** bénéficieront à plusieurs gammes de produits : Tramway (Stockage d'Energie Embarqué), Locomotives, Régionales et Banlieue. **Coradia iLint™** (énergie par hydrogène) a établi un nouveau record de distance en Allemagne : 1175km.

La gamme de produits Services se concentre sur les concepts d'exploitation écologiques, durables et plus efficaces. Les initiatives de rétraction verte incluent par exemple la modernisation des locomotives avec des moteurs à combustion

interne alimentés à l'hydrogène et la capacité à fournir une autonomie aux lignes non électrifiées via la fonctionnalité dite du "dernier kilomètre". Alstom continue de développer une solution numérique innovante dédiée aux activités d'exploitation et de maintenance avec les solutions **Health Hub** conçues pour optimiser la fiabilité et la disponibilité tout en maximisant la durée de vie utile des composants pour améliorer la durabilité.

La ligne de produits D&S a travaillé sur la convergence **Atlas ETCS**, solution embarquée **ERTMS** niveau 2, pour équiper plus de 300 trains au nœud numérique de Stuttgart avec la solution de contrôle embarqué **ATLAS™**. Alstom a poursuivi le développement des solutions **CBTC Urbalis Fluence™** (ex. Ligne 18 du Grand Paris), **Urbalis 400™** (ex. Taipei CL2, Santiago L7) et **Cityflo 650™** (ex. Seattle Tacoma Airport) pour les métros et tramways, et **ICONIS** et **EbiScreen™** pour les Centres de Contrôle Opérationnels, maximisant la fluidité du trafic et orchestrant les opérations à distance.

Le cluster Alstom Innovations a poursuivi le développement de solutions de Mobilité Autonome pour les trains Passagers & Fret. Elle a passé avec succès un test GoA2 (Grade of Automation 2) avec la SNCF dans des conditions réelles d'exploitation de grandes lignes : en janvier 2022, Alstom a testé avec succès, avec une vraie locomotive de fret, un premier ensemble de fonctions de perception capables de « voir » les feux rouges latéraux qui est une première étape nécessaire vers GoA. En raison du réchauffement climatique, les flambages des rails sont devenus une préoccupation mondiale, Alstom propose un nouveau cadre d'apprentissage automatique pour estimer le risque de flambage des rails et détecter si un flambage s'est produit. La solution fournit des informations critiques en temps réel, permettant aux chemins de fer d'exploiter le trafic ferroviaire de manière sûre et efficace sans s'appuyer sur des prévisions météorologiques inexactes ou régionales et sur des conditions environnementales inattendues.

4.3 Performance opérationnelle

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, le résultat d'exploitation ajusté combiné d'Alstom a atteint € 397 millions, soit une marge opérationnelle de 4,9 %, contre € 335 millions ou 4,5 % au cours de la même période l'exercice précédent.

Le pourcentage de marge opérationnelle a été négativement impacté par le chiffre d'affaires de € 1,3 milliards réalisé à marge brute nulle, principalement lié aux projets hérités de Bombardier Transport. Alstom a investi de manière significative dans ces projets au cours du premier semestre de l'exercice 2022/23, réalisant de solides progrès dans la stabilisation des projets, confirmant ainsi l'ambition du Groupe d'améliorer progressivement la rentabilité de son carnet de commandes.

Les frais de vente et d'administration en pourcentage ont représenté 6,3 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 6,3 % au cours de la même période l'exercice précédent.

Sur la période, la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles du Groupe s'élève à € 75 millions, en légère baisse par rapport à la contribution de € 77 millions pour la même période l'exercice précédent. La contribution de CASCO Signal Limited s'élève à € 32 millions, tandis que la contribution des anciennes sociétés mises en équivalence de Bombardier Transport s'élève à € 43 millions, contre € 24 millions et € 53 millions respectivement pour la même période l'exercice précédent.

4.4 Du résultat d'exploitation ajusté au résultat net ajusté

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, Alstom a enregistré des charges de restructuration et de rationalisation de € (6) millions, liées principalement à des initiatives diverses au Canada pour € (4) millions et au Royaume-Uni pour € (2) millions.

Les coûts d'intégration, la perte de valeur sur actifs et autres coûts pour un montant de € (116) millions correspondent aux coûts supplémentaires liés à l'intégration de Bombardier Transport pour un montant de € (64) millions, des honoraires juridiques liés à l'intégration de Bombardier Transport pour € (17) millions, les dépenses et moins-values liées à des actifs détenus en vue de la vente pour € (20) millions, et diverses dépenses exceptionnelles pour € (15) millions.

Le résultat d'exploitation avant impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») d'Alstom, incluant les coûts de restructuration et de rationalisation, les coûts d'intégration, les pertes de valeur sur actifs et les autres coûts non-opérationnels, s'établit à € 200 millions, contre un montant ajusté de € 179 millions lors de la même période de l'exercice précédent.

Les frais financiers nets se sont élevés à € (24) millions, contre € (20) millions pour la même période l'exercice précédent, restant globalement stables sur la période.

Le Groupe a enregistré une charge d'impôt sur le résultat de € (29) millions durant le premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, correspondant à un taux d'imposition effectif hors APA de 27 %, contre € (22) millions à la même période l'exercice précédent pour un taux d'imposition effectif de 27 %.

La quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence s'élève à € 62 millions - excluant l'amortissement de l'APA provenant des coentreprises chinoises de € (6) millions -, contre € 65 millions lors de la même période de l'exercice précédent, avec une solide contribution de la joint-venture CASCO Signal Limited ainsi que celle des joint-ventures Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (anciennement Bombardier Sifang) et Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.

Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle s'établit à € 11 millions, contre € 9 millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

Le résultat net ajusté, représentant le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, excluant l'APA net de la charge d'impôt correspondante, s'élève à € 179 millions pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, contre un résultat net ajusté de € 172 millions lors de la même période l'exercice précédent.

4.5. Du résultat net ajusté au résultat net

Durant le premier semestre de l'exercice 2022/23, l'amortissement des actifs exclusivement évalués lors de la détermination de l'allocation du prix d'achat ("APA") dans le cadre de regroupement d'entreprises s'élève à € (214) millions avant impôts, contre € (217) millions au cours de la même période l'exercice précédent. L'effet fiscal positif associé à l'APA s'élève à € 19 millions, contre € 21 millions lors de la même période l'exercice précédent.

Le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, incluant l'effet net de l'APA après impôt pour € (195) millions, s'élève à € (16) millions, contre € (24) millions au cours de la même période l'exercice précédent.

Le résultat net des activités non poursuivies s'établit à € (5) millions. En conséquence, le résultat net combiné du Groupe (part du Groupe) s'élève à € (21) millions pour le premier semestre l'exercice fiscal 2022/23, contre € (26) millions au cours de la même période l'exercice précédent.

5. Cash-flow libre

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021
EBIT avant APA	200	179
Dépréciations et amortissements (avant APA)	233	226
Charges de restructuration décaissées	(12)	10
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(99)	(135)
R&D capitalisés	(57)	(34)
Variation du besoin en fonds de roulement (*)	(381)	(1 697)
Frais financiers & Impôts sur les sociétés décaissés	(86)	(96)
Dividendes des Joint-Ventures	97	73
Autres	60	13
CASH-FLOW LIBRE	(45)	(1 461)

(*) La variation du besoin en fonds de roulement de (381) millions d'euros correspond aux (343) millions d'euros de variation du besoin en fonds de roulement résultant d'activités opérationnelles détaillées dans les états financiers consolidés intermédiaires résumés, dont les (50) millions d'euros de variation des provisions pour restructuration et 12 millions d'euros de variation de taxes sur le besoin en fonds de roulement ont été exclus.

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à € (45) millions pour le premier semestre de l'exercice 2022/23 contre € (1 461) millions pour la même période de l'exercice précédent.

Comme anticipé, la génération de trésorerie a notamment été défavorablement impactée par € (381) millions de consommation en fonds de roulement, contre € (1 697) millions sur la même période de l'exercice précédent, provenant des efforts continus de stabilisation des projets, du phasage du fonds de roulement et de l'accélération industrielle.

Les dépréciations et amortissements, excluant l'APA, s'élèvent à € 233 millions (€ 441 millions en incluant l'APA), contre un montant ajusté de € 226 millions au cours de la même période l'exercice précédent, (€ 443 millions en incluant l'APA). L'amortissement lié au droit d'utilisation sur l'actif s'élève à € 68 millions au de l'exercice, en ligne avec les € 69 millions sur la même période de l'exercice fiscal 2021/22.

La trésorerie nette financière est globalement restée stable sur la période.

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, Alstom a dépensé € (99) millions en dépenses d'investissement. Le programme d'investissement s'est concentré sur le développement des capacités de fabrication dans des pays tels que le Maroc, le Kazakhstan, la Pologne, le Mexique et le Brésil. En parallèle, des sites historiques tels que la France (La Rochelle, Valenciennes, Crespin), l'Espagne (Barcelone), les Etats-Unis (Hornell) et l'Australie se sont dotés de nouvelles solutions industrielles pour garantir une exécution optimale du carnet de commande. Les investissements consacrés aux économies d'énergie et à la sécurité se sont intensifiés, reflétant l'engagement d'Alstom pour une croissance durable.

Les « autres » éléments du cash-flow libre ont atteint € 60 millions au cours de l'année fiscale et intègrent principalement des paiements fondés sur des actions pour € 28 millions et des gains / (pertes) sur cessions d'actifs liés aux remèdes pour € 29 millions.

6. Trésorerie (dette) nette

Au 30 septembre 2022, le Groupe a enregistré une trésorerie nette de € (2 306) millions, contre une trésorerie nette de € (2 085) millions au 31 mars 2022. La hausse de € (221) millions est expliquée par plusieurs facteurs : la consommation de cash-libre pour € (45) millions, les paiements de dividendes pour € (51) millions, le leasing pour € (76) millions, et d'autres éléments incluant les impacts de taux de change et les remèdes, à hauteur de € (49) millions.

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 833 millions au 30 septembre 2022, le Groupe bénéficie d'une solide liquidité avec :

- Une facilité de crédit renouvelable de € 1 750 millions avec une échéance en janvier 2025 ;
- Une facilité de crédit renouvelable de € 2 500 millions avec une échéance en janvier 2027 ;

Ces deux facilités de crédit bénéficient de deux options d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, et restent inutilisées au 30 septembre 2022.

En ligne avec sa politique conservatrice de crédit, les € 2 500 millions de facilités de crédit renouvelables servent comme appui au programme NEU CP de € 2 500 millions actuellement en place. Grâce à ces facilités de crédit renouvelables (inutilisées au 30 septembre 2022), à € 357 millions d'encours de billets de trésorerie en circulation au 30 septembre 2022 et à € 108 millions de prêts bancaires à court terme, le Groupe bénéficie de € 4 600 millions de liquidités disponibles.

7. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 30 septembre 2022 s'élèvent à € 9 392 millions (y compris les intérêts minoritaires) contre € 9 024 millions au 31 mars 2022. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de € (21) millions ;
- La réévaluation des engagements de retraites à prestations définies (reportées en capitaux propres) pour un montant de € 189 millions nets d'impôt ;
- Des écarts de conversion pour un montant de € 169 millions.

8. Evènements postérieurs à la clôture

Aucun.

9. Définition d'indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable

Cette section présente les indicateurs financiers utilisés par le Groupe qui ne sont pas codifiés par des organismes de normalisation comptable.

9.1 Commandes Reçues

Une nouvelle commande n'est enregistrée en commandes reçues que lorsque le contrat crée des droits exécutoires entre le Groupe et son client.

Quand cette condition est remplie, la commande est enregistrée à son montant contractuel.

Si le contrat est libellé dans une devise autre que la devise fonctionnelle de l'entreprise consolidée, le Groupe utilise des contrats à terme pour éliminer le risque de change. Les commandes sont alors reconnues en utilisant le taux de change comptant à la date de mise en place de la couverture.

9.2 Ratio « commandes sur chiffre d'affaires »

Le ratio « commandes sur chiffre d'affaires » est le ratio des commandes reçues sur le montant total des ventes réalisées sur une période spécifique.

9.3 Marge brute ajustée avant APA

La marge brute ajustée avant APA est un indicateur clé de performance pour refléter la performance opérationnelle récurrente. Elle correspond aux ventes diminuées des coûts des ventes, en excluant l'impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») dans le contexte de regroupements d'activités ainsi que l'impact des événements non récurrents dont les impacts sont significatifs et n'ayant pas vocation à se reproduire dans le futur.

9.4 Résultat d'exploitation ajusté et Résultat d'exploitation avant APA

9.4.1 Résultat d'exploitation ajusté

Le résultat d'exploitation ajusté (aEBIT) est l'indicateur de performance clé pour refléter la performance opérationnelle récurrente. Cet indicateur est aussi utilisé par le marché et les concurrents directs du Groupe.

A partir de septembre 2019, Alstom a opté pour l'inclusion de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence dans l'aEBIT lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe (car il existe des flux opérationnels significatifs et/ou la réalisation de projets communs avec ces entités). Ceci comprend principalement des coentreprises chinoises, à savoir la coentreprise CASCO pour Alstom ainsi que, à la suite de l'intégration de Bombardier Transport, Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (anciennement Bombardier Sifang), Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd et Changchun Changke Alstom Railway Vehicles Company Ltd (anciennement Changchun Bombardier).

L'aEBIT correspond au résultat d'exploitation ajusté des éléments suivants :

- Coûts nets de restructuration et de rationalisation ;
- Dépréciation des actifs incorporels et corporels ;
- Plus ou moins-values ou réévaluations sur cessions de titres ou changement de contrôle ;
- Tout élément non récurrent comme des coûts encourus ou des dépréciations d'actifs évalués dans le cadre de regroupements d'entreprise, ainsi que des charges liées à des procédures judiciaires n'entrant pas dans le cadre normal des affaires ;
- La quote-part des résultats nets des sociétés opérationnelles mises en équivalence.

Un événement non récurrent est un événement exceptionnel, dont les impacts sont significatifs et n'ayant pas vocation à se reproduire dans le futur.

La marge d'exploitation ajustée correspond au résultat d'exploitation exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires.

9.4.2 Résultat d'exploitation avant APA

À la suite de l'acquisition de Bombardier Transport, et prenant effet à partir des états financiers consolidés intermédiaires résumés de l'exercice fiscal 2021/22, Alstom a décidé d'introduire la notion de « résultat d'exploitation avant APA ». Celle-ci vise à retraiter son résultat d'exploitation en excluant de ce dernier l'impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») dans le contexte de regroupements d'activités. Cet indicateur est par ailleurs conforme aux pratiques du marché.

Les indicateurs non GAAP « Résultat d'exploitation ajusté » (aEBIT ci-après) et « résultat d'exploitation avant APA » se réconcilient avec l'indicateur GAAP « Résultat d'exploitation » de la manière suivante :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021
Chiffre d'affaires	8 048	7 443
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	397	335
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	<i>4,9 %</i>	<i>4,5 %</i>
Gains / (pertes) sur cession d'activités	(20)	-
Charges de restructuration et rationalisation	(6)	(47)
Perte de valeur sur actifs et autres	(96)	(32)
Renversement de la contribution des sociétés mises en équivalence	(75)	(77)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) AVANT APA	200	179
Amortissement lié à l'APA*	(214)	(217)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	(14)	(38)

() Montant brut hors taxe.*

9.5 Résultat net ajusté

À la suite de l'acquisition de Bombardier Transport, Alstom a décidé d'introduire la notion de « Résultat net ajusté ». Celle-ci vise à réévaluer son résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) en excluant de ce dernier l'impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») dans le contexte de regroupements d'activités, net de la charge d'impôt correspondante. Cet indicateur est par ailleurs conforme aux pratiques du marché.

L'indicateur non GAAP « Résultat net ajusté » et l'indicateur GAAP « Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (Résultat net des activités poursuivies – part du Groupe) » se réconcilient de la manière suivante :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021
Résultat Net Ajusté	179	172
Amortissements d'actifs valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition	(195)	(196)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (PART DU GROUPE)	(16)	(24)

9.6 Cash-Flow libre

Le cash-flow libre se définit comme la variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation, moins les dépenses d'investissement incluant les coûts de développement capitalisés, nettes des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles. Le cash-flow libre n'inclut pas le produit des cessions d'activité.

L'indicateur financier le plus directement comparable en normes IFRS au cash-flow libre est la variation nette de trésorerie liée à l'exploitation.

Un rapprochement entre ces deux indicateurs est présenté ci-dessous :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	95	(1 294)
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>		
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(156)	(169)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	16	2
CASH FLOW LIBRE	(45)	(1 461)

Alstom utilise le cash-flow libre aussi bien à des fins d'analyses internes que pour sa communication externe car le Groupe estime qu'il apporte un éclairage pertinent sur le montant réel de trésorerie générée ou utilisée par l'exploitation.

Le cash-flow libre s'établit à € (45) millions au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23, contre € (1 461) millions au cours de la même période l'exercice précédent.

9.7 Capitaux employés

Les capitaux employés correspondent à la différence entre les actifs et les passifs :

- Actifs : somme des écarts d'acquisition, des immobilisations incorporelles, des terrains, constructions et installations techniques, des participations dans les sociétés mises en équivalence et autres titres de participation, des autres actifs non courants (à l'exception de ceux directement associés à la dette financière et aux engagements de retraite), des stocks, coût d'obtention et de réalisation d'un contrat, des actifs sur contrats, des clients et comptes rattachés et des autres actifs opérationnels ;
- Passifs : somme des provisions courantes et non courantes, des passifs sur contrats, des fournisseurs et comptes rattachés et des autres passifs opérationnels.

Au 30 septembre 2022, les capitaux employés ont atteint € 12 420 millions, comparés aux € 12 873 millions à fin septembre 2021.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021
Actifs non courants	17 250	17 242
moins impôts différés	(464)	(403)
moins actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette	(129)	(153)
Capitaux employés - actifs non courants (A)	16 657	16 686
Actifs courants	14 108	12 913
moins trésorerie et équivalents de trésorerie	(833)	(1 139)
moins autres actifs financiers courants	(93)	(37)
Capitaux employés - actifs courants (B)	13 182	11 736
Passifs courants	17 186	15 845
moins dettes financières courantes	(593)	(1 075)
plus les obligations au titre de contrats de location	538	615
moins les autres obligations associée à une dette financière	(138)	(153)
plus provisions non courantes	426	316
Capitaux employés - passifs (C)	17 419	15 549
CAPITAUX EMPLOYES (A)+(B)-(C)	12 420	12 873

9.8 Trésorerie (dette) nette

La trésorerie nette est définie comme la somme de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des autres actifs financiers courants, et des actifs financiers non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière, diminuée de la dette financière courante et non courante. Au 30 septembre 2022, le Groupe a enregistré un niveau de trésorerie de € (2 306) millions, comparé à une position de trésorerie de € (2 526) millions au 30 septembre 2021 sur une base individuelle.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2022	Semestre clos le 30 septembre 2021
Trésorerie et équivalents de trésorerie	833	1 139
Autres actifs financiers courants	93	37
Actifs financiers non courants directement associés	31	-
<i>moins:</i>		
Dettes financières courantes	593	1 074
Dettes financières non-courantes	2 670	2 628
Trésorerie nette/(endettement net) en fin de période	(2 306)	(2 526)

9.9 Données organiques

Les chiffres présentés dans le rapport d'activité sur les états financiers consolidés incluent des indicateurs de performance présentés sur une base réelle et sur une base organique. Les chiffres sont présentés sur une base organique afin d'éliminer l'incidence des modifications de périmètre et de la conversion en euros des comptes libellés en devises étrangères.

Le Groupe utilise les chiffres présentés sur une base organique à la fois à des fins d'analyses internes et pour sa communication externe car il estime qu'ils permettent d'analyser et d'expliquer les variations d'une période à une autre. Cependant, ces chiffres présentés sur une base organique ne sont pas des indicateurs de performance selon les principes comptables IFRS.

9.10 Chiffre d'affaires par devise

Devises	Semestre clos le 30 septembre 2022 en % du chiffre d'affaires
EUR	48,9 %
USD	13,1 %
GBP	12,0 %
AUD	5,0 %
INR	4,5 %
ZAR	2,7 %
SEK	2,3 %
CAD	1,8 %
SGD	1,4 %
Devises inférieures à 1 % de chiffre d'affaires	8,3 %

9.11 Etats financiers ajustés, EBIT et Résultat net ajusté

Cette section présente la réconciliation entre les états financiers consolidés et la vue management du rapport d'activité.

<i>(en millions d'€)</i>	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements				Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	(3)	(4)	
30 septembre 2022						
Chiffre d'affaires	8 048					8 048
Coût des ventes	(7 168)	178	2	-		(6 988)
Marge Brute Ajustée avant APA ^(*)	880	178	2	-	-	1 060
Frais de recherche et développement	(261)	30				(231)
Frais commerciaux	(178)					(178)
Frais administratifs	(329)					(329)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				75	75
Résultat d'exploitation ajusté ^(*)	112	208	2	-	75	397
Autres produits/(charges)	(120)		(2)			(122)
Reprise de la quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				(75)	(75)
Résultat d'exploitation avant APA ^(*)	(8)	208	-	-	-	200
Frais financiers	(24)					(24)
Résultat avant impôts	(32)	208	-	-	-	176
Charge d'impôt	(29)	(19)				(48)
Quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence	56	6				62
Résultat net des activités poursuivies	(5)	195	-	-	-	190
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(11)					(11)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ^(*)	(16)	195	-	-	-	179
Allocation du Prix d'Achat (APA) net de la charge d'impôt correspondante	-	(195)				(195)
Résultat net des activités non poursuivies	(5)					(5)
Résultat net (part du Groupe)	(21)	-	-	-	-	(21)

(*) indicateur hors-GAAP, voir définition en section 9

Ajustements au 30 septembre 2022 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA »), net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) Impact de la fermeture d'Aptis : reclassification du résultat opérationnel comme éléments non-récurrents suite à l'arrêt annoncé et programmé des activités d'Aptis par Alstom ;
- (3) Reclassification d'autres coûts opérationnels comme éléments non-récurrents – aucun élément sur le premier semestre 2022/23 ;
- (4) Reclassification de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe.

<i>(en millions d'e)</i>	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements				Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	(3)	(4)	
30 septembre 2021						
Chiffre d'affaires	7 443					7 443
Coût des ventes	(6 687)	171	21	-	-	(6 494)
Marge Brute Ajustée avant APA ^(*)	756	171	21	-	-	949
Frais de recherche et développement	(258)	38				(220)
Frais commerciaux	(162)					(162)
Frais administratifs	(309)					(309)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				77	77
Résultat d'exploitation ajusté ^(*)	27	210	21	-	77	335
Autres produits/(charges)	(65)	7	(21)	-	-	(80)
Reprise de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				(77)	(77)
Résultat d'exploitation avant APA ^(*)	(38)	217	-	-	-	179
Frais financiers	(20)					(20)
Résultat avant impôts	(58)	217	-	-	-	158
Charge d'impôt	(22)	(21)				(42)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	64					64
Résultat net des activités poursuivies	(15)	196	-	-	-	181
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(8)					(8)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ^(*)	(24)	196	-	-	-	172
Allocation du Prix d'Achat (APA) net de la charge d'impôt correspondante	-	(196)				(196)
Résultat net des activités non poursuivies	(2)					(2)
Résultat net (part du Groupe)	(26)	-	-	-	-	(26)

(*) indicateur hors-GAAP, voir définition en section 9

Ajustements au 30 septembre 2021 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA »), net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) Impact de la fermeture d'Aptis : reclassification du résultat opérationnel comme éléments non-récurrents suite à l'arrêt annoncé et programmé des activités d'Aptis par Alstom ;
- (3) Reclassification d'autres coûts opérationnels comme éléments non-récurrents – aucun élément sur le premier semestre 2021/22 ;
- (4) Reclassification de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe.

9.12 De la Valeur d'Entreprise à la Valeur Nette

<i>(en millions d'€)</i>		Semestre clos le 30 septembre 2022
Dette brute totale, incluant les obligations locatives	(1)	3 810
Engagements de retraite net des actifs d'impôts différés et anticipés liés aux retraites	(2)	551
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	113
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(4)	(833)
Autres actifs financiers courants	(4)	(93)
Autres actifs financiers non-courants	(5)	(49)
Actifs/(Passifs) d'impôts différés nets	(6)	(364)
Participations dans des entreprises associées & JVs, excluant les JVs chinoises	(7)	(133)
Participations non-consolidées	(8)	(80)
Bridge		2 922

- (1) Dette et locations court-terme et long-terme (Note 20), excluant la location à un opérateur métro de Londres pour € 129 millions dû à un actif financier équivalent (Notes 14 et 20)
- (2) En accord avec la Note 22, retraité de € (49) millions d'impôts différés alloués aux provisions pour avantages au personnel
- (3) En accord avec le bilan
- (4) En accord avec le bilan
- (5) Autres actifs non-courants : prêts aux participations non-consolidées pour € 18 millions et dépôt sur un prêt US pour € 31 millions (Notes 14 et 20)
- (6) Actifs/(Passifs) d'impôts différés - en accord avec le bilan, net de € (49) millions alloués aux provisions pour avantages au personnel
- (7) JVs - dans la mesure où elles ne sont pas incluses dans la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalences et incluses dans les activités opérationnelles du Groupe / Cash-flow libre, donc excluant les JVs chinoises
- (8) Participations non-consolidées en accord avec le bilan

9.13 Plan d'amortissement de l'APA de Bombardier Transport

Cette section présente le plan d'amortissement de l'Affectation du Prix d'Achat de Bombardier Transport.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le
	30 septembre 2022
Plan d'amortissement, tel que rapporté dans le Compte de Résultat ^(*)	
2022	(428)
2023	(406)
2024	(372)
2025	(376)
2026	(267)
2027	(215)
2028	(205)
2029	(167)
2030	(140)
2031	(108)
2032	(97)
Au-delà	(290)

() indicateur hors-GAAP, voir définition en section 9*

Etats financiers consolidés intermédiaires résumés

Semestre clos le 30 septembre 2022

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos	
		Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Chiffres d'affaires	(4)	8 048	7 443
Coût des ventes	(3)	(7 168)	(6 694)
Frais de recherche et développement	(3)/(5)	(261)	(258)
Frais commerciaux		(178)	(162)
Frais administratifs		(329)	(309)
Autres produits/(charges)	(6)	(120)	(58)
Résultat d'exploitation		(8)	(38)
Produits financiers	(7)	5	6
Charges financières	(7)	(29)	(26)
Résultat avant impôts		(32)	(58)
Impôt sur les bénéfices	(8)	(29)	(22)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	(3)/(13)	56	65
Résultat net des activités poursuivies		(5)	(15)
Résultat net des activités non poursuivies	(9)	(5)	(2)
RÉSULTAT NET		(10)	(17)
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère		(21)	(26)
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		11	9
Résultat net des activités poursuivies attribuable :			
- aux propriétaires de la société mère		(16)	(24)
- aux participations ne donnant pas le contrôle		11	9
Résultat net des activités non poursuivies attribuable :			
- aux propriétaires de la société mère		(5)	(2)
- aux participations ne donnant pas le contrôle		-	-
Résultat net par action (en €)			
- Résultat de base	(10)	(0,06)	(0,07)
- Résultat dilué	(10)	(0,06)	(0,07)

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires résumés.

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos	
		Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Résultat net de la période		(10)	(17)
Réévaluation des engagements de retraites à prestations définies	(22)	298	145
Instruments de capitaux propres à la JV par OCI	(13)/(14)	6	-
Impôt sur les éléments non recyclables	(8)	(113)	(26)
Eléments non recyclables en résultat		191	119
Gains (pertes) sur instruments financiers de couverture		6	(1)
Réserve des coûts de couverture		49	(4)
Ecart de conversion (*)		170	26
Impôt sur les éléments recyclables	(8)	(14)	-
Eléments recyclables en résultat		211	21
<i>dont sociétés mises en équivalence</i>	(13)	10	41
RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE		392	123
Attribuable :			
- aux propriétaires de la société mère		383	113
- aux participations ne donnant pas le contrôle		9	10
Résultat global consolidé attribuable aux propriétaires de la société mère et provenant des :			
- Activités poursuivies		388	115
- Activité non poursuivies		(5)	(2)
Résultat global consolidé attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle et provenant des :			
- Activités poursuivies		9	10
- Activité non poursuivies		-	-

(*) inclut les écarts de conversion sur la réserve d'écarts actuariels pour € 3 millions au 30 septembre 2022 (€ 1 millions au 30 septembre 2021)

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires résumés.

BILAN CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

Actifs

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Écarts d'acquisition	(11)	9 454	9 368
Immobilisations incorporelles	(11)	2 865	3 002
Immobilisations corporelles	(12)	2 538	2 550
Participations dans les coentreprises et entreprises associées	(13)	1 179	1 179
Autres titres de participation		80	79
Autres actifs non courants	(14)	670	644
Impôts différés	(8)	464	452
Total des actifs non courants		17 250	17 274
Stocks et en-cours	(15)	3 604	3 274
Actifs sur contrat	(15)	4 139	3 846
Clients et comptes rattachés		2 572	2 747
Autres actifs opérationnels courants	(15)	2 867	2 337
Autres actifs financiers courants	(18)	93	54
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(19)	833	810
Total des actifs courants		14 108	13 068
Actifs destinés à la vente	(1)	-	173
TOTAL DE L'ACTIF		31 358	30 515

Capitaux propres et passifs

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	(16)	9 279	8 911
Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		113	113
Total des capitaux propres		9 392	9 024
Provisions non courantes	(15)	426	437
Provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés	(22)	997	1 203
Emprunts non courants	(20)	2 670	2 663
Dettes non courantes sur contrats de location	(20)	538	566
Impôts différés	(8)	149	127
Total des passifs non courants		4 780	4 996
Provisions courantes	(15)	1 857	1 966
Emprunts courants	(20)	593	313
Dettes courantes sur contrats de location	(20)	138	143
Passifs sur contrat	(15)	6 299	6 155
Fournisseurs et comptes rattachés		3 535	3 323
Autres passifs opérationnels courants	(15)	4 764	4 309
Total des passifs courants		17 186	16 209
Passifs liés à des actifs destinés à la vente	(1)	-	286
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF		31 358	30 515

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires résumés.

TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos	
		Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Résultat net		(10)	(17)
Dotation aux amortissements et dépréciations	(11)/(12)	441	443
Charge relative aux paiements fondés sur des actions		27	14
Coût de l'endettement financier net et coût net des couvertures de change, net des intérêts financiers reçus et payés (a), et autres variations de provisions		6	(2)
Ajustement des flux relatifs aux engagements de retraite et avantages assimilés		10	12
Plus/moins-values sur cessions d'actifs		18	(1)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	(13)	41	9
Charge d'impôt différé inscrite au compte de résultat		(95)	12
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation - hors variation du besoin en fonds de roulement		438	470
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation (b)	(15)	(343)	(1 763)
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation		95	(1 293)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles		16	1
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)		(156)	(169)
Augmentation/(diminution) des autres actifs non courants	(14)	15	18
Acquisition d'activités après déduction de la trésorerie acquise	(2)	(29)	(40)
Cession d'activités après déduction de la trésorerie cédée		(73)	(1)
Variation nette de la trésorerie liée aux investissements		(227)	(191)
<i>Dont flux d'investissements liés aux activités non poursuivies</i>	<i>(9)</i>	<i>(5)</i>	<i>-</i>
Augmentation/(réduction) de capital y compris celles souscrites par les participations ne donnant pas le contrôle		-	2
Dividendes versés y compris versements aux participations ne donnant pas le contrôle		(51)	(45)
Emissions d'emprunts obligataires	(20)	-	1 200
Variation nette des emprunts courants et non courants	(20)	248	327
Variation nette des dettes sur contrats de location	(20)	(76)	(74)
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants	(20)	25	-
Variation nette de la trésorerie liée au financement		146	1 410
(DIMINUTION)/AUGMENTATION NETTE DE LA TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE		14	(74)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début de période		810	1 250
Incidence des variations de taux de conversion		7	(37)
Transfert vers actifs destinés à la vente		2	-
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE EN FIN DE PERIODE	(19)	833	1 139
<i>(a) Net des intérêts reçus et payés</i>		<i>(14)</i>	<i>(10)</i>
<i>(b) Impôts payés</i>		<i>(72)</i>	<i>(86)</i>

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Analyse de la variation de la trésorerie nette/(endettement net)		
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	14	(74)
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants	(25)	-
Variation nette des obligations	-	(1 200)
Variation nette des emprunts courants et non courants	(248)	(327)
Dettes nettes des entités acquises/cédées à leur date d'acquisition/cession et autres variations	38	(26)
Diminution/(Augmentation) de l'endettement net	(221)	(1 627)
Trésorerie nette/(Endettement net) en début de période	(2 085)	(899)
TRESORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PERIODE	(2 306)	(2 526)

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires résumés.

ETAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES INTERMEDIAIRE

	Nombre d'actions en circulation						Réserve de conversion	Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	Total capitaux propres
		Capital	Primes d'émission	Réserves	Ecart actuariels	Couverture des flux de trésorerie				
<i>(en millions d'€, à l'exception du nombre d'actions)</i>										
Au 31 mars 2021	371 201 793	2 598	5 315	1 907	(173)	3	(611)	9 039	78	9 117
Variation des autres éléments du résultat global		-	-	(2)	119	(3)	25	139	1	140
Résultat net de la période		-	-	(26)	-	-	-	(26)	9	(17)
Total du résultat global		-	-	(28)	119	(9)	25	113	10	123
Variation d'intérêts et autres		-	-	(16)	-	-	3	(12)	(5)	(18)
Dividendes convertibles en actions		-	-	(48)	-	-	-	(48)	-	(48)
Dividendes payés		-	-	(45)	-	-	-	(45)	-	(45)
Augmentation de capital par émission de titres	1 401 876	10	38	-	-	-	-	48	-	48
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	699 487	5	-	(5)	-	-	-	-	-	-
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres	88 590	1	1	14	-	-	-	16	-	16
Au 30 septembre 2021	373 391 746	2 614	5 354	1 780	(54)	-	(583)	9 111	83	9 194
Variation des autres éléments du résultat global		-	-	(4)	214	(3)	139	346	6	352
Résultat net de la période		-	-	(555)	-	-	-	(555)	12	(543)
Total du résultat global		-	-	(559)	214	(3)	139	(209)	18	(191)
Variation d'intérêts et autres		-	-	(23)	-	-	(6)	(29)	19	(10)
Dividendes payés		-	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
Effect du changement de méthodé relatif aux avantages du personnel		-	-	11	-	-	-	11	-	11
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres		-	-	28	-	-	-	28	-	28
Au 31 mars 2022	373 391 746	2 614	5 354	1 236	160	(3)	(450)	8 911	113	9 024
Variation des autres éléments du résultat global		-	-	38	189	9	168	404	(2)	402
Résultat net de la période		-	-	(21)	-	-	-	(21)	11	(10)
Total du résultat global		-	-	17	189	9	168	383	9	392
Dividendes convertibles en actions		-	-	(51)	-	-	-	(51)	-	(51)
Dividendes payés		-	-	(42)	-	-	-	(42)	(9)	(51)
Augmentation de capital par émission de titres	2 432 331	17	34	-	-	-	-	51	-	51
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	392 010	3	-	(3)	-	-	-	-	-	-
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres et autres		-	-	27	-	-	-	27	-	27
Au 30 septembre 2022	376 216 087	2 634	5 388	1 184	349	6	(282)	9 279	113	9 392

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés intermédiaires résumés.

NOTES ANNEXES AUX COMPTES CONSOLIDES

A.	ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE	34
	Note 1. Événements significatifs	34
	Note 2. Variations de périmètre	35
B.	PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS A DES ESTIMATIONS	36
	Note 3. Principes comptables	36
C.	INFORMATIONS SECTORIELLES	37
	Note 4. Informations sectorielles	37
D.	AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT	39
	Note 5. Frais de recherche et développement	39
	Note 6. Autres produits et charges	39
	Note 7. Résultat financier	40
	Note 8. Impôt sur les bénéfices	40
	Note 9. Résultat des activités non poursuivies	41
	Note 10. Résultat par action	41
E.	ACTIFS NON COURANTS	42
	Note 11. Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	42
	Note 12. Immobilisations corporelles	43
	Note 13. Participations dans les coentreprises et entreprises associées	44
	Note 14. Autres actifs non courants	46
F.	BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	47
	Note 15. Analyse du besoin en fonds de roulement	47
G.	CAPITAUX PROPRES ET DIVIDENDES	49
	Note 16. Capitaux propres	49
	Note 17. Distribution de dividendes	50
H.	FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER	50
	Note 18. Autres actifs financiers courants	50
	Note 19. Trésorerie et équivalents de trésorerie	50
	Note 20. Dette financière	51
	Note 21. Instruments financiers et gestion des risques financiers	52
I.	ENGAGEMENTS DE RETRAITES	53
	Note 22. Engagements de retraite et avantages assimilés	53
J.	CONTENTIEUX	53
	Note 23. Contentieux	53
K.	AUTRES INFORMATIONS	61
	Note 24. Parties liées	61
	Note 25. Événements postérieurs à la clôture	61
	Note 26. Périmètre de consolidation	62

Alstom est un leader mondial de l'industrie du transport ferroviaire. Ainsi, le Groupe offre une gamme complète de solutions composée de matériels roulant, systèmes, services et de signalisation pour le transport ferroviaire passagers et fret. Il bénéficie d'un marché porteur avec des fondamentaux solides. Les principaux facteurs de marché sont l'urbanisation, les préoccupations environnementales, la croissance économique, les dépenses publiques et la transformation digitale.

Dans ce contexte, Alstom a su construire une présence à la fois locale et mondiale qui le distingue de la plupart de ses concurrents et lui donne une proximité avec ses clients et une grande flexibilité industrielle. Son offre, l'une des plus complètes et des plus intégrées du marché, et sa position parmi les leaders technologiques placent Alstom dans une situation unique pour bénéficier de la croissance mondiale du marché des transports ferroviaires. Enfin, pour générer une croissance profitable, Alstom met l'accent sur l'excellence opérationnelle et l'évolution de son mix produit.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés sont présentés en euros et ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 15 novembre 2022.

A. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE

NOTE 1. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

1.1 Acquisition de Bombardier Transport

Le 29 janvier 2021, Alstom a finalisé le rachat de Bombardier Transport. Tirant parti de sa stratégie claire « Alstom in Motion » ainsi que de ses fondamentaux opérationnels et de sa trajectoire financière solides, Alstom, en intégrant Bombardier Transport, renforce son leadership sur un marché de la mobilité durable en plein essor, en atteignant une taille critique dans toutes les zones géographiques et en intégrant de nouvelles solutions et actifs pour mieux accompagner ses clients à travers le monde.

Processus anti-trust : Conclusion des remèdes

Alstom a finalisé au cours du premier semestre 2022/23 l'ensemble des transactions faisant partie des engagements pris auprès de la Commission Européenne dans le cadre de l'acquisition de Bombardier Transport.

Le 1er juillet 2022, Alstom a conclu le transfert des activités liées à la contribution de Bombardier Transport au train à très grande vitesse V300 ZEFIRO à son partenaire historique Hitachi Rail. Le transfert concerne les droits de propriété intellectuelle, la marque et les activités de maintenance. Alstom limitera son implication dans les nouveaux contrats pour le V300 Zefiro et achèvera sa part d'exécution s'agissant des commandes existantes de matériels roulants.

Le 1er août 2022, Alstom a conclu la cession à CAF de sa plate-forme Coradia Polyvalent, de son site de production de Reichshoffen en France et de sa plate-forme TALENT 3 développée à Hennigsdorf en Allemagne. Alstom honorera ses obligations postérieures à la vente liées au TALENT 3 et travaillera en consortium avec CAF pour respecter les contrats existants qui prévoient la livraison de matériel roulant depuis le site de Reichshoffen. Alstom a également pris certains engagements pour assurer la viabilité du site de Reichshoffen pendant une période transitoire (notamment via l'allocation d'activité de sous-traitance).

En matière de signalisation, les engagements à long terme exigés par la Commission Européenne concernant la fourniture de certaines unités de signalisation embarquées et de systèmes de contrôle des trains ont été mis en œuvre.

Ces transactions sont conformes à tous les processus sociaux applicables. Elles font suite à la consultation des instances représentatives du personnel et ont été soumises aux approbations réglementaires.

Au cours du premier semestre 2022/23, la perte diminuée des coûts de la vente liée à ces remèdes s'élève à €(19) millions reconnue en Autres Charges (voir Note 6) avec un impact négatif sur les flux de trésorerie d'investissement pour €(75) millions.

1.2 Incertitudes liées au contexte actuel économique et politique

Le contexte actuel tant économique que politique crée des incertitudes sur les activités commerciales (à savoir une volatilité des prix de certaines matières premières, de l'énergie, une augmentation des taux d'intérêt, une rupture de la chaîne d'approvisionnement ou une pénurie de composants électroniques...). Néanmoins, le Groupe suit et pilote avec attention la potentielle augmentation de ses structures de coûts (prix des matières premières, inflation des salaires et dans la chaîne d'approvisionnement), étant plutôt bien protégé (65% de son carnet de commande étant couvert par des clauses de révisions de prix basées sur des indices liés à l'inflation en général: matières premières, énergie et main d'œuvre).

Certains actifs comme les écarts d'acquisition, les technologies et autres immobilisations incorporelles (voir Note 11) ou encore les impôts différés actifs (voir Note 8), font l'objet d'un test de dépréciation annuel systématique, ou dès lors qu'il existe des indices de perte de valeur. Sur la base de ses meilleures estimations raisonnables, de la visibilité disponible et des analyses de sensibilité élargie faites précédemment en mars 2022, le Groupe n'a pas identifié d'événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation au 30 septembre 2022.

NOTE 2. VARIATIONS DE PERIMETRE

SpeedInnov

Au travers de sa filiale SpeedInnov, co-entreprise créée en 2015 avec l'ADEME, Alstom se concentre sur son projet de "Train à Très grande Vitesse du futur" visant à promouvoir une nouvelle génération de trains à très grande vitesse qui permettra de réduire ses coûts d'acquisition et d'exploitation d'au moins 20%, d'optimiser son empreinte environnementale et de développer son offre commerciale dans le but d'améliorer l'expérience voyageur. Dans ce contexte, Alstom a souscrit à une augmentation de capital de la société d'un montant de € 26 millions au cours du mois juin 2022, augmentant sa participation de 75,35% à 75,48%, sans entraîner de changement dans la méthode de consolidation (contrôle conjoint).

B. PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS A DES ESTIMATIONS

NOTE 3. PRINCIPES COMPTABLES

3.1 Base d'établissements des comptes consolidés intermédiaires résumés

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés d'Alstom pour le semestre clos le 30 septembre 2022 sont présentés en millions d'euros et ont été établis :

- conformément au référentiel IFRS (normes et interprétations) publié par l'International Accounting Standards Board (IASB), adopté dans l'Union européenne et d'application obligatoire au 1er avril 2022, et conformément à la norme IAS 34, Information financière intermédiaire.
- en utilisant les mêmes principes comptables et méthodes d'évaluation qu'au 31 mars 2022, à l'exception des nouvelles normes et interprétations d'application obligatoire présentées ci-après et des dispositions spécifiques d'IAS 34 utilisées pour la préparation des états financiers consolidés intermédiaires concernant l'estimation de la charge fiscale (telle que décrite à la Note 8) et les engagements de retraite et avantages assimilés (tels que décrits en Note 22).

Le référentiel intégral des normes adoptées au sein de l'Union européenne peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.efrag.org/Endorsement>

3.2 Nouvelles normes et interprétations d'application obligatoire à compter du 1er avril 2022

Plusieurs amendements sont applicables au 1er avril 2022 et approuvés par l'Union européenne :

- Amendements à l'IFRS 3 "Regroupements d'entreprises" – Référence au cadre conceptuel ;
- Amendements à l'IAS 16 "Immobilisations corporelles" – Produit de la vente avant l'utilisation prévue ;
- Amendements à l'IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels" – Contrats déficitaires – Coûts d'exécution du contrat ;
- Améliorations annuelles 2018-2020.

Ces amendements en vigueur au 1^{er} avril 2022 pour Alstom n'ont pas d'impact significatif sur les états financiers consolidés du Groupe. Sur le cas particulier de l'amendement à l'IAS 37, l'approche d'Alstom sur les coûts d'exécution du contrat était déjà conforme à la version amendée de la norme.

3.3 Nouvelles normes et interprétations d'application non encore obligatoire

Nouvelles normes et interprétations adoptées par l'Union européenne d'application non encore obligatoire

- plusieurs amendements portant sur l'IAS 1 « Présentation des états financiers », sur l'Énoncé des Pratiques n° 2 IFRS : concernant les informations à fournir sur les méthodes comptables, sur l'IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs » : modification de la définition du terme « estimations comptables » et sur l'IAS 12 « Impôts sur le résultat » : Impôts différés relatifs aux actifs et passifs résultant d'une seule opération seront applicables à compter des exercices ouverts après le 1er janvier 2023.

Nouvelles normes et interprétations non encore adoptées par l'Union européenne :

- Amendements à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers » : Classification des passifs comme « courants » ou « non courants » et à l'IFRS 16 « Contrats de location » : Exigences relatives aux transactions de ventes et de cession de bail. Ces amendements seront applicables à compter des exercices ouverts après le 1er janvier 2024 ;

Les impacts potentiels de ces nouveaux amendements sont en cours d'analyse.

3.4 Conséquences du changement climatique

Grâce aux activités exercées, le Groupe est activement engagé dans la transition climatique qui représente des nouvelles opportunités de développement commercial pour le Groupe. A fin septembre 2022, au mieux de la connaissance du groupe, Alstom n'a pas identifié d'évènement justifiant de modifier l'analyse de risques environnementaux réalisée au 31 mars 2022. En conséquence, le Groupe, n'identifie pas de risques environnementaux significatifs qui pourraient impacter négativement au cours des prochaines années les durées de vie utiles et/ou résiduelles des actifs non financiers comme par exemple les écarts d'acquisition, les actifs incorporels, les actifs corporels ainsi que les droits d'utilisation.

3.5 Amortissement des actifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprise.

Depuis l'acquisition de Bombardier Transport, la charge d'amortissement des actifs acquis exclusivement dans le cadre de regroupements d'entreprise, et précédemment reconnue dans la rubrique « Autres charges », est désormais comptabilisée dans le coût des ventes pour les actifs liés au carnet de commandes, produits et projets ainsi qu'aux relations avec les clients, en coût de R&D pour la technologie acquise et en quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence pour les participations dans les coentreprises et les entreprises associées. Le montant de ces charges d'amortissement impactant le résultat avant impôts (c'est-à-dire les Coûts des ventes et les coûts de R&D) s'élève à € (208) millions au 30 septembre 2022 contre € (217) millions au 30 septembre 2021, et celui impactant la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence s'élève à € (6) millions au 30 septembre 2022 contre € (0) million au 30 septembre 2021.

C. INFORMATIONS SECTORIELLES

NOTE 4. INFORMATIONS SECTORIELLES

L'information financière du Groupe Alstom est revue régulièrement par le Comité Exécutif, identifié comme le principal décideur opérationnel du Groupe, dans le cadre de l'allocation des ressources et de l'évaluation des performances. Ce reporting présente les indicateurs clés de performance au niveau du Groupe. La revue de l'information sectorielle effectuée après l'acquisition de Bombardier Transport n'a pas modifié l'analyse selon laquelle les décisions stratégiques et l'affectation des ressources sont toujours fondées sur ce reporting.

Chiffre d'affaires par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Matériels roulants	4 360	4 285
Services	1 802	1 559
Systèmes	734	522
Signalisation	1 152	1 077
Total Groupe	8 048	7 443

Chiffre d'affaires par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Europe	4 788	4 620
<i>dont France</i>	<i>1 250</i>	<i>1 256</i>
Amériques	1 352	1 226
Asie/Pacifique	1 178	1 045
Afrique / Moyen-Orient / Asie Centrale	730	552
Total Groupe	8 048	7 443

Carnet de commandes par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
	Matériels roulants	42 645
Services	29 702	26 789
Systèmes	6 556	6 282
Signalisation	7 029	7 110
Total Groupe	85 932	81 013

Carnet de commandes par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
	Europe	46 360
<i>dont France</i>	<i>12 593</i>	<i>12 947</i>
Amériques	14 283	13 116
Asie/Pacifique	12 806	11 622
Afrique / Moyen-Orient / Asie Centrale	12 483	12 073
Total Groupe	85 932	81 013

Information relative aux principaux clients

Aucun client externe ne représente individuellement 10% ou plus du chiffre d'affaires consolidé du Groupe.

D. AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT

NOTE 5. FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Dépenses de recherche et développement avant financements reçus	(297)	(259)
Financement reçus (*)	50	40
Dépenses de recherche et développement, net	(247)	(219)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	57	34
Dotation aux amortissements (**)	(71)	(73)
FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (AU COMPTE DE RESULTAT)	(261)	(258)

(*) Les financements reçus incluent des subventions publiques à hauteur de € 31 millions au 30 septembre 2022 contre € 20 millions au 30 septembre 2021.

(**) Pour le premier semestre clos au 30 septembre 2022, les dotations aux amortissements comprennent € (30) millions d'amortissement au titre de l'allocation des prix d'acquisition contre € (38) millions au 30 septembre 2021.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2022, le Groupe Alstom a investi € 297 millions en recherche et développement, notamment pour développer :

- la gamme de trains à très grande vitesse Avelia Horizon™ avec deux trains prêts à effectuer des tests;
- la gamme « Coradia stream » ;
- les locomotives TRAXX Multi-système 3 ;
- le programme de traction « verte » (batterie et hydrogène) ;
- la solution embarquée ERTMS de niveau 2 ;
- les solutions CBTC Urbalis Fluence™ et Urbalis 400™ ;
- les suites ICONIS™ et EBISCREEN™ pour les centres de contrôles opérationnels ;
- les solutions de mobilité autonome pour le fret et les passagers, pour lequel Alstom a effectué avec succès un test GoA2 (niveau d'automatisation) avec la SNCF dans des conditions réelles d'exploitation ;
- le nouveau cadre d'apprentissage automatique qui estime et détecte le risque de flambage du rail ;
- les solutions Health Hub conçues pour optimiser la fiabilité et la disponibilité tout en maximisant la durée de vie utile des composants et ainsi améliorer leur durabilité.

NOTE 6. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Plus / Moins-values sur cessions d'activités	(20)	-
Charges de restructuration et coûts de rationalisation	(6)	(26)
Coûts d'intégration, de dépréciations et autres	(94)	(32)
AUTRES PRODUITS / (CHARGES)	(120)	(58)

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2022, les plus ou moins-values sur cessions d'activités sont principalement liées à la vente des remèdes dans le cadre de l'acquisition de Bombardier Transport (voir Note 1.1).

Au 30 septembre 2022, les coûts d'intégration, de dépréciations et autres comprennent principalement :

- € (64) millions de coûts supplémentaires liés à l'intégration de Bombardier Transport ;
- € (17) millions d'honoraires juridiques liés à l'intégration de Bombardier Transport.

NOTE 7. RESULTAT FINANCIER

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Produit d'intérêts financiers	4	5
Charge d'intérêts financiers sur emprunts et sur dettes sur contrats de location	(16)	(18)
COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	(12)	(13)
Coût net des couvertures de change	16	19
Charge financière nette sur engagements de retraite et avantages assimilés	(11)	(13)
Composante de financement sur contrats	3	5
Autres produits / (charges) financiers	(20)	(18)
RESULTAT FINANCIER NET	(24)	(20)

Les charges et produits de l'endettement financier net sont représentatifs du coût de la dette financière net du revenu de la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

Au 30 septembre 2022, les produits d'intérêts s'élèvent à € 4 millions, matérialisant la rémunération de la trésorerie du Groupe sur la période, tandis que les charges d'intérêts s'élèvent à € (16) millions, dont € (6) millions de charges d'intérêts sur les contrats de location.

L'effet net des couvertures de change de € 16 millions inclut principalement le coût amorti de portage (points de terme) des dérivés de change opérationnels afin de couvrir les expositions transactionnelles des contrats commerciaux ainsi que les positions financières intra-groupes.

La charge financière nette sur engagements de retraite et avantages assimilés de € (11) millions représente la charge d'intérêts sur les engagements, nette des produits d'intérêts sur les actifs de couverture calculés en utilisant le même taux d'actualisation.

La composante de financement sur contrats de € 3 millions correspond à la reconnaissance de résultat financier sous IFRS 15 relatif à un contrat spécifique.

Les autres charges financières de € (20) millions incluent principalement des frais bancaires et autres frais, dont une part importante est liée aux commissions d'engagement versées sur les facilités de garantie, les facilités de crédit renouvelables ainsi qu'aux frais relatifs aux émissions obligataires.

NOTE 8. IMPOT SUR LES BENEFICES

La charge d'impôt de € (29) millions au 30 septembre 2022 est comptabilisée sur la base de l'estimation par la direction du taux d'imposition effectif projeté pour l'ensemble de l'exercice appliqué au résultat avant impôts de la période intermédiaire et prend en considération des éléments exceptionnels pour € 9 millions, dont notamment les mises à jour des positions fiscales incertaines. En raison d'un résultat avant impôt négatif, le taux d'impôt effectif de la période n'est pas représentatif : ainsi, hors amortissement de € 208 millions des prix d'acquisitions alloués aux immobilisations corporelles et incorporelles (voir Note 3.5), le taux d'impôt effectif est de 27 %, soit le même niveau qu'au 30 septembre 2021.

En dépit des incertitudes liées au contexte économique mondial (voir Note 1.2), et sur la base d'estimations raisonnables, de la visibilité disponible sur ses opérations et des analyses de sensibilité effectuées en mars 2022, Alstom n'a pas identifié de fait générateur qui remettrait en cause la reconnaissance des impôts différés actifs au 30 septembre 2022.

NOTE 9. RESULTAT DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

Le « Résultat net des activités non poursuivies », présenté dans le compte de résultat consolidé intermédiaire d'Alstom inclut la réévaluation des passifs liés aux précédentes cessions d'activité. Au 30 septembre 2022, le Groupe a ainsi reconnu une perte de € (5) millions.

Le tableau des flux de trésorerie consolidés d'Alstom intègre les flux de trésorerie des activités précédemment cédées et en particulier les actifs dont le transfert est échelonné, ainsi que les coûts directement liés aux opérations de cession des activités Energie. Les flux de trésorerie des activités non poursuivies sur l'exercice s'élèvent à € (5) millions.

Dans le cadre de la cession des activités Énergie à General Electric, la main levée de certaines garanties maisons mères conditionnelles et inconditionnelles, émises précédemment principalement par Alstom Holdings SA pour couvrir des obligations liées aux anciennes filiales Énergie, reste à obtenir pour un montant de € 6,1 milliards. Le Groupe bénéficie d'une indemnisation générale de General Electric sur ces sujets.

NOTE 10. RÉSULTAT PAR ACTION

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère :		
- Provenant des activités poursuivies	(16)	(24)
- Provenant des activités non poursuivies	(5)	(2)
RESULTAT NET ATTRIBUABLE AUX PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE	(21)	(26)

<i>nombre d'actions</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation utilisé pour le calcul du résultat de base par action	374 123 810	372 057 621
Effet des instruments dilutifs autres que les obligations remboursables en actions :		
- Options de souscription d'actions et actions de performance (plans LTI)	1 324 884	1 187 249
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires utilisé pour le calcul du résultat dilué par action	375 448 694	373 244 870

<i>(en €)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
Résultat de base	(0,06)	(0,07)
Résultat dilué	(0,06)	(0,07)
Résultat de base des activités poursuivies	(0,05)	(0,06)
Résultat dilué des activités poursuivies	(0,05)	(0,06)
Résultat de base des activités non poursuivies	(0,01)	(0,01)
Résultat dilué des activités non poursuivies	(0,01)	(0,01)

E. ACTIFS NON COURANTS

NOTE 11. ECARTS D'ACQUISITION ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

11.1 Ecart d'acquisition

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2022	Acquisition et ajustements sur les écarts d'acquisition préliminaires	Cessions	Ecart de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2022
Ecarts d'acquisition	9 368	-	-	86	9 454
dont :					
Valeur brute	9 368	-	-	86	9 454
Dépréciation	-	-	-	-	-

Les mouvements entre le 31 mars 2022 et le 30 septembre 2022 découlent principalement des écarts de conversion.

Les écarts d'acquisition, ainsi que les technologies et autres immobilisations incorporelles (voir Note 11.2), sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois par an et à chaque fois que des événements ou des circonstances indiquent qu'ils pourraient avoir subi une perte de valeur.

Le contexte économique et politique actuel crée de l'incertitude sur l'activité (à savoir inflation, la hausse des taux d'intérêts et des prix de certaines matières premières et de l'énergie, ruptures de la chaîne d'approvisionnement ou encore la pénurie de composants électriques...) comme décrit en Note 1.2. Cependant, sur la base de ses meilleures estimations raisonnables, de la visibilité disponible et des analyses de sensibilité élargie faites précédemment en mars 2022, le Groupe n'a pas identifié d'événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation au 30 septembre 2022.

11.2 Immobilisations incorporelles

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2022	Acquisitions / cessions / amortissements / pertes de valeur	Autres variations dont écarts de conversion	Au 30 septembre 2022
Coûts de développement capitalisés	1 552	33	(5)	1 580
Autres immobilisations incorporelles	3 648	4	80	3 733
Valeur brute	5 200	37	76	5 313
Coûts de développement capitalisés	(1 170)	(28)	2	(1 196)
Autres immobilisations incorporelles	(1 028)	(199)	(25)	(1 252)
Amortissements et dépréciations	(2 198)	(227)	(23)	(2 448)
Coûts de développement capitalisés	382	5	(3)	384
Autres immobilisations incorporelles	2 620	(195)	55	2 481
Valeur nette	3 002	(190)	53	2 865

NOTE 12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2022	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Cessions	Autres variations dont écarts de conversion et périmètre	Au 30 septembre 2022
Terrains	279	-	(1)	4	282
Bâtiments	2 744	58	(18)	34	2 818
Matériel et outillage	2 002	21	(11)	46	2 058
Constructions en cours	201	69	(1)	(40)	229
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	369	13	(3)	-	379
Valeur brute	5 595	161	(34)	44	5 766
Terrains	(14)	-	-	-	(14)
Bâtiments	(1 328)	(116)	19	(4)	(1 429)
Matériel et outillage	(1 423)	(67)	10	(13)	(1 493)
Constructions en cours	(2)	-	-	-	(2)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(278)	(17)	2	3	(290)
Amortissements et dépréciations	(3 045)	(200)	31	(14)	(3 228)
Terrains	265	-	(1)	4	268
Bâtiments	1 416	(58)	1	30	1 389
Matériel et outillage	579	(46)	(1)	33	565
Constructions en cours	199	69	(1)	(40)	227
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	91	(4)	(1)	3	89
Valeur nette	2 550	(39)	(3)	30	2 538

Les engagements d'actifs immobilisés qui se composent principalement d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élèvent à € 55 millions au 30 septembre 2022 (€ 40 millions au 31 mars 2022).

Droit d'utilisation

Les immobilisations corporelles incluent les droits d'utilisation relatifs aux actifs loués pour les montants suivants :

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2022	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Cessions	Autres variations dont écarts de conversion	Au 30 septembre 2022
Terrains	9	-	-	-	9
Bâtiments	736	36	(33)	13	752
Matériel et outillage	27	5	(2)	-	30
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	52	8	(7)	(1)	52
Valeur brute	824	49	(42)	12	843
Bâtiments	(253)	(58)	24	(2)	(289)
Matériel et outillage	(10)	(3)	1	1	(11)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(25)	(8)	7	1	(25)
Amortissements et dépréciations	(288)	(69)	32	-	(325)
Terrains	9	-	-	-	9
Bâtiments	483	(22)	(9)	11	463
Matériel et outillage	17	2	(1)	1	19
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	27	-	-	-	27
Valeur nette	536	(20)	(10)	12	518

NOTE 13. PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIEES

Informations financières

<i>(en millions d'€)</i>	Quote-part des capitaux propres		Quote-part des résultats nets	
	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021
TMH Limited	-	-	-	(2)
Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd	452	447	13	16
Autres entreprises associées	321	335	36	36
Entreprises associées	773	782	49	50
Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.	197	205	10	20
SpeedInnov JV	106	90	(10)	(11)
Autres coentreprises	103	102	7	6
Coentreprises	406	397	7	15
TOTAL	1 179	1 179	56	65

Variations de la période

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Solde d'ouverture	1 179	1 466
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence après dépréciation	56	(347)
Dividendes	(97)	(99)
Acquisitions (*)	27	21
Variation de périmètre	-	73
Ecarts de conversion et autres variations	14	65
SOLDE DE CLOTURE	1 179	1 179

(*) Principalement liée à l'augmentation de capital dans la coentreprise Speed Innov en juin 2022 (voir Note 2).

13.1 TMH Limited

Pour des raisons pratiques et pour être en mesure de fournir de l'information exacte et dans les délais impartis, les données au 30 juin 2022 et au 31 décembre 2021 sont retenues et comptabilisées pour les comptes consolidés d'Alstom au 30 septembre 2022 et au 31 mars 2022. La durée des périodes de présentation de l'information financière et l'écart entre les dates de clôture restent identiques d'une période à l'autre pour permettre la comparabilité et l'homogénéité. Les informations financières résumées présentées ci-dessous (à 100%) sont les montants figurant dans les états financiers de TMH Limited au 30 juin 2022 et au 31 décembre 2021 et établis en application des normes IFRS. Ces états financiers, établis en roubles, ont été convertis en euros aux taux utilisés par le Groupe au 30 septembre 2022 et au 31 mars 2022.

Les Ecarts de Conversion sont reconnus depuis l'acquisition de TMH Ltd directement en capitaux propres pour un montant de € (202) millions au 30 septembre 2022, contre € (202) millions au 31 mars 2022.

Bilan

<i>(en millions d'€)</i>	TMH Limited	TMH Limited
	At 30 June 2022	At 31 December 2021
Actifs non courants	4 986	3 312
Actifs courants	5 584	3 186
TOTAL DE L'ACTIF	10 570	6 498
Capitaux propres – attribuables aux propriétaires de la société mère	3 261	2 403
Capitaux propres – attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	302	271
Passifs non courants	1 242	1 103
Passifs courants	5 765	2 721
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	10 570	6 498
Pourcentage de détention du groupe	20%	20%
ACTIF NET	652	481
Ecart d'acquisition	54	36
Dépréciation	(638)	(470)
Autres (*)	(68)	(47)
VALEUR COMPTABLE DES INTERETS DU GROUPE	-	-

(*) Correspond aux retraitements à la valeur historique de la participation dans TMH avant l'opération de rapprochement, au 30 juin 2018.

Compte de résultat

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 30 juin 2022	Exercice clos le 30 juin 2021	Exercice clos le 31 décembre 2021
Chiffres d'affaires	2 661	2 046	4 460
Résultat net des activités poursuivies	(313)	(47)	(60)
Part des participations ne donnant pas le contrôle	43	(6)	(11)
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	(270)	(53)	(71)
Pourcentage de détention du groupe	20%	20%	20%
Quote-part dans le résultat net	(54)	(11)	(14)
Dépréciation	52	-	(441)
Autres éléments (*)	2	9	4
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RESULTAT NET	0	(2)	(451)

(*) Correspond aux retraitements à la valeur historique de la participation dans TMH au moment de l'acquisition.

Au regard de l'environnement actuel, et en particulier l'adoption de sanctions commerciales et financières, la position de dépréciation totale prise par le Groupe au 31 mars 2022 a été maintenue au 30 septembre 2022. Au cours du premier semestre, TMH Ltd. Group a généré € (54) millions de quote-part dans le résultat net des sociétés mises en équivalence et en conséquence Alstom a repris sa dépréciation de mars 2022 à due concurrence pour compenser cette perte.

13.2 Alstom Sifang (Qingdao) Transportation LTD

Le tableau ci-dessous présente les informations financières résumées (à 100 %) issues du management de Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd au 30 septembre 2022 :

Bilan

<i>(en millions d'€)</i>	AST Ltd	
	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Actifs non courants	298	296
Actifs courants	1 192	1 154
TOTAL DE L'ACTIF	1 490	1 450
Capitaux propres – attribuables aux propriétaires de la société mère	793	785
Passifs courants	697	665
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	1 490	1 450
Pourcentage de détention du groupe	50%	50%
ACTIF NET	397	393
Ecart d'acquisition	40	39
Other (*)	15	15
VALEUR COMPTABLE DES INTERETS DU GROUPE	452	447

(*) Correspond à la juste valeur des actifs acquis calculée au moment de l'acquisition de Bombardier Transport.

Compte de résultat

<i>(en millions d'€)</i>	AST Ltd		AST Ltd
	Au 30 septembre 2022	Au 30 septembre 2021	Au 31 mars 2022
Chiffres d'affaires	140	183	307
Résultat net des activités poursuivies	26	32	80
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	26	32	80
Pourcentage de détention du groupe	50%	50%	50%
Quote-part dans le résultat net	13	16	40
Quote-part dans le résultat net	13	16	40
Autres éléments (*)	-	-	(1)
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RESULTAT NET	13	16	39

(*) Correspond à l'amortissement de la juste valeur des actifs acquis calculée au moment de l'acquisition de Bombardier Transport.

13.3 Autres entreprises associées

Les intérêts détenus par le Groupe dans les autres entreprises associées comprennent les intérêts du groupe (49%) dans la société CASCO pour € 159 millions (dont € 32 millions de résultat sur la période), contre € 169 millions (dont € 50 millions de résultat sur la période) au 31 mars 2022, ainsi que d'autres intérêts qui sont individuellement non significatifs et représentent, dans leur ensemble, une valeur nette comptable globale de € 321 millions au 30 septembre 2022 (€ 335 millions au 31 mars 2022).

NOTE 14. AUTRES ACTIFS NON COURANTS

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière (*)	129	146
Autres prêts et dépôts à long terme (**)	541	498
Autres actifs non courants	670	644

(*) Ces actifs non courants sont afférents à un contrat de location de longue durée de trains et d'équipements connexes conclu avec un exploitant de métro à Londres (voir Note 20).

(**) Incluant la mise en place de programmes NMTC (voir Note 20), et les excédents d'actifs de couverture des engagements de retraite, s'élevant à € 397 millions au 30 septembre 2022 contre € 351 millions au 31 mars 2022 (voir Note 22).

F. BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

NOTE 15. ANALYSE DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022	Variation
Stocks	3 604	3 274	330
Actifs sur contrat	4 139	3 846	293
Clients et comptes rattachés	2 572	2 747	(175)
Autres actifs / (passifs) opérationnels courants	(1 897)	(1 972)	75
Passifs sur contrat	(6 299)	(6 155)	(144)
Provisions	(2 283)	(2 403)	120
Fournisseurs et comptes rattachés	(3 535)	(3 323)	(212)
BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	(3 699)	(3 986)	287

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos Au 30 septembre 2022
Besoin en fonds de roulement en début de période	(3 986)
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation	343
Variation du besoin en fonds de roulement liée aux investissements	(31)
Ecart de conversion et autres variations	(25)
Variation du besoin en fonds de roulement	287
Besoin en fonds de roulement en fin de période	(3 699)

15.1 Stocks et en-cours

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Matières premières et marchandises	2 520	2 348
Travaux en cours	1 353	1 268
Produits finis	168	141
Stocks et en-cours, valeur brute	4 041	3 757
Matières premières et marchandises	(275)	(303)
Travaux en cours	(153)	(178)
Produits finis	(8)	(2)
Dépréciations	(437)	(483)
Stocks et en-cours, valeur nette	3 604	3 274

15.2 Actifs/(passifs) nets sur contrats

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022	Variation
Coût d'obtention et de réalisation d'un contrat	33	28	5
Actifs sur contrat	4 106	3 818	288
Total actifs sur contrat	4 139	3 846	293
Passifs sur contrat	(6 299)	(6 155)	(144)
Actifs/(Passifs) nets sur contrats	(2 160)	(2 309)	149

Les actifs/(passifs) nets sur contrats incluent les avances et acomptes ainsi que, dans certains cas spécifiques, les paiements progressifs reçus en échange d'engagements de paiement irrévocables et inconditionnels émis par le client. Cette transaction est analysée comme un paiement anticipé reçu pour le compte du client dans le cadre du contrat de fourniture pour un montant de € 299 millions au 30 septembre 2022 contre € 471 millions au 31 mars 2022.

15.3 Autres actifs et passifs opérationnels courants

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Avances à la commande versées aux fournisseurs	188	193
Impôt sur les sociétés	89	109
Autres taxes	491	483
Charges constatées d'avance	179	110
Autres créances	319	409
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	786	448
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet d'une couverture	815	585
Autres actifs opérationnels courants	2 867	2 337

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Dettes de personnel	786	908
Impôt sur les sociétés	285	275
Autres taxes	401	345
Produits constatés d'avance	1	3
Dettes fournisseurs avec délais de paiement étendus	348	324
Autres dettes	1 533	1 503
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	785	528
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet de couverture	625	423
Autres passifs opérationnels courants	4 764	4 309

Au cours de la période close au 30 septembre 2022, le Groupe a conclu des accords de cession de créances qui ont conduit à la dé-comptabilisation des créances fiscales pour un montant de € 11 millions. Au 30 septembre 2022, l'encours total cédé s'élève à € 128 millions contre € 167 millions au 31 mars 2022.

Bombardier Transport a négocié des délais de paiement prolongés de 210 à 240 jours après la livraison avec certains de ses fournisseurs, qui ont la possibilité de financer leurs créances par anticipation grâce à un programme de financement de la chaîne d'approvisionnement mis en place par des tiers. Ces tiers ne sont pas engagés, et les fournisseurs ont le droit de revenir aux conditions de paiement initiales pour les dettes futures en respectant une période de préavis minimale. Le Groupe considère que les dettes commerciales concernées par le programme de financement de la chaîne d'approvisionnement ne peuvent pas être qualifiées de dette financière car l'extension des conditions de paiement n'est pas contractuellement liée à l'existence du programme de financement de la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, suite à la mise à jour de l'IFRIC publiée en décembre 2020, le Groupe a choisi de présenter les montants des dettes commerciales concernées par le programme de financement de la chaîne d'approvisionnement et dépassant les conditions de paiement habituelles sur une ligne dédiée de son bilan dans les autres passifs courants.

15.4 Provisions

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2022	Dotations	Reprises	Utilisations	conversion et autres variations	Au 30 septembre 2022
Garanties	605	159	(34)	(119)	(18)	593
Risques sur contrats	1 361	70	(76)	(144)	53	1 264
Provisions courantes	1 966	229	(110)	(263)	35	1 857
Litiges et risques fiscaux	130	3	-	(5)	(3)	125
Restructurations	152	5	(2)	(15)	2	142
Autres provisions non courantes	155	10	(7)	(21)	22	159
Provisions non courantes	437	18	(9)	(41)	21	426
Total des provisions	2 403	247	(119)	(304)	56	2 283

Les provisions pour garanties sont relatives aux coûts estimés restant à encourir sur la durée résiduelle de garantie contractuelle des contrats terminés.

Les provisions pour risques sur contrats se rapportent aux provisions pour pertes contractuelles, aux litiges commerciaux et aux risques opérationnels.

Concernant les litiges fiscaux, les déclarations fiscales des entités du Groupe sont soumises au contrôle des autorités fiscales dans la plupart des juridictions dans lesquelles le Groupe réalise des opérations. Les redressements qui peuvent être notifiés à l'issue de ces contrôles peuvent ensuite faire l'objet de transactions avec les autorités concernées ou d'appels auprès des tribunaux compétents. Le Groupe considère qu'il dispose de solides moyens de défense, qu'il met en œuvre toutes les procédures légales à sa disposition pour prévenir tout dénouement défavorable et qu'il a constitué toutes les provisions nécessaires pour faire face aux décaissements jugés probables sur les procédures estimées défavorables.

Les provisions pour restructuration sont principalement liées à l'adaptation des moyens de production du Groupe dans certains pays, comme l'Allemagne et la France.

Les autres provisions non courantes couvrent des risques relatifs à des cessions, des litiges salariés, des procédures judiciaires et des obligations d'ordre environnemental.

La Direction identifie et analyse régulièrement les litiges en cours et autres risques, sur la base de la meilleure estimation à la date de clôture, afin d'évaluer, le cas échéant, les provisions nécessaires. Ces estimations prennent en considération l'information disponible et l'éventail des résultats possibles. Les principaux contentieux sont exposés en Note 23.

G. CAPITAUX PROPRES ET DIVIDENDES

NOTE 16. CAPITAUX PROPRES

16.1 Capital

Au 30 septembre 2022, le capital social d'Alstom s'élève à € 2 633 512 609 et se compose de 376 216 087 actions ordinaires entièrement libérées d'une valeur nominale de € 7. Le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours du semestre s'élève à 375 448 694 après prise en compte de l'effet de l'ensemble des instruments dilutifs.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2022 :

- 2 432 331 actions ordinaires ont été émises sous forme de dividendes ;
- 392 010 actions ordinaires ont été émises dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme.

16.2 Ecarts de conversion

Le montant des réserves de conversion revenant au Groupe au 30 septembre 2022 s'élève à € (282) millions.

Les écarts de conversion, présentés dans l'état du résultat global consolidé, pour un montant de € 168 millions reflètent principalement les variations du dollar américain (€ 181 millions), la roupie indienne (€ 19 millions), le franc suisse (€ 19 millions), du yuan chinois (€ 15 millions), du pesos mexicain (€ 9 millions) partiellement compensé par la couronne suédoise (€ (67) millions) contre l'euro sur le semestre clos le 30 septembre 2022.

NOTE 17. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

L'Assemblée Générale Mixte, qui s'est tenue le 12 juillet 2022, a approuvé le dividende relatif à l'exercice 2021/22 pour un montant de € 0,25 brut par action et a décidé d'offrir à chaque actionnaire une option, pour le paiement de ce dividende en numéraire ou en actions nouvelles. La période d'exercice de l'option s'étendait du 22 juillet au 22 août 2022. A l'issue de la période d'option, 2 432 331 actions nouvelles ont été émises au prix de 21,13 euros par action pour un total de € 51 millions. Le dividende versé en numéraire aux actionnaires qui n'ont pas choisi de recevoir le dividende en actions s'élève à € 42 millions et a été versé le 26 août 2022.

H. FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER

NOTE 18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS

Au 30 septembre 2022, les autres actifs financiers courants comprennent la valeur de marché positive des instruments dérivés couvrant les activités de financement du groupe.

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Instruments dérivés liés aux activités de financement et autres	93	54
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	93	54

NOTE 19. TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Trésorerie	799	654
Equivalents de trésorerie	34	156
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	833	810

En complément de la trésorerie composée de dépôts à vue pour € 799 millions, le Groupe a investi dans des équivalents de trésorerie :

- des dépôts bancaires à terme mobilisables avec un délai de prévenance de moins de trois mois pour un montant de € 32 millions (€ 154 millions le 31 mars 2022) ;
- des OPCVM pour un montant de € 2 millions (€ 2 million au 31 mars 2022) qualifiés de « monétaires » ou de « monétaires court terme » selon la classification AMF.

NOTE 20. DETTE FINANCIERE

<i>(en millions d'€)</i>	Flux avec impact sur la trésorerie		Flux sans impact sur la trésorerie	
	Au 31 mars 2022	Variation nette de trésorerie	Ecart de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2022
Emprunts obligataires	2 627	-	2	2 629
Autres emprunts (*)	289	248	6	543
Instruments dérivés liés aux activités de financement	56	31	(9)	78
Intérêts courus et autres (**)	4	(8)	17	13
Emprunts	2 976	271	16	3 263
Dettes sur contrats de location (***)	709	(76)	43	676
Total dette financière	3 685	195	59	3 939

(*) Les autres emprunts incluent un emprunt de \$ 40 millions sur sept ans (€ 41 millions au 30 septembre 2022) mis en place au cours de l'année fiscale 2021-2022 dans le cadre d'un programme de crédit d'impôt pour le développement de nouveaux marchés (New Markets Tax Credit Program – NMTC), et couvert par un prêt de \$ 29 millions sur sept ans (€ 31 millions au 30 septembre 2022).

(**) Les intérêts payés sont présentés dans les flux liés aux opérations dans le tableau des flux de trésorerie. Les intérêts nets payés et reçus s'élèvent à € (8) millions et ceux liés aux dettes sur contrats de location s'élèvent à € (6) millions pour l'année.

(**) Les dettes sur contrats de location de longue durée correspondant à des passifs afférents à des contrats de location de trains et équipements connexes s'élèvent à € 129 millions au 30 septembre 2022 et € 146 millions au 31 mars 2022 (voir Note 14).

Le groupe reporte en autres emprunts les dettes court terme et les dettes contractées par ses filiales. La variation sur la période est principalement due à :

- L'émission de billets de trésorerie pour € 107 millions dans le cadre du programme Negotiable European Commercial Paper (programme NEU CP) du groupe, l'encours étant de € 357 millions au 30 septembre 2022 (€ 250 millions émis au 31 mars 22) ;
- Un tirage de €108 millions sur une facilité bancaire court terme.

Le tableau suivant fourni une synthèse des emprunts obligataires du Groupe :

	Valeur nominale initiale (en millions d'€)	Date d'échéance (jj/mm/aa)	Taux d'intérêt nominal	Taux d'intérêt effectif	Valeur comptable Au 30 septembre 2022	Valeur de marché Au 30 septembre 2022
Alstom octobre 2026	700	14/10/2026	0,25%	0,38%	696	615
Alstom juillet 2027	500	27/07/2027	0,13%	0,21%	498	420
Alstom janvier 2029	750	11/01/2029	0,00%	0,18%	741	576
Alstom juillet 2030	700	27/07/2030	0,50%	0,62%	693	527
Total et taux moyen pondéré			0,22%	0,35%	2 629	2 138

NOTE 21. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Les principales catégories d'actifs et passifs financiers du Groupe et de la Gestion des risques financiers sont identiques à celles décrites dans les états financiers consolidés au 31 mars 2022.

Facilité de crédit renouvelable

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 833 millions au 30 septembre 2022, le Groupe bénéficie d'une solide liquidité avec :

- Une facilité de crédit renouvelable de € 1,75 milliard dont l'échéance actuelle est janvier 2025 ;
- Une facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards dont l'échéance actuelle est janvier 2027.

Ces deux lignes sont assorties de deux options d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, qui ne sont pas tirées au 30 septembre 2022.

Conformément à sa gestion prudente en matière de liquidités, la facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards sert de soutien au programme NEU CP du même montant. Grâce à ces deux facilités (inutilisées au 30 septembre 2022), à l'encours de € 357 millions de billets de trésorerie au 30 septembre 2022, et au tirage de €108 millions sur une facilité bancaire court terme, le Groupe dispose de € 4,6 milliards de liquidités disponibles.

Obligations contractuelles

Les obligations contractuelles du Groupe envers ses clients peuvent faire l'objet de garanties délivrées par des banques ou des sociétés d'assurance. Ces garanties peuvent couvrir aussi bien des passifs déjà inscrits au bilan que des passifs éventuels.

Pour émettre ces garanties, le Groupe dispose, d'une part, de lignes bilatérales non confirmées dans de nombreux pays et, d'autre part, d'une ligne confirmée de € 12,7 milliards « Committed Guarantee Facility Agreement » (« CGFA ») avec seize banques de premier ordre, permettant l'émission jusqu'au 22 juillet 2025 de garanties d'une durée allant jusqu'à sept ans.

Conformément au plan stratégique du Groupe "Alstom in Motion 2025" qui intègre un engagement fort en matière de développement durable et de responsabilité sociale, la CGFA comprend un mécanisme de bonus/malus lié à quatre indicateurs de la performance environnementale et sociale de l'entreprise. Ces indicateurs sont basés sur l'objectif d'Alstom de réduire son empreinte carbone et d'augmenter la parité hommes-femmes.

Au 30 septembre 2022, l'encours total des garanties sur contrats des activités poursuivies délivrées par les banques et les sociétés d'assurance s'élève à € 26,5 milliards (contre € 25,8 milliards au 31 mars 2022).

Au 30 septembre 2022 la capacité disponible de la CGFA est de € 6,2 milliards. (€ 2,8 milliards au 31 mars 2022).

I. ENGAGEMENTS DE RETRAITES

NOTE 22. ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET AVANTAGES ASSIMILES

Le passif net sur l'engagement de retraite et sur les avantages assimilés est calculé en utilisant la dernière évaluation de la précédente clôture financière. Les ajustements des hypothèses actuarielles sont effectués sur les principales zones de contribution (le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, la Suisse, la Suède et les Etats-Unis) si des fluctuations importantes ou des événements ponctuels ont eu lieu au cours du semestre. La juste valeur des principaux actifs du régime est réexaminée au 30 septembre 2022.

Taux d'actualisation pour les principales zones géographiques (taux moyens pondérés)

<i>(en %)</i>	Au 30 septembre 2022	Au 31 mars 2022
Royaume-Uni	5,29	2,75
Zone euro	3,23	1,73
Amérique du Nord	5,01	3,87
Autres	2,45	1,65

Mouvements du semestre

Au 30 septembre 2022, les provisions nettes pour engagements de retraite s'élèvent à € (600) millions (composées de € 397 millions d'excédents d'actif de couverture (voir Note 14) et € (997) millions de provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés) contre € (852) millions au 31 mars 2022 (composées de €351 millions d'excédents d'actif de couverture (voir Note 14) et € (1 203) millions de provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés).

La variation des gains et pertes actuarielles provenant des avantages postérieurs à l'emploi et reconnus directement dans les « Autres éléments du résultat global » s'élève à € 298 millions sur le semestre clos au 30 septembre 2022, en raison principalement de l'évolution des taux d'actualisation par zone géographique.

Les autres mouvements de la période proviennent essentiellement du coût des services rendus relatifs aux contrats à prestations définies, qui est cohérent avec le coût des services rendus encouru au titre de la période précédente d'une part, et des projections prises en compte dans les évaluations actuarielles établies au 31 mars 2022 d'autre part.

J. CONTENTIEUX

NOTE 23. CONTENTIEUX

23.1 Contentieux dans le cadre des activités courantes du Groupe

Le Groupe est engagé dans plusieurs contentieux, principalement liés à des contrats dans le cadre de ses activités courantes. Ces procédures, qui concernent souvent des demandes d'indemnisation pour retard d'exécution ou pour des travaux complémentaires, sont fréquentes dans les domaines d'activité du Groupe, particulièrement pour des projets à long terme importants. Dans certains cas, les montants, qui peuvent être significatifs, sont réclamés au Groupe, parfois solidairement avec ses partenaires dans le cadre de consortiums.

Lors de certaines actions judiciaires engagées le montant réclamé n'est pas chiffré au début de la procédure. Les

montants retenus au titre de ces litiges sont pris en compte dans l'estimation de la marge à l'achèvement en cas de contrats en cours ou inclus dans les provisions et les autres passifs courants en cas de contrats terminés, lorsqu'ils sont jugés correspondre à une estimation fiable de passifs probables. Les coûts définitifs peuvent excéder le montant des provisions du fait de nombreux facteurs, notamment du caractère incertain de l'issue des litiges.

23.2 Contentieux hors du cadre des activités courantes du Groupe

Amiante

Certaines filiales du Groupe font l'objet de procédures civiles relatives à l'utilisation de l'amiante en France essentiellement, ainsi qu'en Espagne, au Royaume-Uni et aux Etats Unis. En France, ces procédures sont engagées par certains employés ou anciens employés ayant contracté une maladie professionnelle liée à l'amiante, en vue d'obtenir une décision leur permettant de recevoir une indemnisation complémentaire de la part de la Caisse de Sécurité Sociale. D'autre part, des salariés et anciens salariés du Groupe non atteints de maladie professionnelle due à l'amiante ont intenté des actions judiciaires devant les tribunaux français en vue d'obtenir l'indemnisation de préjudices ayant pour origine leur exposition présumée à l'amiante, dont le préjudice spécifique d'anxiété.

Le Groupe estime que les cas où il aurait à supporter les conséquences financières de telles procédures ne constituent pas un risque significatif. Bien que l'issue de l'ensemble des affaires en cours liées à l'amiante ne puisse être prévue avec une certitude raisonnable, le Groupe considère que celles-ci ne devraient pas avoir d'incidence négative significative sur sa situation financière.

Allégations de pratiques anti-concurrentielles

Activités de Transport au Brésil

En juillet 2013, l'Autorité brésilienne de la concurrence (« CADE ») a perquisitionné plusieurs sociétés engagées dans les activités de transport au Brésil, dont les filiales d'Alstom et de Bombardier Transport, à la suite d'allégations de pratiques anticoncurrentielles. Après une phase d'enquête préliminaire, CADE a notifié en mars 2014 l'ouverture d'une procédure administrative à l'encontre de plusieurs sociétés, dont les filiales brésiliennes d'Alstom et de Bombardier Transport, et de certains employés d'Alstom (actuels et anciens).

CADE a rendu sa décision en juillet 2019, imposant une amende de BRL 133 millions (environ € 25 millions) à la filiale brésilienne d'Alstom, ainsi que son exclusion des marchés publics au Brésil émanant des administrations publiques fédérales, étatiques et municipales pour une période de 5 ans. De même, CADE a appliqué une pénalité financière de BRL 23 millions (environ € 4 millions) à la filiale brésilienne de Bombardier Transport (aucune interdiction de participer à des appels d'offres publics au Brésil).

En septembre et décembre 2020, chacune des filiales d'Alstom et de Bombardier Transport implantées au Brésil ont intenté une action civile auprès du Tribunal Civil de Brasilia afin de suspendre et annuler la décision rendue en juillet 2019. Les deux filiales ont obtenu une injonction de suspendre les effets de la décision administrative jusqu'à ce qu'un jugement définitif soit rendu sur le fond.

Le procureur de l'État de Sao Paulo a initié en mai 2014 une action à l'encontre de filiales du Groupe implantées au Brésil et de plusieurs autres sociétés extérieures au Groupe, pour un montant total à l'encontre de l'ensemble de ces sociétés s'élevant à BRL 2,5 milliards (soit environ € 475 millions) hors intérêts et pénalités éventuelles, concernant un projet relatif à des activités de transport.

En décembre 2014, le procureur de l'État de Sao Paulo a intenté une action judiciaire à l'encontre de filiales du Groupe

implantées au Brésil (incluant désormais la filiale de Bombardier Transport implantée localement), ainsi qu'à l'encontre d'un certain nombre d'autres sociétés extérieures au Groupe, portant sur des allégations de pratiques anticoncurrentielles concernant la première phase d'un projet de maintenance de trains. Au cours du dernier trimestre 2016, cette action a été étendue à la deuxième phase dudit projet de maintenance.

Ces filiales du Groupe se défendent activement contre ces deux actions.

En cas de pratiques illicites avérées, les condamnations possibles peuvent inclure l'annulation des contrats concernés, le paiement de dommages et intérêts, le paiement de dommages et intérêts punitifs et/ou la dissolution des filiales brésiliennes concernées.

Italie

Le 23 juin 2020, une série de perquisitions et d'arrestations a été effectuée par la police de Milan sur instruction du Procureur de Milan, dans le cadre d'une enquête portant sur de possibles pratiques de corruption et de manipulations de soumissions d'offres en lien avec des marchés publics de l'Azienda Transporti Milanese (« ATM »), la société municipale opératrice du métro milanais. L'enquête porte sur au moins sept sociétés et 28 individus, parmi lesquels trois collaborateurs actuels et un ancien collaborateur d'Alstom Ferroviaria S.p.A. (les « collaborateurs d'Alstom Italie »).

Le Procureur soupçonne les collaborateurs d'Alstom Italie d'avoir commis des pratiques de manipulations de soumissions d'offres à des marchés publics en violation de l'article 353 du Code pénal italien, notamment avec la complicité d'un collaborateur d'ATM, afin d'obtenir des informations techniques confidentielles permettant de s'assurer un avantage indu dans le cadre d'un appel d'offres pour un contrat lié au Métro de Milan en 2019. Alstom n'avait finalement pas participé à l'appel d'offres relatif à ce contrat.

Alstom Ferroviaria S.p.A., pour sa part, fait l'objet d'une enquête en lien avec une possible violation du décret législatif n°231/2001 (la « loi n°231/2001 »), pour ne pas avoir mis en place (ou ne pas avoir effectivement appliqué) un système de contrôle à même de prévenir les actes de corruption par ses préposés. La responsabilité d'une société ne peut être engagée au titre de la loi n°231/2001 qu'à condition que l'infraction commise par ses salariés soit établie. Dans une telle situation, pour ne pas engager sa responsabilité au titre de la loi n°231/2001, cette société peut démontrer qu'elle a adopté et effectivement mis en place un dispositif (un « Modello ») en vue de prévenir tout manquement, et a établi un organe de supervision indépendant (l'« organismo di vigilanza ») afin de veiller au respect du Modello. Alstom Ferroviaria a adopté un Modello et a établi un organsimo di vigilanza.

Alstom mène une enquête interne sur ces allégations en coordination avec un cabinet externe, et a pris certaines mesures provisoires afin de répondre aux allégations portées par le Procureur, notamment la suspension de l'un des collaborateurs d'Alstom Italie.

En août 2022, au terme de son enquête préliminaire le Procureur a (i) conclu au retrait des charges de corruption initialement retenues à l'encontre d'Alstom Ferroviaria S.p.A. et des collaborateurs d'Alstom Italie et (ii) requis la mise en examen de deux anciens collaborateurs et de deux collaborateurs actuels d'Alstom Italie pour des pratiques de manipulations d'offres en lien avec des marchés publics. Le Magistrat en charge de l'instruction doit à présent se prononcer sur ces réquisitions.

Espagne

L'Autorité de la Concurrence espagnole (« CNMC ») a ouvert une procédure officielle à la fin du mois d'août 2018 contre huit sociétés concurrentes actives sur le marché espagnol de la signalisation dont la société Bombardier European Investments, SLU (« BEI »), sa société mère Bombardier Transportation (Global Holding) UK limited, Alstom Transport SA et sa société mère Alstom SA. Cette procédure vise des irrégularités présumées dans le cadre d'appels d'offres

publics avec l'Administrateur des Infrastructures Ferroviaires espagnoles ("ADIF"). L'implication de la société mère est caractéristique des autorités européennes de la concurrence en début de procédure. Aucun dirigeant de la société Alstom ou de la société Bombardier n'a été inclus dans le dossier. En septembre 2020, les entreprises ont obtenu l'accès à la communication des griefs dans laquelle la CNMC expose les preuves recueillies contre les différents participants à l'entente présumée. A la fois Alstom et Bombardier ont déposé leur mémoire en défense rejetant toutes les allégations de la CNMC sur la base d'absence de preuves. La Sous-direction de la CNMC a soumis une proposition de résolution à la fin du mois de mars 2021 qui a été rejetée à la fois par Alstom et par Bombardier. Les deux sociétés ont soumis leurs défenses au Conseil de la CNMC.

Le Conseil de la CNMC, dans sa décision rendue en septembre 2021, a condamné les filiales d'Alstom et de Bombardier Transport implantées en Espagne à une amende d'un montant de € 22 millions et € 3,7 millions respectivement. Le Conseil de la CNMC a en outre assorti sa sanction d'une mesure d'interdiction de participation des filiales susvisées à toute procédure d'appel d'offres publics en Espagne. Le champ d'application ainsi que la durée de cette mesure d'interdiction sont appelés à être déterminés ultérieurement par le Conseil Consultatif de Passation des Marchés Publics espagnol (« *Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado* »).

Le 29 novembre et le 7 décembre 2021 les filiales d'Alstom et de Bombardier Transport implantées en Espagne ont respectivement interjeté un appel à l'encontre de cette décision du Conseil de la CNMC devant la juridiction supérieure compétente (« *Audiencia Nacional* »), le Groupe considérant qu'il existe de solides arguments au soutien de cet appel. Le 23 septembre 2022, la filiale d'Alstom implantée en Espagne a déposé ses conclusions en appel.

En parallèle de ces appels, les filiales d'Alstom et de Bombardier Transport susvisées ont chacune demandé à cette juridiction supérieure de prononcer, à titre de mesure provisoire, la suspension de l'exécution de la décision du Conseil de la CNMC tant (i) au regard du règlement des amendes que (ii) de la mesure d'interdiction de participation à des procédures d'appel d'offres publics en Espagne. Dans deux décisions successives rendues respectivement le 1er et le 14 février 2022, la juridiction supérieure (« *Audiencia Nacional* ») a fait droit à ces demandes de mesures provisoires en accordant cette suspension.

Enquêtes en cours liées à Bombardier Transport

Les sujets décrits dans cette section se rapportent à la conduite passée de Bombardier Transport avant l'acquisition d'Alstom.

Bombardier Transport fait l'objet d'un audit de la vice-présidence à l'intégrité de la Banque Mondiale et participe à plusieurs enquêtes relatives à des allégations de corruption, notamment par le parquet suédois, l'Unité d'Enquête Spéciale (« *Special Investigation Unit – SIU* ») en Afrique du Sud et le Département de la Justice des Etats-Unis (« *Department of Justice – DOJ* »).

En ce qui concerne les sujets susmentionnés, Alstom et/ou Bombardier coopèrent avec les autorités ou institutions concernées. Ces enquêtes ou procédures peuvent entraîner des sanctions pénales, incluant des amendes pouvant être importantes, l'exclusion des filiales du Groupe aux appels d'offres ainsi que l'exposition à des actions de tiers. Dans ce contexte, Alstom a obtenu un certain nombre de protections contractuelles dans le cadre de l'acquisition de Bombardier Transport pour atténuer les risques potentiels.

L'enquête diligentée par les autorités suédoises, la Banque Mondiale et le Département de la Justice des Etats-Unis (« *Department of Justice – DOJ* ») (en détails ci-après) concerne un contrat signé en 2013 pour la fourniture d'équipements et de services aux Chemins de Fer d'Azerbaïdjan pour un montant d'environ \$ 340 millions (financés principalement par la Banque Mondiale) et attribué à un consortium soumissionnaire composé de la filiale Bombardier Transportation Sweden (« *BT Suède* »), une filiale russe de Bombardier Transport (avec des actionnaires tiers) et une tierce partie (ci-après le contrat « *ADY* »). La propriété de la filiale a ensuite été transférée à une entité bien établie sur

le marché russe et de la CEI, avec laquelle BT Suède avait une relation historique, et dont la filiale avait été approuvée après la soumission en tant que sous-traitant du projet. L'incertitude demeure quant aux services fournis par ces entités en échanges de certains paiements qu'elles ont reçus.

Suède

Les autorités suédoises ont ouvert une enquête concernant le contrat ADY en 2016, et en 2017 ont déposé plainte contre l'ancien responsable des ventes de la région Nord Europe, RCS, BT Suède (« ex-employé BTS ») pour corruption aggravée et subsidiairement trafic d'influence. Les autorités ont allégué que l'ex-employé BTS avait eu des contacts et une correspondance avec un représentant du tiers membre au consortium et qui était également employé par les chemins de fer d'Azerbaïdjan pendant la période de soumission de l'offre en vue d'influencer de manière illicite le résultat de l'appel d'offres.

En 2017 après un procès, l'ex-employé BTS a été acquitté des deux chefs d'accusation. Les autorités ont fait appel de la décision et, à ce jour, seule l'accusation de corruption aggravée est en attente de jugement. Bien qu'aucune accusation n'ait été déposée contre BT Suède à ce jour, les autorités suédoises enquêtent sur d'autres ex-employés de BTS et ont adressé des demandes de traité d'entraide judiciaire aux autorités de nombreuses juridictions. Les autorités suédoises ont récemment achevé des enquêtes concernant un autre ex-employé de BTS. En décembre 2021, la juridiction d'appel a acquitté l'ex-employé BTS. Les autorités suédoises ayant intenté un recours à l'encontre de cette décision, la procédure continue.

Banque Mondiale

La Banque Mondiale a audité le contrat ADY et en 2018 la vice-présidence pour l'intégrité de la Banque Mondiale (« INT ») a envoyé une lettre confidentielle de justification qui a été divulguée. La lettre décrit la position de l'INT concernant les allégations de collusion de corruption et de fraude dans le contrat ADY ainsi que l'obstruction à l'enquête de l'INT. L'audit pourrait entraîner une certaine forme d'exclusion de Bombardier Transport et de BT Suède à soumissionner sur des contrats financés par la Banque Mondiale pendant un certain nombre d'années.

Département de la Justice des Etats-Unis (Department of Justice – DOJ)

Le 10 février 2020, le DOJ a notifié à Bombardier qu'il ouvrait une enquête. A compter du mois de mars 2020, le DOJ a envoyé des demandes d'informations à Bombardier Inc. concernant le contrat ADY et pourrait le faire à court terme dans le cadre d'autres projets dans les pays de la CEI. Le DOJ a également formulé des demandes d'informations concernant des contrats conclus avec Transnet (cf. ci-dessous Contentieux liés à l'exécution des projets – Afrique du Sud) et un contrat de signalisation conclu entre Bombardier Transportation South Africa et The Passenger Rail Agency of South Africa (« PRASA »).

Afrique du Sud

Le contrat de Bombardier Transportation South Africa (BTSA) pour la fourniture de locomotives à Transnet Freight Rail fait partie des nombreuses affaires faisant l'objet d'une enquête de la part de la commission judiciaire d'enquête sur les allégations de capture d'Etat (« Commission Zondo ») par l'Unité d'Enquête Spéciale en Afrique du Sud (« SIU ») et par l'Autorité Nationale des Poursuites (« NPA »).

Contentieux liés à l'exécution de projets

Infrastructures ferroviaires CR-1 Marmaray – Turquie

En mars 2007, le Ministère turc des Transports (DLH) a attribué le contrat de modernisation d'environ 75 km d'infrastructures ferroviaires dans la région d'Istanbul, connu sous le nom de « Marmaray Commuter Rail Project (CR-

1) », au consortium Alstom Dogus Marubeni (AMD) dont est membre la filiale principale française d'Alstom Transport. Ce projet, qui incluait des travaux de tunnel ferroviaire transcontinental sous le Bosphore, a subi d'importants retards essentiellement imputables à des difficultés de mise à disposition du site de construction par DLH. Le consortium AMD a de ce fait résilié le contrat en 2010. Cette résiliation a été contestée par DLH qui a alors appelé les garanties bancaires émises par le consortium à hauteur d'un montant d'environ € 80 millions. À la suite d'injonctions, le paiement de ces garanties bancaires a été interdit et le consortium AMD a immédiatement initié une procédure d'arbitrage en vue de régler le litige au fond. Le tribunal arbitral a décidé en décembre 2014 que le contrat devait être considéré comme résilié en application du droit turc et a autorisé les parties à produire leurs réclamations respectives pour les dommages résultant de cette résiliation.

Au terme d'une procédure ayant duré plus de dix années, le montant principal net, après compensation, payable par le groupement AMD à DLH, arrêté définitivement par le tribunal s'élève à € 27,4 millions. Les partenaires d'AMD se sont chacun acquittés de leur quote part nette respective de ce montant auprès du Ministère (à savoir € 8,5 millions pour Alstom) au cours de l'été 2021 et les cautions ont été restituées. Ce contentieux est donc clos sous réserve de la parfaite restitution, actuellement en cours, des contre garanties émises par AMD.

Par ailleurs, en vertu d'une demande d'arbitrage notifiée le 29 septembre 2015, la société Marubeni a lancé une procédure à l'encontre de la société Alstom Transport SA, prise en sa qualité de chef de file du consortium, en vue d'être indemnisée des conséquences de la résiliation du contrat avec AMD. Selon une approche identique, en vertu d'une demande d'arbitrage en date du 15 mars 2016, l'autre partenaire consorsial Dogus a lancé une procédure à l'encontre de la société Alstom Transport SA avec des prétentions similaires et une demande de consolidation des litiges entre les membres du consortium en une procédure unique. Alstom Transport SA rejette ces demandes d'indemnisation et se défend en conséquence dans cette procédure entre les membres du consortium qui, tout en ayant fait l'objet d'une consolidation des demandes, a toutefois été suspendue par le tribunal arbitral en attendant l'issue de la procédure d'arbitrage principale entre AMD et DLH. En octobre 2018, Dogus a sollicité du tribunal des mesures provisoires ayant pour objet de clarifier certains aspects de l'accord de consortium et cette requête a été rejetée par le tribunal arbitral en raison de la suspension. En janvier 2021 Dogus a déposé une demande de reprise de la procédure d'arbitrage tandis qu'Alstom déposait une demande d'ordre de paiement calculée selon les parts proportionnelles nettes des partenaires, qui a été acceptée (voir ci-dessus). Conformément au calendrier de procédure arrêté et communiqué aux parties à la procédure, Dogus/Marubeni ont déposé leurs mémoires en demande respectifs le 30 septembre 2021. Alstom Transport SA a déposé son mémoire en réplique accompagné de sa demande reconventionnelle le 14 février 2022.

Le 28 avril 2022, le tribunal arbitral a ordonné la clôture de la phase de communication des pièces dans le cadre de la procédure. Le 9 septembre 2022 Dogus/Marubeni ont respectivement déposé leurs mémoires en réplique accompagné de leurs conclusions en défense en réponse à la demande reconventionnelle d'Alstom Transport SA. Alstom Transport SA devra y répondre le 28 Novembre 2022 en déposant son mémoire en réplique et récapitulatif. Les audiences devant le tribunal arbitral, à l'issue desquelles ce dernier devra rendre sa sentence finale, doivent débiter le 20 mars 2023 et se dérouler sur une durée de deux semaines.

Trains régionaux Minuetto & Trains à grande vitesse Pendolino – Italie

La filiale d'Alstom Transport en Italie est engagée dans deux procédures contentieuses avec la société de chemins de fer italienne Trenitalia. L'une liée à un contrat de fourniture de trains régionaux Minuetto attribué en 2001 (le « litige Minuetto »), l'autre à un contrat de fourniture de rames de trains à grande vitesse Pendolino attribué en 2004 (le « litige Pendolino »). Chacun de ces contrats a subi des problèmes techniques ainsi que des retards conduisant la société Trenitalia à appliquer des pénalités techniques et de retards et, par voie de conséquence, des rétentions de paiement. Les parties étant en désaccord sur certains aspects techniques, les causes des retards survenus et les responsabilités y afférentes, les différends relatifs à ces contrats ont été portés devant les tribunaux italiens en 2010 et 2011

respectivement. Dans le cadre du litige Minuetto, le 26 juin 2019 le tribunal de Cuneo a rendu son jugement qu'Alstom, après une analyse attentive et détaillée, a considéré comme étant erroné pour divers motifs juridiques. Le 24 janvier 2020, Alstom a fait appel de la décision et le 12 mai 2020, Trenitalia a déposé son mémoire en défense et son contre-appel devant la Cour d'appel de Turin.

La Cour d'Appel de Turin, dans sa décision notifiée à Alstom le 24 décembre 2021, a notamment rejeté les demandes d'Alstom visant à (i) faire ordonner une expertise technique supplémentaire et (ii) faire déclarer les pénalités contractuelles inapplicables, la Cour d'Appel sur ce second point, n'ayant pas reconnu l'existence d'un abus par Trenitalia de la situation de dépendance économique d'Alstom, contrairement au jugement rendu par le tribunal. Toutefois, la Cour d'Appel a confirmé la décision rendue en première instance tant (i) au regard du montant des pénalités applicables que (ii) de l'impossibilité pour Trenitalia d'en obtenir le règlement sur la base de raisons d'ordre procédural. Le 21 juin 2022, Alstom a formé un pourvoi en cassation à l'encontre cet arrêt auquel Trenitalia a répondu le 1er août 2022 en déposant des conclusions en répliques et en formant un pourvoi incident. La décision préalable de la "Section Recevabilité" de la Cour de cassation, portant uniquement sur l'admissibilité du pourvoi, n'est pas attendue avant fin 2023.

Dans le cadre du litige Pendolino, le rapport d'expertise a été produit et Alstom a obtenu certaines corrections à ce rapport après en avoir contesté le contenu. A l'issue de la phase d'expertise, la procédure a suivi son cours sur les questions de droit. Le tribunal a rendu son jugement en mars 2019 en décidant qu'une portion significative des retards n'était pas attribuable à Alstom et a de ce fait réduit une partie importante des pénalités de retard qui étaient réclamées par Trenitalia. Le tribunal a également rejeté les pénalités de fiabilité réclamées par Trenitalia tout en acceptant certaines de ses demandes d'indemnisations résiduelles. Enfin, le tribunal a accepté les réclamations d'Alstom liées aux formules d'ajustement du prix du contrat tout en rejetant certaines de ses demandes d'indemnisation de coûts supplémentaires. Alstom a fait appel de ce jugement le 7 octobre 2019. Le 15 janvier 2020, Trenitalia a déposé sa défense et son contre-appel. La Cour d'appel de Rome a reporté au 30 septembre 2022 la date de la première audience durant laquelle les parties au litige ont chacune exposé leurs positions respectives. La Cour d'appel de Rome a par ailleurs ordonné à Alstom et à Trenitalia de déposer leurs conclusions récapitulatives le 29 Novembre 2022 et leurs réponses aux conclusions récapitulatives de la partie adverse le 19 décembre 2022. La date à laquelle Cour d'appel entend rendre sa décision sur ce litige n'est pas encore prévisible à ce jour.

Saturno – Italie

Dans le cadre d'un contentieux relatif à un groupement consortial impliquant une filiale d'Alstom Italie et trois autres sociétés italiennes, le tribunal arbitral, constitué pour résoudre cette affaire, a rendu une sentence arbitrale en août 2016 contre Alstom en attribuant € 22 millions de dommages aux autres membres du groupement consortial. La filiale d'Alstom conteste fortement cette décision et considère qu'elle devrait être en mesure d'éviter son exécution et éviter ainsi tout paiement de dommages. Le 30 novembre 2016, la filiale d'Alstom a introduit une requête devant la Cour d'Appel de Milan en vue d'obtenir l'annulation de la sentence arbitrale. Le 1er décembre 2016, la filiale d'Alstom a lancé une procédure ex parte en référé en vue d'obtenir la suspension de la sentence arbitrale en attendant l'issue de la procédure d'annulation de cette sentence, ce qui a été temporairement accepté par la Cour. Après une phase d'audiences en procédure contradictoire sur cette demande de suspension de la sentence arbitrale, la Cour d'Appel de Milan a décidé le 3 mars 2017 en faveur de la filiale d'Alstom en confirmant définitivement la suspension de la sentence arbitrale en attendant l'issue de la procédure d'annulation de cette sentence. La Cour d'Appel de Milan a tranché sur le fond du litige en mars 2019 en faveur de la filiale d'Alstom en annulant la sentence arbitrale d'août 2016 y compris les € 22 millions d'indemnisation financière. Les membres du consortium (à l'exception d'Alstom) ont fait appel de cet arrêt rendu par la Cour d'Appel de Milan le 19 octobre 2019. Le 27 novembre 2019, Alstom a déposé sa défense et son contre-appel. Les parties attendent à présent la décision de la "Section Recevabilité" de la Cour de cassation sur l'admissibilité du recours.

Afrique du Sud

Le 17 mars 2014, Bombardier Transportation South Africa (BTSA) a conclu un accord de fourniture de locomotives avec Transnet pour la fourniture de 240 locomotives électriques (LSA). Ce contrat LSA fait partie du projet de locomotives 1064 de Transnet conclu entre Transnet et quatre fabricants d'équipements d'origine incluant BTSA.

Le 9 mars 2021, Transnet et l'Unité d'Enquête Spéciale (« Special Investigation Unit – SIU ») ont lancé une procédure de demande de révision (la « Demande de Révision ») devant la Haute Cour d'Afrique du Sud (la « Haute Cour ») pour, entre autres, la révision et l'annulation des accords de fourniture de locomotives (LSA) respectifs conclus entre Transnet et les quatre fabricants d'équipements d'origine dont Bombardier Transportation South Africa (BTSA), conformément au projet de locomotives 1064 de Transnet. La réparation demandée par Transnet en ce qui concerne BTSA comprend : (i) la révision et l'annulation du LSA conclu entre BTSA et Transnet le 17 mars 2014 ; (ii) que Transnet ait le droit de conserver les locomotives livrées par BTSA; et (iii) que BTSA soit condamné à restituer à Transnet les acomptes et les bénéfices et/ou bénéfices excédentaires réalisés dans la fourniture des locomotives.

Le 13 avril 2021, faisant droit aux requêtes déposées par chacun des quatre fabricants d'équipements d'origine soulevant le caractère incomplet du procès – verbal de décisions déposé par Transnet (document déterminant au soutien de la Demande de Révision), les juges de la mise en état ont ordonné à Transnet de produire un nouveau procès-verbal dûment complété. Le 17 juillet 2021 Transnet a déposé devant la Haute Cour un procès-verbal modifié dont la complétude a de nouveau été contestée par Alstom (BTSA) fin août 2021.

Parallèlement, le 2 septembre 2021, deux des quatre fabricants d'équipements d'origine ont conjointement déposé une requête interlocutoire visant au rejet intégral par la Haute Cour de la Demande de Révision arguant de sa soumission hors délais par Transnet et l'Unité d'Enquête Spéciale (la « Requête »). Transnet a contesté le bien fondé de cette Requête et a en conséquence demandé son rejet par la Haute Cour dans une demande incidante déposée le 15 décembre 2021. Le 12 avril 2022, la Haute Cour a rejeté la Requête des deux fabricants d'équipements d'origine. Ces derniers ont introduit des demandes supplémentaires d'ordre procédural sur lesquelles la Haute Cour devra statuer avant d'arrêter la date de dépôt par les quatre fabricants d'équipements d'origine de leurs conclusions en défense respectives.

Ces procédures sont au stade préliminaire et le groupe n'est pas en mesure à ce stade d'en évaluer les conséquences. Ces questions font également l'objet d'une enquête du DOJ, de la Commission ZONDO et de la NPA, comme indiqué ci-dessus.

Acquisition de Bombardier Transport – Procédure d'Arbitrage

En ce qui concerne l'acquisition de Bombardier Transport finalisée le 29 janvier 2021, Alstom a identifié différents manquements de Bombardier Inc. (« BI ») à ses obligations contractuelles, souscrites en tant que vendeur, figurant dans le protocole d'accord du 17 février 2020 (tel que modifié et mis à jour en date du 30 Mars 2020) et dans le contrat de cession du 26 septembre 2020 (tel que modifié en date du 28 janvier 2021).

Le 15 avril 2022, Alstom a introduit une requête en arbitrage à l'encontre BI devant la Chambre Internationale de Commerce (conformément aux termes des accords conclus entre les parties). Alstom reproche à BI des violations des conventions temporaires en vigueur préalablement à la complète réalisation de l'acquisition, des manquements aux obligations de garantie et formule également des réclamations relatives au calcul du prix d'acquisition final. Alstom soutient notamment que les actions entreprises par BI préalablement à la complète réalisation de l'acquisition ont conduit à une augmentation injustifiée du prix d'achat acquitté par Alstom. Dans sa réponse, déposée le 24 juin 2022, à cette requête en arbitrage BI a rejeté les réclamations d'Alstom et introduit des demandes reconventionnelles.

Le 26 août 2022 la Chambre de Commerce Internationale a constitué le tribunal arbitral. Le tribunal arbitral a défini

un calendrier de procédure au cours du mois d'octobre 2022 fixant la date de la première audience à fin 2025.

A ce jour, BI n'a soumis qu'un nombre limité d'informations sur les faits et bases légales sur lesquels se fondent ses demandes reconventionnelles.

Vente des activités Energie d'Alstom en Novembre 2015

Enfin, il convient de noter que, en reprenant les activités Énergie d'Alstom en novembre 2015, General Electric s'est engagé à supporter tous les passifs et risques associés, exclusivement ou de manière prédominante, à ces activités et, de manière symétrique, Alstom s'est engagé à conserver les passifs et risques associés aux activités non-transférées. Des mécanismes d'indemnisation croisée d'une durée de 30 ans et de réallocation d'actifs (« Wrong Pocket ») sont stipulés dans le contrat de cession afin d'assurer que d'une part, les actifs – et les passifs – associés aux activités énergies cédées reviennent bien à – et soient bien supportés par – General Electric et d'autre part, les actifs – et les passifs – qui ne relèvent pas des activités Energie reviennent à – et soient supportés par – Alstom. De ce fait, les conséquences des litiges en cours lors de la réalisation de la vente et portant sur ces activités cédées sont prises en charge par General Electric. Des clauses d'indemnisation protègent Alstom en cas de réclamations de tiers dirigées vers Alstom et portant sur ces activités cédées. De ce fait, et dans la mesure où Alstom ne gère plus ces litiges, ceux-ci ne sont plus intégrés dans la présente section.

Il n'y a pas d'autre procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage, y compris toute procédure dont le Groupe a connaissance, qui est en suspens ou dont le Groupe est menacé, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des douze derniers mois des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité du Groupe.

K. AUTRES INFORMATIONS

NOTE 24. PARTIES LIEES

Il n'y a aucune évolution significative dans les transactions avec les parties liées sur le semestre clos au 30 septembre 2022.

NOTE 25. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS A LA CLOTURE

Le Groupe n'a pas identifié d'autre évènement postérieur à la clôture devant être mentionné dans les notes annexes aux états financiers.

NOTE 26. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Société mère	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
ALSTOM SA	France	-	Société mère
Sociétés opérationnelles			
ALSTOM Southern Africa Holdings (Pty) Ltd	Afrique du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holdings SA (Pty) Ltd	Afrique du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Ubunye (Pty) Ltd	Afrique du Sud	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (ROLLING STOCK) SOUTH AFRICA PROPRIETARY LIMITED (RF)	Afrique du Sud	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION SOUTH AFRICA (PTY.) LTD.	Afrique du Sud	74	Intégration globale
BOMBELA ELECTRICAL AND MECHANICAL WORKS (PTY) LTD.	Afrique du Sud	90	Intégration globale
BOMBELA MAINTENANCE (PTY) LTD.	Afrique du Sud	90	Intégration globale
GIBELA RAIL TRANSPORT CONSORTIUM (PTY) LTD	Afrique du Sud	70	Intégration globale
ALSTOM Algérie "Société par Actions"	Algérie	100	Intégration globale
ALSTOM Grid Algérie SPA	Algérie	100	Intégration globale
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Participations Germany GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Signal GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Deutschland GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Germany GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (BAHNTECHNOLOGIE) HOLDING GERMANY	Allemagne	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (PROPULSION & CONTROLS) GERMANY	Allemagne	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL GMBH	Allemagne	100	Intégration globale
VGT VORBEREITUNGSGESELLSCHAFT TRANSPORTTECHNIK GMBH	Allemagne	100	Intégration globale
BOMBARDIER SAUDI ARABIA LTD.	Arabie	100	Intégration globale
ALSTOM Argentina S.A.	Argentine	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION RAIL ARGENTINA S.A.	Argentine	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Australia Holdings Pty Limited	Australie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Australia Pty Limited	Australie	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (CUSTOMER SUPPORT) AUSTRALIA PTY LTD	Australie	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (V/LINE) AUSTRALIA PTY LTD	Australie	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL PTY LTD	Australie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Austria GmbH	Autriche	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Azerbaijan LLC	Azerbaïdjan	100	Intégration globale
ALSTOM Belgium SA	Belgique	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION BELGIUM NV	Belgique	100	Intégration globale
CABLIANCE BELGIUM	Belgique	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL BELGIUM	Belgique	100	Intégration globale
ALSTOM Brasil Energia e Transporte Ltda	Brésil	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.	Brésil	100	Intégration globale
ETE - EQUIPAMENTOS DE TRACAO ELETRICA LTDA	Brésil	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION BULGARIA LLC	Bulgarie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Canada Inc.	Canada	100	Intégration globale

BOMBARDIER TRANSED GP INC.	Canada	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSED GP MANITOBA INC.	Canada	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSED HOLDINGS LP	Canada	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (CAPITAL) CANADA INC.	Canada	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION CANADA INC.	Canada	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION CANADA PARTICIPATION INC.	Canada	100	Intégration globale
BOMBARDIER WESTERN PACIFIC ENTERPRISES ELECTRICAL INSTALLATION GENERAL PARTNERSHIP	Canada	51	Intégration globale
ALSTOM Chile S.A.	Chili	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (CHILE) S.A.	Chili	100	Intégration globale
ALSTOM Honq Konq Ltd	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Investment Company Limited	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Investment Management and Consulting (Beijing) Co., Ltd.	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Qinqdao Railway Equipment Co., Ltd.	Chine	51	Intégration globale
ALSTOM Transportation (Engineering Service) Beijing Co., Ltd.	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Railway Equipment (Qinqdao) Co., Ltd.	Chine	100	Intégration globale
BOMBARDIER RAILWAY TRANSPORTATION EQUIPMENT (SHANGHAI) CO., LTD.	Chine	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION CHINA LTD.	Chine	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION CONSULTING (SHANGHAI) CO., LTD.	Chine	100	Intégration globale
Chengdu ALSTOM Transport Electrical Equipment Co., Ltd.	Chine	60	Intégration globale
SHANGHAI ALSTOM Transport Electrical Equipment Company Ltd	Chine	60	Intégration globale
TRANSLOHR INDUSTRIAL (TIANJIN) CO. LTD	Chine	100	Intégration globale
XI'AN ALSTOM YONGJI ELECTRIC EQUIPMENT CO., LTD	Chine	51	Intégration globale
ALSTOM Transportation Colombia S.A.S.	Colombie	100	Intégration globale
ALSTOM Korea Transport Ltd	Corée du Sud	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION KOREA LTD.	Corée du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Danmark A/S	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Danmark NT Maintenance ApS	Danemark	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION DENMARK A/S	Danemark	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL (DENMARK) APS	Danemark	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL APS	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Eqypt for Transport Projects SAE	Égypte	99	Intégration globale
AREVA INTERNATIONAL EGYPT FOR ELECTRICITY TRANSMISSION &	Égypte	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION EGYPT, LLC	Égypte	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION GULF DMCC	Emirats Arabes Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Movilidad, S.L.	Espagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transporte, S.A.	Espagne	100	Intégration globale
APLICACIONES TECNICAS INDUSTRIALES, S.A.	Espagne	100	Intégration globale
ALSKAW LLC	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Signaling Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Signaling Operation, LLC	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holding US Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
AUBURN TECHNOLOGY, INC.	États-Unis	100	Intégration globale
B&C TRANSIT INC.	États-Unis	100	Intégration globale
BOMBARDIER MASS TRANSIT CORPORATION	États-Unis	100	Intégration globale

BOMBARDIER TRANSIT LLC	États-Unis	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (HOLDINGS) USA INC.	États-Unis	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION SERVICES USA CORPORATION	États-Unis	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL, INC	États-Unis	100	Intégration globale
SOUTHERN NEW JERSEY RAIL GROUP L.L.C.	États-Unis	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION ETHIOPIA PLC	Ethiopie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Finland Oy	Finlande	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION FINLAND OY	Finlande	100	Intégration globale
ALSTOM APTIS	France	100	Intégration globale
ALSTOM CL Brake SAS	France	100	Intégration globale
ALSTOM Crespin SAS	France	100	Intégration globale
ALSTOM Executive Management	France	100	Intégration globale
ALSTOM Flertex SAS	France	100	Intégration globale
ALSTOM Flertex Sinter SAS	France	100	Intégration globale
ALSTOM Holdings	France	100	Intégration globale
ALSTOM Hydroqène SAS	France	100	Intégration globale
ALSTOM Ibre	France	100	Intégration globale
ALSTOM Kleber Sixteen	France	100	Intégration globale
ALSTOM Leroux Naval	France	100	Intégration globale
ALSTOM Network Transport	France	100	Intégration globale
ALSTOM Omega 1	France	100	Intégration globale
ALSTOM Omega 2	France	100	Intégration globale
ALSTOM Shipworks	France	100	Intégration globale
ALSTOM Transport SA	France	100	Intégration globale
CENTRE D'ESSAIS FERROVIAIRES	France	96	Intégration globale
ETOILE KLEBER	France	100	Intégration globale
INTERINFRA (COMPAGNIE INTERNATIONALE POUR LE DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES)	France	50	Intégration globale
LORELEC	France	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL FRANCE	France	100	Intégration globale
STATIONONE	France	100	Intégration globale
J&P AVAX SA - ETETH SA - ALSTOM TRANSPORT SA	Grèce	34	Intégration globale
ALSTOM Transport Hungary Zrt.	Hongrie	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION HUNGARY KFT.	Hongrie	100	Intégration globale
ALSTOM Manufacturing India Private Limited	Inde	100	Intégration globale
ALSTOM Systems India Private Limited	Inde	100	Intégration globale
ALSTOM Transport India Limited	Inde	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION INDIA PRIVATE LIMITED	Inde	100	Intégration globale
MADHEPURA ELECTRIC LOCOMOTIVE PRIVATE LIMITED	Inde	74	Intégration globale
NOMAD DIGITAL (INDIA) PRIVATE LIMITED	Inde	70	Intégration globale
TWENTY ONE NET (INDIA) PRIVATE LTD	Inde	100	Intégration globale
PT ALSTOM Transport Indonesia	Indonésie	67	Intégration globale
ALSTOM Khadamat S.A.	Iran	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Ireland Ltd	Irlande	100	Intégration globale
ALSTOM Israel Ltd.	Israël	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION ISRAEL LTD.	Israël	100	Intégration globale
ALSTOM Ferroviaria S.p.A.	Italie	100	Intégration globale

ALSTOM Services Italia S.p.A.	Italie	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION ITALY S.P.A.	Italie	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL ITALIA S.R.L.	Italie	100	Intégration globale
ALSTOM Kazakhstan LLP	Kazakhstan	100	Intégration globale
EKZ Service Limited Liability Partnership	Kazakhstan	100	Intégration globale
ELECTROVOZ KURASTYRU ZAUITYY LLP	Kazakhstan	100	Intégration globale
ALSTOM Baltics SIA	Lettonie	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION LUXEMBOURG FINANCE S.A.	Luxembourg	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Malaysia) Sdn Bhd	Malaisie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Systems (Malaysia) Sdn. Bhd.	Malaisie	100	Intégration globale
ALSTOM CABLIANCE	Maroc	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Maroc SA	Maroc	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORT MAROC S.A.S	Maroc	100	Intégration globale
ALSTOM Holding Mauritius Ltd.	Maurice	100	Intégration globale
ALSTOM Mauritius Ltd.	Maurice	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Mexico, S.A. de C.V.	Mexique	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION MEXICO, S.A. DE C.V.	Mexique	100	Intégration globale
BT ENSAMBLES MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Mexique	100	Intégration globale
BT MÉXICO CONTROLADORA, S. DE R.L. DE C.V.	Mexique	100	Intégration globale
BT PERSONAL MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Mexique	100	Intégration globale
AT NIGERIA LIMITED	Nigeria	100	Intégration globale
ALSTOM Enio ANS	Norvège	0	Intégration globale
ALSTOM Transport Norway AS	Norvège	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION NORWAY AS	Norvège	100	Intégration globale
ALSTOM Rail Transportation New Zealand Limited	Nouvelle-Zélande	100	Intégration globale
ALSTOM Panama, S.A.	Panama	100	Intégration globale
ALSTOM Global Holding SE	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Holdings Netherlands B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Maintenance B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Traction B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Transport B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holdings B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Vastgoed B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION NETHERLANDS B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Peru S.A.	Pérou	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Construction Philippines, Inc	Philippines	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (SHARED SERVICES) PHILIPPINES, INC.	Philippines	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION PHILIPPINES, INC.	Philippines	100	Intégration globale
ALSTOM Konstal Spolka Akcyjna	Pologne	100	Intégration globale
ALSTOM Pojazdy Szynowe Sp. z o.o.	Pologne	100	Intégration globale
ALSTOM ZWUS sp. z o.o.	Pologne	100	Intégration globale
ALSTOM Transporte Portugal Unipessoal Lda	Portugal	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION PORTUGAL, S.A.	Portugal	100	Intégration globale
NOMAD TECH, LDA.	Portugal	51	Intégration globale

ALSTOM Czech Republic a.s.	République Tchèque	98	Intégration globale
ALSTOM GSS Romania S.R.L.	Roumanie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport SA. (Romania)	Roumanie	93	Intégration globale
ALSTOM Academy for Rail	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Network UK Ltd	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM NL Service Provision Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Product and Services Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Service Ltd	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Transport UK (Holdings) Ltd	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Transport UK Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER (UK) CIF TRUSTEE LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (HOLDINGS) UK LTD.	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (INVESTMENT) UK LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (ROLLING STOCK) UK LTD.	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (SIGNAL) UK LTD.	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION UK LTD.	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION UK PENSION TRUSTEE LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION VP PENSION TRUSTEE LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
CROSSFLEET LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
INFRASIG LTD.	Royaume-Uni	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL (INDIA) LIMITED	Royaume-Uni	70	Intégration globale
NOMAD DIGITAL LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
NOMAD HOLDINGS LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
PRORAIL LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
SOUTH EASTERN TRAIN MAINTENANCE LTD.	Royaume-Uni	100	Intégration globale
WEST COAST SERVICE PROVISION LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
WEST COAST TRAINCARE LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Rus LLC	Russie	100	Intégration globale
LIMITED LIABILITY COMPANY BOMBARDIER TRANSPORTATION (RUS)	Russie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (S) Pte Ltd	Singapour	100	Intégration globale
BOMBARDIER (SINGAPORE) PTE. LTD.	Singapour	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (HOLDINGS) SINGAPORE PTE LTD	Singapour	100	Intégration globale
ALSTOM Holding Sweden AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Transport AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Information Systems AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation (Signal) Sweden AB	Suède	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION (SIGNAL) SWEDEN HB	Suède	67	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION SWEDEN AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Network Schweiz AG	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Schienenfahrzeuge AG	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Schweiz AG	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Solutions (Taiwan) Ltd.	Taiwan	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Thailand) Co., Ltd.	Thaïlande	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION HOLDINGS (THAILAND) LTD.	Thaïlande	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION SIGNAL (THAILAND) LTD.	Thaïlande	100	Intégration globale

ALSTOM T&T Ltd	Trinité et Tobago	100	Intégration globale
ALSTOM Ulasim Anonim Sirketi	Turquie	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION ULASIM DIS TICARET LTD. STI.	Turquie	100	Intégration globale
ALSTOM Signalling, Limited Liability Company	Ukraine	100	Intégration globale
ALSTOM Venezuela, S.A.	Venezuela	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Vietnam Ltd	Vietnam	100	Intégration globale
BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.	Espagne	51	Opération conjointe
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	Espagne	51	Opération conjointe
THE ATC JOINT VENTURE	Royaume-Uni	38	Opération conjointe
BOMBELA TKC (PROPRIETARY) LIMITED	Afrique du Sud	25	Mise en équivalence
ISITHIMELA RAIL SERVICES (PTY) LTD.	Afrique du Sud	50	Mise en équivalence
CITAL	Algérie	49	Mise en équivalence
EDI RAIL - BOMBARDIER TRANSPORTATION (MAINTENANCE) PTY LIMITED	Australie	50	Mise en équivalence
EDI RAIL - BOMBARDIER TRANSPORTATION PTY LTD	Australie	50	Mise en équivalence
NGR HOLDING COMPANY PTY LTD.	Australie	10	Mise en équivalence
NGR PROJECT COMPANY PTY LTD.	Australie	10	Mise en équivalence
GROUPE PMM OPERATIONS AND MAINTENANCE G.P.	Canada	50	Mise en équivalence
TRANSED O&M PARTNERS GENERAL PARTNERSHIP	Canada	60	Mise en équivalence
TRANSED PARTNERS GENERAL PARTNERSHIP	Canada	10	Mise en équivalence
ALSANEO L7 SPA	Chili	50	Mise en équivalence
ALSTOM Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	Chine	50	Mise en équivalence
BOMBARDIER NUG PROPULSION SYSTEM CO. LTD.	Chine	50	Mise en équivalence
BOMBARDIER NUG SIGNALLING SOLUTIONS COMPANY LIMITED	Chine	50	Mise en équivalence
BOMBARDIER TRANSPORTATION EQUIPMENT (SUZHOU) CO., LTD.	Chine	50	Mise en équivalence
CASCO SIGNAL LTD	Chine	49	Mise en équivalence
CHANGCHUN CHANGKE ALSTOM RAILWAY VEHICLES COMPANY LTD.	Chine	50	Mise en équivalence
CRRC PUZHEN ALSTOM TRANSPORTATION SYSTEMS LIMITED	Chine	50	Mise en équivalence
GUANGXI LIUZHOU PUZHEN ALSTOM TRANSPORTATION SYSTEM CO., LTD.	Chine	50	Mise en équivalence
GUANGZHOU CHANGKE ALSTOM RAIL TRANSIT EQUIPMENT COMPANY LTD	Chine	50	Mise en équivalence
SHANGHAI ALSTOM Transport Company Limited	Chine	40	Mise en équivalence
SHENTONG BOMBARDIER (SHANGHAI) RAIL TRANSIT VEHICLE MAINTENANCE COMPANY LIMITED	Chine	50	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING LIMITED(*)	Chypre	20	Mise en équivalence
TRANSMASH EAST TRAIN TRADING LLC(*)	Emirats Arabes Unis	20	Mise en équivalence
LAX INTEGRATED EXPRESS SOLUTIONS HOLDCO, LLC	États-Unis	10	Mise en équivalence
LAX INTEGRATED EXPRESS SOLUTIONS, LLC	États-Unis	10	Mise en équivalence
SPEEDINNOV	France	75	Mise en équivalence
LLP JV KAZELEKTROPRIVOD	Kazakhstan	50	Mise en équivalence
SMART TECHNOLOGY ALMATY COM TOO(*)	Kazakhstan	20	Mise en équivalence
TOO PROMMASHKOMPLEKT(*)	Kazakhstan	10	Mise en équivalence
TOO R.W.S. WHEELSET(*)	Kazakhstan	20	Mise en équivalence
MALOCO GIE	Maroc	70	Mise en équivalence
TMHS(*)	Monolie	20	Mise en équivalence
RAILCOMP BV(*)	Pays-Bas	60	Mise en équivalence
TMH DIESEL ENGINE BV(*)	Pays-Bas	20	Mise en équivalence

TMH-ALSTOM BV(*)	Pays-Bas	60	Mise en équivalence
RAIL ENGINEERING SP. Z O.O.	Pologne	60	Mise en équivalence
ABC ELECTRIFICATION LTD	Royaume-Uni	33	Mise en équivalence
ALFA-FI LLC(*)	Russie	17	Mise en équivalence
AM-TEKH(*)	Russie	20	Mise en équivalence
AVIS OOO(*)	Russie	17	Mise en équivalence
CORPORATE UNIVERSITY OF LOCOMOTIVE TECHNOLOGIES(*)	Russie	20	Mise en équivalence
DEMIKHOVSKY MASHINOSTROITELNY ZAVOD OAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
DIESEL-INSTRUMENT SPB LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
DIMICROS OAO(*)	Russie	10	Mise en équivalence
DOL BRIGANTINA LLC(*)	Russie	15	Mise en équivalence
ELTK-URAL LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
ENERGODRIVE OOO(*)	Russie	10	Mise en équivalence
FIRM LOCOTECH(*)	Russie	20	Mise en équivalence
IVSK OOO(*)	Russie	12	Mise en équivalence
IZD TMH LLC(*)	Russie	19	Mise en équivalence
KOLOMENSKY ZAVOD OAO(*)	Russie	19	Mise en équivalence
KOLOMNA ENERGO DIESEL LLC(*)	Russie	19	Mise en équivalence
LAZUR OOO(*)	Russie	17	Mise en équivalence
LOCOTECH GLOBAL TRADING(*)	Russie	20	Mise en équivalence
LOCOTECH-FOUNDRY PLANTS(*)	Russie	15	Mise en équivalence
LOCOTECH-KOMPOSIT LLC(*)	Russie	8	Mise en équivalence
LOCOTECH-LEASING(*)	Russie	15	Mise en équivalence
LOCOTECH-PROMSERVICE(*)	Russie	20	Mise en équivalence
LOCOTECH-SERVICE(*)	Russie	20	Mise en équivalence
METROVAGONMASH OAO(*)	Russie	15	Mise en équivalence
METROVAGONMASH SERVICE LLC(*)	Russie	15	Mise en équivalence
MONTAZHNAYA BAZA OAO(*)	Russie	2	Mise en équivalence
NERZ LLC(*)	Russie	8	Mise en équivalence
NO TIV ZAO(*)	Russie	16	Mise en équivalence
NOVOCHERKASSKY ELEKTROVOZOSTROITELNY ZAVOD PROIZVODSTVENNAY KOMPANIYA OOO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
NPO SYSTEMA LLC(*)	Russie	17	Mise en équivalence
OKHOTRESURS LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
OKTYABRSKY ELEKTROVAGONOREMONTNY ZAVOD OAO(*)	Russie	15	Mise en équivalence
OVK TMH ZAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
PENZADIESELMASH OAO(*)	Russie	15	Mise en équivalence
PENZENSKIYE DIESELNIYE DVIGATELY LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
PO BEZHITSKAYA STAL OAO(*)	Russie	12	Mise en équivalence
PROFIL LLC(*)	Russie	13	Mise en équivalence
RAILCOMP LLC(*)	Russie	60	Mise en équivalence
RAZVITIYE OOO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
REKOLD AO(*)	Russie	7	Mise en équivalence
RIVITSA OOO(*)	Russie	17	Mise en équivalence
SALVEO OOO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
SAPFIR OOO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
STAGNUM LLC(*)	Russie	17	Mise en équivalence

STERZH OOO(*)	Russie	17	Mise en équivalence
TMH ENERGY SOLUTIONS LLC(*)	Russie	15	Mise en équivalence
TMH ENGINEERING ASIA LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
TMH ENGINEERING LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH FINANCE LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH INVESTMENTS LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH PRO LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH TECHNOLOGIE LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH-ELECTROTEKH LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH-LOCOMOTIVY AO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMH-PTR LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TMHS LOKALIZATIYA LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
TORGOVY DOM TMH ZAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TRAMRUS LLC(*)	Russie	60	Mise en équivalence
TRANS CONVERTER LLC(*)	Russie	13	Mise en équivalence
TRANSHOLD LEASING AO(*)	Russie	4	Mise en équivalence
TRANSMASH OAO(*)	Russie	12	Mise en équivalence
TRANSMASH HOLDING AO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TRTRANS LLC(*)	Russie	60	Mise en équivalence
TSENTR PERSPEKTIVNYKH TECHNOLOGIY TMH LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TVER-SAFARI LLC(*)	Russie	17	Mise en équivalence
TVERSKOY VAGONOSTROITELNY ZAVOD OAO(*)	Russie	17	Mise en équivalence
TZENTR PERSPEKTIVNYKH TEKNOLOGIY TMH LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
UPRAVLYAUSCHAYA KOMPANIYA BRYANSKY MASHINOSTROITELNY ZAVOD	Russie	20	Mise en équivalence
VOSKHOD LLC(*)	Russie	9	Mise en équivalence
VSEROSSIYSKY NAUCHNO-ISSLEDOVATELSKY I PROEKTNO-KONSTRUKTORSKY INSTITUT ELEKTROVOZOSTROENIYA OAO(*)	Russie	13	Mise en équivalence
YUZH DIESELMASH OAO(*)	Russie	1	Mise en équivalence
ZAVOD AIT(*)	Russie	7	Mise en équivalence
ZENTROSVARMASH OAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
ZHELDORREMMASH(*)	Russie	15	Mise en équivalence
ZTOV LLC(*)	Russie	3	Mise en équivalence
EK EISENBAHNKOMponenten AG(*)	Suisse	20	Mise en équivalence
FIRST LOCOMOTIVE HOLDING AG	Suisse	15	Mise en équivalence
LUGANSKTEPLOVOZ OAO(*)	Ukraine	15	Mise en équivalence
IFB INSTITUT FÜR BAHNTECHNIK GMBH	Allemagne	7	Titre non consolidé
PARTNER FÜR BERLIN HOLDING GESELLSCHAFT FÜR HAUPTSTADT-MARKETING MBH	Allemagne	1	Titre non consolidé
V/LINE MAINTENANCE PTY LTD	Australie	100	Titre non consolidé
RTA RAIL TEC ARSENAL FAHRZEUGVERSUCHSANLAGE GMBH	Autriche	44	Titre non consolidé
ALBALI SEÑALIZACIÓN, S.A.	Espagne	12	Titre non consolidé
TRAMVIA METROPOLITA DEL BESOS SA	Espagne	21	Titre non consolidé
TRAMVIA METROPOLITA, S.A.	Espagne	24	Titre non consolidé
MASSACHUSETTS BAY COMMUTER RAILROAD COMPANY, LLC	États-Unis	20	Titre non consolidé
4iTEC 4.0	France	23	Titre non consolidé
AIRE URBAINE INVESTISSEMENT	France	4	Titre non consolidé

CADEMCE SAS	France	16	Titre non consolidé
CAMPUS CYBER	France	3	Titre non consolidé
COMPAGNIE INTERNATIONALE DE MAINTENANCE - C.I.M.	France	1	Titre non consolidé
EASYMILE	France	13	Titre non consolidé
ESPACE DOMICILE SA HABITAT LOYER MODERE	France	1	Titre non consolidé
FRAMECA - FRANCE METRO CARACAS	France	26	Titre non consolidé
MOBILITE AGGLOMERATION REMOISE SAS	France	17	Titre non consolidé
OC'VIA CONSTRUCTION	France	12	Titre non consolidé
OC'VIA MAINTENANCE	France	12	Titre non consolidé
RESTAURINTER	France	35	Titre non consolidé
SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE DU TRANSPORT SUR VOIE RÉSERVÉE DE L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE (S.T.V.R) S.A	France	39	Titre non consolidé
SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE LOCALE LE PHÉNIX THÉÂTRE DE VALENCIENNES	France	1	Titre non consolidé
SOCIETE IMMOBILIERE DE VIERZON	France	1	Titre non consolidé
SUPERGRID INSTITUTE SAS	France	2	Titre non consolidé
VALUTEC S.A.	France	1	Titre non consolidé
PARS SWITCH	Iran	1	Titre non consolidé
CYLUS CYBER SECURITY LTD.	Israël	9	Titre non consolidé
CONSORZIO ELIS PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE SUPERIORE	Italie	0	Titre non consolidé
CRIT SRL	Italie	1	Titre non consolidé
METRO 5 SPA	Italie	9	Titre non consolidé
TRAM DI FIRENZE S.p.A.	Italie	9	Titre non consolidé
SUBURBANO EXPRESS, S.A. DE C.V.	Mexique	11	Titre non consolidé
IDEON S.A.	Pologne	0	Titre non consolidé
INWESTSTAR S.A.	Pologne	0	Titre non consolidé
KOLMEX SA	Pologne	2	Titre non consolidé
KRAKOWSKIE ZAKLADY AUTOMATYKI S. A.	Pologne	12	Titre non consolidé
NORMETRO ACE AGRUPAMENTO DO METROPOLITANO DO PORTO	Portugal	25	Titre non consolidé
ARGENTINE CLUB LIMITED	Royaume-Uni	1	Titre non consolidé
TRAMLINK NOTTINGHAM (HOLDINGS) LTD	Royaume-Uni	13	Titre non consolidé
WHEREISMYTRANSPORT LIMITED	Royaume-Uni	2	Titre non consolidé
FIRST LOCOMOTIVE COMPANY LLC	Russie	15	Titre non consolidé
Consenec AG	Suisse	5	Titre non consolidé

(*) Sociétés filiales du groupe TMH Limited, consolidées par mise en équivalence dans les comptes d'Alstom.

Rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

MAZARS

61, rue Henri Regnault
92075 Paris La Défense

**Rapport des commissaires aux comptes
sur l'information financière semestrielle****(Période du 1er avril 2022 au 30 septembre 2022)**

Aux Actionnaires
ALSTOM SA
48 rue Albert Dhalenne
93400 Saint Ouen

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, et en application de l'article L. 451-1-2 III du code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société ALSTOM SA, relatifs à la période du 1er avril 2022 au 30 septembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris la Défense, le 15 novembre 2022

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

MAZARS

Cédric Haaser

Edouard Cartier

Jean-Luc Barlet

Sophie Delerm

Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel

ATTESTATION DU RESPONSABLE DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes consolidés résumés d'ALSTOM (ci-après la « Société ») pour le semestre écoulé de l'exercice 2022/23 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la Société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Saint-Ouen-sur-Seine, le 15 Novembre 2022

Document original signé par

Henri Poupart-Lafarge

Président-Directeur Général