



Rapport financier Semestriel

Au 30 Septembre 2023

Sommaire

Rapport d'activité sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2023	Page 3
Etats financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2023	Page 30
Rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle	Page 79
Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel	Page 82

Société anonyme au capital de €2 690 037 476
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 2023**

1. Événements significatifs du premier semestre clos le 30 septembre 2023

1.1 Événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation

Alstom a publié, le 4 octobre 2023, des informations financières préliminaires sur son premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, clos le 30 septembre 2023, ainsi que la révision des perspectives de l'exercice fiscal 2023/24 (communiqué de presse du 4 octobre 2023). A la suite de cette annonce, le cours de l'action Alstom a sensiblement baissé rendant la capitalisation boursière du groupe inférieure à la valeur nette de ses actifs. Selon la norme IAS 36, cette situation doit être considérée comme un événement nécessitant de réaliser un test de dépréciation (détaillé dans la note 11.1). Ce test de dépréciation a confirmé que la valeur recouvrable des actifs était supérieure à leur valeur comptable au 30 septembre 2023, par conséquent pas de dépréciation enregistrée sur la période sur les écarts d'acquisition.

Certains actifs comme les technologies, autres immobilisations incorporelles 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 2023, le Groupe n'a pas identifié d'événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation au 30 septembre 2023.

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 (73% 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).

1.3 Une équipe Alstom – Agile, Inclusive et Responsable

Plus que jamais, la décarbonation est au cœur de la stratégie d'Alstom. Le Groupe poursuit la réduction de ses propres émissions directes et indirectes (scopes 1 et 2) et s'engage de plus dans une collaboration avec ses fournisseurs et ses clients (scope 3) afin de contribuer à l'objectif « Zéro Emissions Nettes » dans le secteur de la mobilité. Le 6 juillet dernier, l'initiative Science Based Targets (SBTi) a approuvé les objectifs d'Alstom comme étant conformes aux niveaux requis pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

Le recours à de l'électricité provenant de sources d'énergie renouvelable a également été étendue. Alstom a signé un important contrat d'achat d'électricité axé sur le développement de l'énergie solaire en Espagne. Le parc solaire devrait

entrer en service au début de l'année 2025, avec un contrat de 10 ans. Le projet couvrira l'équivalent de 80 % de la consommation d'électricité d'Alstom en Europe. Il s'agit donc d'une étape importante dans la réalisation de l'objectif de 100 % d'approvisionnement en électricité issue de sources renouvelables.

La performance d'Alstom en matière de responsabilité sociale d'entreprise est régulièrement évaluée par diverses agences de notation ; le Groupe a maintenu sa présence dans l'indice ESG du CAC40 pour la troisième année consécutive. Alstom a amélioré son score au questionnaire ECOVADIS avec une note de 77/100 et a conservé la note AA auprès de l'agence MSCI. Ces résultats reflètent sa position forte et sa stratégie en matière de développement durable.

1.4 Chiffres clés pour Alstom au premier semestre 2023/24

Le tableau suivant présente les principaux indicateurs de performance du Groupe pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24 :

<i>(en millions d'€)</i>	% Variation sep 23/sep 22		
	Semestre clos le 30 septembre 2023	Semestre clos le 30 septembre 2022	Réel
Commandes reçues ⁽¹⁾	8 446	10 072	(16) %
Chiffre d'affaires	8 443	8 048	5 %
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	1 165	1 060	10 %
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	438	397	10 %
Marge d'exploitation ajustée ⁽¹⁾	5,2 %	4,9 %	
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	275	200	
Résultat d'exploitation ⁽⁴⁾	86	(14)	
Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	174	179	
Résultat net (part du Groupe) ⁽³⁾	1	(21)	
Cash Flow Libre ⁽¹⁾	(1 119)	(45)	

<i>(en millions d'€)</i>	% Variation sep 23/mar 23		
	Semestre clos le 30 septembre 2023	Exercice clos le 31 mars 2023	Réel
Carnet de commandes	90 080	87 387	3 %
Marge brute en % sur le carnet de commandes ⁽¹⁾	17,2 %	16,9 %	
Capitaux employés ⁽¹⁾	13 012	11 728	
Trésorerie / (Dette) nette ⁽¹⁾	(3 433)	(2 135)	
Capitaux propres	9 121	9 102	

(1) Hors - GAAP. Voir définition page 19

(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 € (5) millions

La marge d'exploitation ajustée en pourcentage du chiffre d'affaires a progressé de 4,9 % au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23 à 5,2 % au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, bénéficiant de synergies pour 30bps, d'une diminution continue des contrats peu performants pour 40bps, d'un volume en hausse et d'une répartition favorable pour 50bps, et d'une amélioration de l'indexation du Backlog pour 20bps, partiellement compensée par une accélération des dépenses de R&D pour (30)bps et l'impact négatif sur la marge brute relatif aux coûts engagés pour la stabilisation du programme Aventura (80)bps.

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 2023	Semestre clos le 30 septembre 2022			sep 23/sep 22	
	Données	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Commandes reçues	8 446	10 072	(257)	9 815	(16) %	(14) %
Chiffre d'affaires	8 443	8 048	(287)	7 761	5 %	9 %

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023	Exercice clos le 31 mars 2023			sep 23/mar 23	
	Données	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Carnet de commandes	90 080	87 387	287	87 674	3 %	3 %

Les chiffres réels des commandes reçues et du chiffre d'affaires réalisé au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2022/23 ainsi que le carnet de commandes au 31 Mars 2023 sont retraités pour refléter les taux de changes de septembre 2023, montrant une appréciation globale de l'euro vis-à-vis de la plupart des devises composant le portefeuille d'Alstom.

- Les commandes reçues ont été principalement affectées par un effet de conversion défavorable dû à la dépréciation du dollar australien (AUD), de la couronne suédoise (SEK), de la roupie indienne (INR) et de la livre égyptienne (EGP) face à l'euro (EUR).
- Le chiffre d'affaires a été principalement impacté par la dépréciation du dollar américain (USD), du dollar australien (AUD), du rand sud-africain (ZAR), de la roupie indienne (INR), de la couronne suédoise (SEK), de la livre sterling (GBP) et du dollar canadien (CAD) face à l'euro (EUR).
- Le carnet de commandes a été impacté par un effet de change favorable qui vient principalement de l'appréciation du dollar américain (USD), de la livre sterling (GBP) et du peso mexicain (MXN) face à l'euro

(EUR). Cet effet de change favorable a été en partie compensé par la dépréciation du rand sud-africain (ZAR) et de la couronne suédoise (SEK) face à l'euro (EUR).

1.6 Acquisitions et partenariats

Il n'y a aucune évolution significative dans la variation de périmètre sur le semestre clos au 30 septembre 2023.

2. Performance commerciale

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, le Groupe a connu un succès commercial important dans de multiples zones géographiques, notamment en Europe, Asie/Pacifique et en Amérique, et lignes de produits, notamment les matériels roulants, les systèmes et les services. Les prises de commandes s'élèvent à € 8,4 milliards, représentant une baisse de (16) % en base réelle par rapport au semestre clos le 30 septembre 2022. Cette baisse est principalement due au contrat important attribué l'année dernière par le réseau de Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) en Allemagne, d'un montant d'environ 2,5 milliards. Lors du premier semestre de l'exercice précédent, Alstom a enregistré des prises de commandes de € 10,1 milliards.

Décomposition géographique Données base réelle	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 23/sep 22	
	30 septembre 2023	% contrib	30 septembre 2022	% contrib	Réel	Organique
<i>(en millions d'€)</i>						
Europe	5 232	62 %	6 571	65 %	(20) %	(19) %
Amérique	1 456	17 %	806	8 %	81 %	80 %
Asie/Pacifique	1 723	21 %	1 687	17 %	2 %	13 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	35	0 %	1 008	10 %	(97) %	(96) %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	8 446	100 %	10 072	100 %	(16) %	(14) %

Décomposition par produit Données base réelle	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 23/sep 22	
	30 septembre 2023	% contrib	30 septembre 2022	% contrib	Réel	Organique
<i>(en millions d'€)</i>						
Matériels roulants	3 818	45 %	5 508	55 %	(31) %	(28) %
Services	2 141	26 %	3 038	30 %	(30) %	(28) %
Systèmes	1 548	18 %	524	5 %	195 %	189 %
Signalisation	939	11 %	1 002	10 %	(6) %	(3) %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	8 446	100 %	10 072	100 %	(16) %	(14) %

En **Europe**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 5,2 milliards au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24 contre € 6,6 milliards lors du premier semestre de l'exercice précédent.

En Allemagne, Alstom a signé un contrat portant sur la fourniture de 40 trains grande capacité Coradia Stream™ ainsi que leur maintenance pendant 30 ans à l'opérateur Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), d'une valeur de près de € 900 millions, incluant une option jusqu'à 55 trains supplémentaires avec l'ensemble de services correspondants. Alstom a également signé un contrat avec RAILPOOL pour 50 locomotives Traxx™ Universal multi-systèmes.

En France, Alstom a signé un contrat-cadre avec Akiem, société européenne de location de matériel roulant, portant sur 100 locomotives Traxx™ Universal multi-systèmes (MS3), la commande comprend une tranche ferme de 65 locomotives. Le montant total du contrat-cadre s'élève à € 500 millions.

Alstom, dans le cadre d'un consortium avec les entreprises de travaux publics Gulermak et Arcada, a signé un contrat avec la municipalité roumaine de Cluj-Napoca, en Transylvanie, pour la construction de la ligne 1 du métro de la ville. La part d'Alstom dans ce projet clé en main à la pointe de la technologie s'élève à environ € 400 millions.

En Italie, Alstom a signé un contrat portant sur la fourniture de trains à grande vitesse.

La performance de l'année dernière a été portée par des commandes de clients en Allemagne, en France, en Suède, en Roumanie, au Royaume-Uni et en Espagne.

Dans la région **Amérique**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 1,5 milliard contre € 0,8 milliard lors du premier semestre de l'exercice précédent, incluant notamment un contrat avec la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) aux États-Unis portant sur la livraison de 130 tramways Citadis™ électriques à plancher bas intégral, d'une valeur de plus de € 667 millions avec des options pour la construction de 30 tramways supplémentaires. Alstom et le Département des Transports du Connecticut (CTDOT) aux États-Unis ont confirmé une commande de 60 voitures à un niveau, d'une valeur d'environ € 285 millions, assortie d'options pour la livraison de 313 voitures supplémentaires, dans le cadre du programme de renouvellement des voitures du CTDOT sur les lignes « Shore Line East » et « Hartford Line ».

La performance en Amérique l'année dernière a été principalement stimulée par l'attribution de plusieurs petits contrats.

Dans la région **Asie/Pacifique**, les prises de commandes s'élèvent à € 1,7 milliard, contre € 1,7 milliard sur la même période de l'exercice précédent. Aux Philippines, Alstom, en consortium avec Colas Rail, a remporté auprès de Mitsubishi Corporation un contrat pour fournir un système ferroviaire intégré dans le cadre de l'extension du projet North-South Commuter Railway (NSCR). La part contractuelle d'Alstom représente environ € 1,1 milliard. En Australie, Alstom fournira 23 trains VLocity™ additionnels dans le territoire de Victoria.

La performance de l'année dernière en Asie/Pacifique a été portée par d'importantes commandes avec le Département des Transports de Victoria en Australie, et pour les projets de métro de Bhopal et d'Indore en Inde.

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, Alstom a enregistré des prises de commandes pour un montant de € 35 millions, contre € 1,0 milliard lors du premier semestre de l'exercice précédent. La performance de l'année dernière a été principalement tirée par un contrat pour la fourniture de trains Metropolis™ et de services de maintenance pour la modernisation de la ligne 1 du métro du Caire.

Les principales commandes reçues par Alstom au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Australie	Matériels roulants	Fourniture de trains VLocity™ additionnels
France	Matériels roulants	Fourniture de 65 locomotives multi-systèmes Traxx™ Universal pour Akiem, avec un contrat-cadre portant sur 100 locomotives
Allemagne	Matériels roulants / Services	Fourniture de 40 trains Coradia Stream™ de grande capacité et leur maintenance complète pendant 30 ans à Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), avec une option pouvant aller jusqu'à 55 trains supplémentaires avec l'ensemble de services correspondants
Allemagne	Matériels roulants	Fourniture de 50 locomotives multi-systèmes Traxx™ Universal pour RAILPOOL
Italie	Matériels roulants	Fourniture de trains à grande vitesse
Philippines	Systèmes	Fourniture d'un système ferroviaire intégré pour l'extension du projet du North-South Commuter Railway en consortium avec Colas Rail
Roumanie	Systèmes	Construction de la ligne 1 du métro de Cluj-Napoca, en consortium avec les entreprises de travaux publics Gulermak et Arcada
États-Unis	Matériels roulants	Fourniture de 130 tramways Citadis™ à plancher bas à la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA), avec des options pour 30 véhicules supplémentaires
États-Unis	Matériels roulants	Fourniture de 60 voitures à un niveau au Département des Transports du Connecticut (CTDOT), assortie d' options pour 313 voitures supplémentaires

3. Carnet de commandes

Au 30 septembre 2023, le carnet de commandes a atteint € 90,1 milliards, porté par une forte performance commerciale, tout en offrant au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une hausse de 3 % à la fois sur une base réelle et sur une base organique par rapport au 31 mars 2023, principalement grâce aux ajustements positifs des prix contractuels.

L'appréciation de plusieurs devises par rapport à l'euro (EUR) depuis mars 2023, principalement le dollar américain (USD) et le peso mexicain (MXN) dans les Amériques ont eu un impact positif sur le carnet de commandes pour un montant total de € 0,3 milliard. Cette fluctuation a principalement affecté le carnet de commandes des lignes de produits services et systèmes.

Décomposition géographique

Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Exercice clos le	
	30 septembre 2023	% contrib	31 mars 2023	% contrib
Europe	50 802	57 %	49 146	56 %
Amérique	14 245	16 %	13 796	16 %
Asie/Pacifique	12 975	14 %	12 191	14 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	12 058	13 %	12 254	14 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	90 080	100 %	87 387	100 %

Décomposition par produit

Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Exercice clos le	
	30 septembre 2023	% contrib	31 mars 2023	% contrib
Matériels roulants	43 328	48 %	42 806	49 %
Services	31 860	36 %	30 741	35 %
Systèmes	7 320	8 %	6 330	7 %
Signalisation	7 572	8 %	7 510	9 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	90 080	100 %	87 387	100 %

4. Compte de résultat

4.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'élève à € 8,4 milliards au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, soit une hausse de 5 % sur une base réelle et 9 % sur une base organique par rapport au semestre clos le 30 septembre 2022. Les ventes relatives aux contrats non-performants, définis comme étant les ventes sur des projets avec une marge à terminaison négative, s'élèvent à € 1,0 milliard au cours du premier semestre de l'exercice 2023/24.

Décomposition géographique Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023		Semestre clos le 30 septembre 2022		% Variation sep 23/sep 22	
	% contrib	% contrib	Réel	Organique		
Europe	4 875	57 %	4 788	59 %	2 %	3 %
Amérique	1 664	20 %	1 352	17 %	23 %	29 %
Asie/Pacifique	1 165	14 %	1 178	15 %	(1) %	7 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	739	9 %	730	9 %	1 %	10 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	8 443	100 %	8 048	100 %	5 %	9 %

Décomposition par produit Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023		Semestre clos le 30 septembre 2022		% Variation sep 23/sep 22	
	% contrib	% contrib	Réel	Organique		
Matériels roulants	4 463	52 %	4 360	54 %	2 %	6 %
Services	1 986	24 %	1 802	23 %	10 %	14 %
Systèmes	751	9 %	734	9 %	2 %	5 %
Signalisation	1 243	15 %	1 152	14 %	8 %	12 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	8 443	100 %	8 048	100 %	5 %	9 %

En **Europe**, les ventes ont atteint € 4,9 milliards pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, soit 57 % du chiffre d'affaires total du Groupe, ce qui représente une augmentation de 2 % sur une base réelle. Cela vient principalement de l'exécution d'importants contrats de matériels roulants, notamment les trains Coradia™ Stream aux Pays-Bas, les trains régionaux Regio 2N et les trains à très grande vitesse Avelia™ Horizon pour la SNCF, les trains EMU de Métro Parisien pour la RATP en France, les trains régionaux Coradia™ Stream pour Trenitalia en Italie, les trains ICE 4 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. La montée en puissance des contrats de service au Royaume-Uni a également contribué de manière significative à cette croissance. D'autre part, d'importants contrats de matériels roulants tels que les trains S-Bahn Stuttgart pour la Deutsche Bahn en Allemagne ainsi que les trains périurbains Francilien pour SNCF en France 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 € 1,7 milliard, soit 20 % du chiffre d'affaires du Groupe et une augmentation de 23 % sur une base réelle. Les ventes de la région ont été portées par les voitures de métro pour BART à San Francisco et le projet Tren Maya pour le Fonds national pour la promotion du tourisme au Mexique. Le projet de trains à grande vitesse Amtrak aux États-Unis, le système de métro léger pour le REM au Canada ainsi que les trains

Metropolis™ du système ferroviaire métropolitain de São Paulo au Brésil font également partie des principaux contributeurs aux ventes de la région.

En **Asie/Pacifique**, les ventes se sont élevées à € 1,2 milliard, soit 14 % des ventes du Groupe, représentant une baisse de 1 % sur une base réelle par rapport à l'année dernière. 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 et des trains régionaux VLocity™ pour le ministère des Transports de Victoria en Australie.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 0,7 milliard, ce qui représente une augmentation de 1 % 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, le contrat de matériels roulants pour les trains X'Trapolis™ Mega en Afrique du Sud, ainsi que les locomotives de fret Prima™ pour Kazakh Railways et Azerbaïdjan Railways, sont les principaux contributeurs aux ventes de la région.

4.2 Recherche et développement

Durant le premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint € (330) millions, soit 3,9 % 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 autonome, la data science et l'orchestration de la mobilité. Le montant net de la R&D s'élève à € (254) millions avant dotation aux amortissements des Affectations du Prix d'Acquisition (« APA »).

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023	Semestre clos le 30 septembre 2022
Dépenses brutes de R&D	(330)	(297)
<i>Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	<i>3,9 %</i>	<i>3,7 %</i>
Financements reçus (*)	56	50
Dépenses nettes de R&D	(274)	(247)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	70	57
Dotation aux amortissements des coûts de développements capitalisés (**)	(50)	(41)
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat)	(254)	(231)
<i>Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	<i>3,0 %</i>	<i>2,9 %</i>

(*) Les financements reçus incluent des financements publics à hauteur de € 34 millions à fin septembre 2023, contre € 31 millions à fin septembre 2022.

(**) Excluant € (30) millions de dotations aux amortissements de l'affectation du prix d'acquisition de Bombardier Transport au 30 septembre 2023, contre € (30) millions au 30 septembre 2022.

Les programmes financés par l'IPCEI Hydrogène ont été lancés. Ce programme européen d'importance permettra d'approfondir le développement du portefeuille de composants nécessaires pour les trains à hydrogène, les piles à combustible, les batteries et les convertisseurs de puissance. Il soutiendra le développement de nouveaux trains à hydrogène pour une utilisation régionale, sur les locomotives de manœuvre et de fret, en s'appuyant sur le retour d'expérience des trains régionaux **Coradia iLint™** qui sont désormais en service commercial.

Le développement de la gamme Avelia se poursuit. Deux pré-séries de rames **Avelia Horizon™** poursuivent leurs tests dynamiques sur le réseau français. Le cap des 320 km/h a été franchi le 23 septembre. Le développement des configurations internationales se poursuit.

Partant de l'ADN **Citadis™**, Alstom développe un tramway qui répond aux spécificités du marché aux Etats-Unis, avec une attention particulière sur l'expérience passager et la possibilité d'opérer sans caténaire.

Le remplacement du train de banlieue **Adessia™** a été lancé pour répondre aux exigences de marché au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. Cette nouvelle gamme de produit inclura les versions EMU, BMU, BEMU et HMU de façon à également remplacer les trains Diesel existants.

Les autres développements de la ligne de produit Matériels Roulants se sont concentrés sur la gamme Alstom **Coradia stream™** qui a été étendue avec des voitures plus longues et une chaîne de traction 15kV (principalement pour l'Allemagne), et les locomotives Alstom **TRAXX™ Multi-système 3** avec le développement de la version passager à 200 km/h. La mise à niveau des Large gauge Métros destinés au marché indien est en cours.

La ligne de produits Services continue de se concentrer sur les concepts d'exploitation durable, efficace et écologique tels que les initiatives de modernisation de la traction et **Health-Hub™**, une solution innovante pour les activités d'exploitation et de maintenance.

La ligne de produits Signalisation a travaillé sur la convergence aux Standards Européens de **Atlas™**, renforçant sa présence sur le marché avec son intégration dans la plateforme TRAXX et sécurisant de nouveaux contrats pour des opérations transfrontalières, **ERTMS*** niveau 2 et niveau 3 pour des solutions embarquées associées à l'exploitation automatique des trains, et a poursuivi son expansion avec un nouveau contrat au Canada avec la solution de contrôle embarqué des trains **ATLAS™**. Alstom a également continué à développer des solutions CBTC comme Urbalis **Fluence™** (ex.Torino Line 1), **Urbalis™ 400™** (ex. Cluj Metro, Surat Metro L1&2, Bhopal & Indore Metro) et **Cityflo™ 650™** (ex. Delhi Line 7 extension, Metro Santiago de los Caballeros) pour les métros et les tramways, ainsi que **ICONIS™** et **Ebi™Screen™** pour les Centres de Contrôle Opérationnels, maximisant la fluidité du trafic et orchestrant les opérations à distance.

Alstom Signalisation joue également un rôle clé dans le pilier Système et Innovation en définissant une architecture fonctionnelle harmonisée pour le système ferroviaire, y compris les voies de migration et le cadre réglementaire, et en contribuant à plusieurs projets phares tels que MOTIONAL (FP1), R2DATO (FP2) et FUTURE (FP6).

Le cluster Alstom Innovation a poursuivi le développement de solutions de **Mobilité Autonome** pour les trains Passagers & Fret.

4.3 Performance opérationnelle

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, le résultat d'exploitation ajusté combiné d'Alstom a atteint € 438 millions, soit une marge opérationnelle de 5,2 %, contre € 397 millions ou 4,9 % au cours de la même période l'exercice précédent.

Les frais de vente et d'administration en pourcentage ont représenté 6,4 % 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 € 65 millions, en baisse par rapport à la contribution de € 75 millions pour la même période de l'exercice précédent, impactée par des taux de change défavorables. Les contributions de CASCO Signal Limited et de Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. s'élèvent respectivement à € 30 millions et € 13 millions, contre € 32 millions et € 13 millions respectivement pour la même période de l'exercice précédent. La contribution des autres sociétés mises en équivalence du Groupe s'élève à € 22 millions, contre € 30 millions pour la même période de l'exercice précédent.

4.4 Du résultat d'exploitation ajusté au résultat net ajusté

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, Alstom a enregistré des charges de restructuration et de rationalisation de € (7) millions, liées principalement à l'adaptation des moyens de production, notamment en Allemagne pour € (3) millions, en France pour € (2) millions et aux Etats-Unis pour € (2) millions.

Les coûts d'intégration et autres coûts avant la dépréciation des actifs corporels liés à l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») d'Alstom pour un montant de € (92) millions correspondent aux coûts supplémentaires liés à l'intégration de Bombardier Transport pour un montant de € (65) millions, des honoraires juridiques liés à l'intégration de Bombardier Transport pour € (6) millions, et diverses dépenses exceptionnelles pour € (21) millions.

Dans leur ensemble, les autres produits et charges d'Alstom s'élèvent à € (98) millions pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, soit une baisse de € 24 millions par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Considérant les coûts de restructuration et de rationalisation, les coûts d'intégration et les autres coûts non-opérationnels, le résultat d'exploitation avant impact de l'amortissement et de la dépréciation des actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'APA d'Alstom s'établit à € 275 millions, contre € 200 millions lors de la même période de l'exercice précédent.

Les frais financiers nets se sont élevés à € (98) millions, impactés par la hausse des taux d'intérêts, contre € (24) millions pour la même période de l'exercice précédent.

Le Groupe a enregistré une charge d'impôt sur le résultat de € (28) millions durant le premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, correspondant à un taux d'imposition effectif hors APA de 25 %, contre € (29) 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 € 53 millions - excluant l'amortissement de l'APA provenant des coentreprises chinoises de € (5) millions -, contre € 62 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., Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd et Changchun Changke Alstom Railway Vehicles Company Ltd.

Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle s'établit à € 12 millions, contre € 11 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 et sa dépréciation et net de la charge d'impôt correspondante, s'élève à € 174 millions pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, contre un résultat net ajusté de € 179 millions lors de la même période de l'exercice précédent.

4.5. Du résultat net ajusté au résultat net

Durant le premier semestre de l'exercice 2023/24, l'amortissement et la dépréciation 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 € (189) millions avant impôts, contre € (214) millions au cours de la même période de l'exercice précédent. L'effet fiscal positif associé à l'APA s'élève à € 16 millions, contre € 19 millions lors de la même période de l'exercice précédent.

Le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, incluant l'effet net de l'APA après impôt pour € (173) millions, s'élève à € 1 million, contre € (16) millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

Le résultat net des activités non poursuivies du premier semestre de l'exercice 2023/24 est nul. En conséquence, le résultat net combiné du Groupe (part du Groupe) s'élève à € 1 million pour le premier semestre l'exercice fiscal 2023/24, contre € (21) millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

5. Cash-flow libre

	Semestre clos le 30 septembre 2023	Semestre clos le 30 septembre 2022
EBIT avant APA	275	200
Dépréciations et amortissements (avant APA)	211	233
Dividendes des Joint-Ventures	106	97
EBITDA avant APA + Dividendes des Joint-Ventures	592	530
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(86)	(99)
R&D capitalisés	(70)	(57)
Frais financiers & Impôts sur les sociétés décaissés	(164)	(86)
Autres	(15)	48
Fonds provenant des activités opérationnelles	256	336
Variation du besoin en fonds de roulement commercial	(730)	(44)
Variation du besoin en fonds de roulement contractuel	(645)	(337)
CASH-FLOW LIBRE	(1 119)	(45)

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à € (1 119) millions pour le premier semestre de l'exercice 2023/24 contre € (45) millions pour la même période de l'exercice précédent.

Les fonds provenant des activités opérationnelles s'élèvent à € 256 millions, contre € 336 millions pour la même période de l'exercice précédent, malgré une hausse de l'EBIT avant APA (€ 275 millions contre € 200 millions pour la même période de l'exercice précédent).

Les dépréciations et amortissements excluant l'APA s'élèvent à € 211 millions (€ 395 millions en incluant l'APA), contre € 233 millions au cours de la même période l'exercice précédent, (€ 441 millions en incluant l'APA). L'amortissement lié au droit d'utilisation sur l'actif s'élève à € 61 millions au de l'exercice, en ligne avec les € 68 millions sur la même période de l'exercice fiscal 2022/23.

La trésorerie nette financière a atteint € (92) millions, contre € (14) millions pour la même période de l'exercice précédent, principalement en raison des taux d'intérêt accrus sur la dette à court terme du Groupe et des commissions d'engagement versées dans le cadre du « Committed Guarantee Facility Agreement » (« CGFA ») renégocié en juillet 2022.

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, Alstom a dépensé € (86) millions en dépenses d'investissement hors R&D, contre € (99) millions pour la même période de l'exercice précédent. Le programme d'investissement s'est concentré sur les investissements liés à la transformation et à la productivité en Europe ainsi que sur la stratégie de développement continu de la capacité de fabrication dans les pays à faible coût tels que la Pologne, le Brésil, la Hongrie, le Mexique, le Kazakhstan et l'Inde. Alstom a également accru ses investissements consacrés aux économies d'énergie et à la sécurité, renforçant ainsi l'engagement du Groupe pour une croissance durable.

La génération de trésorerie a été affectée par la variation du besoin en fonds de roulement à hauteur de € (1 375) millions, contre € (381) millions pour la même période de l'exercice précédent. Celle-ci est principalement due à une dégradation de la variation du besoin en fonds de roulement commercial, dont l'augmentation de l'inventaire de € 408 millions est le principal élément, ainsi qu'à un remboursement ponctuel de TVA suite à un changement de norme comptable en France pour € 380 millions. La variation du besoin en fonds de roulement contractuel reflète les impacts négatifs du retard du programme Aventura au Royaume-Uni et du niveau d'acomptes plus faible que prévu au premier semestre.

6. Trésorerie (dette) nette

Au 30 septembre 2023, le Groupe a enregistré une trésorerie nette de € (3 433) millions, contre une trésorerie nette de € (2 135) millions au 31 mars 2023. La hausse de € 1 298 millions est expliquée par plusieurs facteurs : la consommation de cash libre pour € (1 119) millions, les paiements de dividendes pour € (46) millions, le leasing pour € (72) millions, et d'autres éléments incluant les impacts de taux de change et les remèdes, à hauteur de € (53) millions.

7. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 30 septembre 2023 s'élèvent à € 9 121 millions (y compris les intérêts minoritaires) contre € 9 102 millions au 31 mars 2023. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de € 1 million ;
- La réévaluation des engagements de retraites à prestations définies (reportées en capitaux propres) pour un montant de € (40) millions nets d'impôt ;
- Des écarts de conversion pour un montant de € 63 millions ;
- Des dividendes de € (95) millions versés par Alstom SA ;
- Une augmentation de capital de € 58 millions liée aux actions de performance et aux dividendes convertibles en actions ;
- D'autres éléments, incluant une volatilité de € 23 millions liée à la valorisation de marché et € 16 millions de reconnaissance de paiements liés aux actions en équité.

8. Evènements postérieurs à la clôture

8.1 Notation de Moody's Investor Service

L'agence de notation Moody's Investors Service a décidé le 12 octobre de confirmer la note d'émetteur long terme d'Alstom à Baa3. Elle a abaissé sa perspective de crédit de Stable à Négative.

8.2 Nouvelle ligne de crédit

Le 31 octobre 2023, le Groupe a signé une nouvelle ligne de crédit d'un montant de € 2,25 milliards avec une banque internationale de premier rang démontrant ainsi une nouvelle fois la flexibilité financière d'Alstom. Cette facilité n'est conditionnée à aucun critère financier et sa date de maturité est fixée à Octobre 2024 avec deux options d'extension de six mois à la discrétion des emprunteurs.

8.3 Projet de plan d'économies pour réduire les frais généraux

Annonce le mardi 14 novembre par le management d'Alstom à l'instance européenne représentative du personnel d'un projet de plan d'économies pour réduire les frais généraux représentant près de 10 % du total des effectifs administratifs et commerciaux (réduction d'environ 1 500 équivalents temps plein).

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 en % sur le Carnet de commandes

La marge brute en % sur le Carnet de commandes est un indicateur clé de performance permettant de refléter le niveau de performance future des contrats en carnet. Elle correspond à la différence entre le chiffre d'affaires restant à réaliser et les coûts des ventes non encourus à date pour les contrats en carnet. Ce pourcentage, qui représente une moyenne du portefeuille des contrats en carnet, est pertinent pour projeter la rentabilité à moyen et long terme.

9.4 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.

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

9.5.1 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., Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd et Changchun Changke Alstom Railway Vehicles Company Ltd.

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.

9.5.2 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 2023/24, 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 2023	Semestre clos le 30 septembre 2022
Chiffre d'affaires	8 443	8 048
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	438	397
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	<i>5,2 %</i>	<i>4,9 %</i>
Gains / (pertes) sur cession d'activités	1	(20)
Charges de restructuration et rationalisation	(7)	(6)
Perte de valeur sur actifs et autres	(92)	(96)
Renversment de la contribution des sociétés mises en équivalence	(65)	(75)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) AVANT APA & DEPRECIATION	275	200
Amortissement & dépréciation liés à l'APA*	(189)	(214)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	86	(14)

(*) Montant brut hors taxe.

9.6 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 2023	Semestre clos le 30 septembre 2022
Résultat Net Ajusté	174	179
Amortissements & dépréciation d'actifs valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix	(173)	(195)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (PART DU GROUPE)	1	(16)

9.7 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 2023	Exercice clos le 30 septembre 2022
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	(967)	95
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>		
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(156)	(156)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	4	16
CASH FLOW LIBRE	(1 119)	(45)

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 € (1 119) millions au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, contre € (45) millions au cours de la même période l'exercice précédent.

9.8 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 2023, les capitaux employés ont atteint € 13 012 millions, comparés aux € 11 728 millions à fin Mars 2023.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023	Exercice clos le 31 mars 2023
Actifs non courants	16 698	16 845
moins impôts différés	(634)	(596)
moins actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette	(103)	(108)
Capitaux employés - actifs non courants (A)	15 961	16 141
Actifs courants	16 515	14 551
moins trésorerie et équivalents de trésorerie	(826)	(826)
moins autres actifs financiers courants	(59)	(92)
Capitaux employés - actifs courants (B)	15 630	13 633
Passifs courants	19 467	17 643
moins dettes financières courantes	(1 665)	(396)
plus les obligations au titre de contrats de location	515	501
moins les autres obligations associée à une dette financière	(145)	(144)
plus provisions non courantes	407	442
Capitaux employés - passifs (C)	18 579	18 046
CAPITAUX EMPLOYES (A)+(B)-(C)	13 012	11 728

9.9 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 2023, le Groupe a enregistré un niveau de trésorerie de € (3 433) millions, comparé à une position de trésorerie de € (2 135) millions au 31 mars 2023.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023	Exercice clos le 31 mars 2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie	826	826
Autres actifs financiers courants	59	65
Actifs financiers non courants directement associés	27	27
<i>moins:</i>		
Dettes financières courantes	1 665	396
Dettes financières non-courantes	2 680	2 657
TRESORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PERIODE	(3 433)	(2 135)

9.10 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.

9.11 Chiffre d'affaires par devise

	Semestre clos le 30 septembre 2023 en % du chiffre d'affaires
Devises	
EUR	46,3 %
USD	12,5 %
GBP	11,5 %
INR	5,0 %
AUD	4,8 %
CAD	3,0 %
SEK	2,7 %
ZAR	2,6 %
MXN	2,2 %
KZT	1,2 %
BRL	1,2 %
Devises inférieures à 1 % de chiffre d'affaires	7,1 %

9.12 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)	
30 septembre 2023					
Chiffre d'affaires	8 443				8 443
Coût des ventes	(7 432)	154			(7 278)
Marge Brute Ajustée avant APA (*)	1 011	154	-	-	1 165
Frais de recherche et développement	(284)	30			(254)
Frais commerciaux	(180)	-			(180)
Frais administratifs	(358)	-			(358)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-			65	65
Résultat d'exploitation ajusté (*)	189	184	-	65	438
Autres produits/(charges)	(98)				(98)
Reprise de la quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-			(65)	(65)
Résultat d'exploitation avant APA (*)	91	184	-	-	275
Frais financiers	(98)				(98)
Résultat avant impôts	(7)	184	-	-	177
Charge d'impôt	(28)	(16)			(44)
Quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence	48	5			53
Résultat net des activités poursuivies	13	173	-	-	186
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(12)				(12)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté (*)	1	173	-	-	174
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(173)			(173)
Résultat net des activités non poursuivies	-				-
Résultat net (part du Groupe)	1	-	-	-	1

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

Ajustements au 30 septembre 2023 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA »), incluant le résultat net des sociétés mises en équivalence, net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) Impact du regroupement d'activités : dépréciation d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») liés au plan de restructuration en Allemagne (voir la note 3.6 des états financiers), net de la charge d'impôt correspondante – pas d'impact sur ce semestre ;
- (3) 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 (voir section 9.5.1. « Résultat d'exploitation ajusté »).

<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 résultats 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 résultats 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) & dépréciation nets 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 »), incluant le résultat net des sociétés mises en équivalence, net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) Impact du regroupement d'activités : dépréciation d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») liés au plan de restructuration en Allemagne (voir la note 3.6 des états financiers), net de la charge d'impôt correspondante – pas d'impact sur ce semestre ;
- (3) 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 ;
- (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 (voir section 9.5.1. « Résultat d'exploitation ajusté »).

9.13 De la Valeur d'Entreprise à la Valeur Nette

<i>(en millions d'€)</i>		Semestre clos le 30 septembre 2023	Semestre clos le 31 mars 2023
Dette brute totale, incluant les obligations locatives	(1)	4 897	3 579
Engagements de retraite net des actifs d'impôts différés et anticipés liés aux retraites	(2)	632	582
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	104	105
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(4)	(826)	(826)
Autres actifs financiers courants	(4)	(59)	(65)
Autres actifs financiers non-courants	(5)	(55)	(56)
Actifs/(Passifs) d'impôts différés nets	(6)	(493)	(443)
Participations dans des entreprises associées & JVs, excluant les JVs chinoises	(7)	(110)	(123)
Participations non-consolidées	(8)	(75)	(82)
Bridge		4 015	2 671

- (1) Dette et locations court-terme et long-terme (Note 20), excluant la location à un opérateur métro de Londres pour € 109 millions dû à un actif financier équivalent (Notes 14 et 20)
- (2) En accord avec la Note 22, retraité de € (25) 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 € 27 millions et dépôt sur un prêt US pour € 28 millions (Notes 14 et 22)
- (6) Actifs/(Passifs) d'impôts différés - en accord avec le bilan, net de € (25) 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

9.14 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 2023
Plan d'amortissement, tel que rapporté dans le Compte de Résultat (*)	(3 148)
2021	(71)
2022	(428)
2023	(436)
2024	(368)
2025	(373)
2026	(264)
2027	(213)
2028	(203)
2029	(166)
2030	(138)
2031	(107)
2032	(96)
2033	(95)
2034	(46)
Au-delà	(143)

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

9.15 Variation du besoin en fonds de roulement commercial et contractuel

La variation du besoin en fonds de roulement contractuel est la somme des éléments suivants :

- Actis et Passifs sur contrat, incluant les avances et acomptes client
- Provisions courantes, incluant les risques sur contrats et garanties

La variation du besoin en fonds de roulement commercial correspond aux activités non strictement contractuelles, donc non incluses dans la variation du besoin en fonds de roulement lié aux projets. Elle inclut les éléments suivants :

- Inventaire
- Clients et comptes rattachés
- Fournisseurs et comptes rattachés
- Autres éléments du besoin en fonds de roulement, définis comme la somme des Autres actifs/passifs courants et des Provisions non courantes

9.16 Fonds provenant des activités opérationnelles

Les fonds provenant des activités opérationnelles dans le tableau de passage de l'EBIT au Cash-flow libre correspondent au Cash-flow libre généré par les activités opérationnelles, avant les variations du besoin en fonds de roulement.

9.17 EBITDA avant APA + dividendes des JV

EBITDA avant APA + dividendes des JV est la somme de l'EBIT avant APA, avant dépréciations et amortissements, et des dividendes reçus des Joint-Ventures sur la période considérée.

Etats financiers consolidés intermédiaires résumés

Semestre clos le 30 septembre 2023

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos le	
		30 septembre 2023	30 septembre 2022
Chiffre d'affaires	(4)	8 443	8 048
Coût des ventes		(7 432)	(7 168)
Frais de recherche et développement	(5)	(284)	(261)
Frais commerciaux		(180)	(178)
Frais administratifs		(358)	(329)
Autres produits/(charges)	(6)	(98)	(120)
Résultat d'exploitation		91	(8)
Produits financiers	(7)	26	23
Charges financières	(7)	(124)	(47)
Résultat avant impôts		(7)	(32)
Impôt sur les bénéfices	(8)	(28)	(29)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	(13)	48	56
Résultat net des activités poursuivies		13	(5)
Résultat net des activités non poursuivies	(9)	-	(5)
RÉSULTAT NET		13	(10)
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère		1	(21)
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		12	11
Résultat net des activités poursuivies attribuable :			
· aux propriétaires de la société mère		1	(16)
· aux participations ne donnant pas le contrôle		12	11
Résultat net des activités non poursuivies attribuable :			
· aux propriétaires de la société mère		-	(5)
· aux participations ne donnant pas le contrôle		-	-
Résultat net par action (en €)			
· Résultat de base	(10)	0,00	(0,06)
· Résultat dilué	(10)	0,00	(0,06)

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 le	
		30 septembre 2023	30 septembre 2022
Résultat net de la période		13	(10)
Réévaluation des engagements de retraites à prestations définies	(22)	(52)	298
Instruments de capitaux propres à la JV par OCI		(2)	6
Impôt sur les éléments non recyclables	(8)	7	(113)
Eléments non recyclables en résultat		(47)	191
<i>dont sociétés mises en équivalence</i>		-	-
Gains (pertes) sur instruments financiers de couverture		(3)	6
Réserve des coûts de couverture		35	49
Ecart de conversion (*)		67	170
Impôt sur les éléments recyclables	(8)	(10)	(14)
Eléments recyclables en résultat		89	211
<i>dont sociétés mises en équivalence</i>	(13)	(5)	10
RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE		55	392
Attribuable :			
• aux propriétaires de la société mère		44	383
• aux participations ne donnant pas le contrôle		11	9
Résultat global consolidé attribuable aux propriétaires de la société mère et provenant des :			
• Activités poursuivies		44	388
• Activités non poursuivies		-	(5)
Résultat global consolidé attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle et provenant des :			
• Activités poursuivies		10	9
• Activités non poursuivies		1	-

(*) Inclut les écarts de conversion sur la réserve d'écarts actuariels pour € 8 millions au 30 septembre 2023 (€ 3 millions au 30 septembre 2022)

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

BILAN CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

Actifs

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2023	Au 31 mars 2023
Écarts d'acquisition	(11)	9 402	9 380
Immobilisations incorporelles	(11)	2 465	2 606
Immobilisations corporelles	(12)	2 515	2 481
Participations dans les coentreprises et entreprises associées	(13)	1 067	1 131
Autres titres de participation		76	82
Autres actifs non courants	(14)	539	569
Impôts différés	(8)	634	596
Total des actifs non courants		16 698	16 845
Stocks et en-cours	(15)	4 216	3 729
Actifs sur contrat	(15)	5 369	4 533
Clients et comptes rattachés	(15)	3 019	2 670
Autres actifs opérationnels courants	(15)	3 026	2 728
Autres actifs financiers courants	(18)	59	65
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(19)	826	826
Total des actifs courants		16 515	14 551
Actifs destinés à la vente	(9)	-	-
TOTAL DE L'ACTIF		33 213	31 396

Capitaux propres et passifs

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2023	Au 31 mars 2023
Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	(16)	9 017	8 997
Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		104	105
Total des capitaux propres		9 121	9 102
Provisions non courantes	(15)	407	442
Provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés	(22)	906	923
Emprunts non courants	(20)	2 681	2 657
Dettes non courantes sur contrats de location	(20)	515	501
Impôts différés	(8)	116	128
Total des passifs non courants		4 625	4 651
Provisions courantes	(15)	1 750	1 779
Emprunts courants	(20)	1 665	396
Dettes courantes sur contrats de location	(20)	145	144
Passifs sur contrat	(15)	6 958	6 781
Fournisseurs et comptes rattachés	(15)	4 223	3 640
Autres passifs opérationnels courants	(15)	4 726	4 903
Total des passifs courants		19 467	17 643
Passifs liés à des actifs destinés à la vente	(9)	-	-
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF		33 213	31 396

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 le	
		30 septembre 2023	30 septembre 2022
Résultat net		13	(10)
Dotations aux amortissements et dépréciations	(11)/(12)	395	441
Charge relative aux paiements fondés sur des actions		16	27
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		(11)	6
Ajustement des flux relatifs aux engagements de retraite et avantages assimilés		-	10
Plus/moins-values sur cessions d'actifs		(3)	18
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	(13)	58	41
Charge d'impôt différé inscrite au compte de résultat		(43)	(95)
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation - hors variation du besoin en fonds de roulement		425	438
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation (b)	(15)	(1 392)	(343)
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation		(967)	95
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles		4	16
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)		(156)	(156)
Augmentation/(diminution) des autres actifs non courants	(14)	8	15
Acquisition d'activités après déduction de la trésorerie acquise	(2)	(9)	(29)
Cession d'activités après déduction de la trésorerie cédée		-	(73)
Variation nette de la trésorerie liée aux investissements		(153)	(227)
<i>Dont flux d'investissements liés aux activités non poursuivies</i>	<i>(9)</i>	<i>(5)</i>	<i>(5)</i>
Dividendes versés y compris versements aux participations ne donnant pas le contrôle		(46)	(51)
Variation nette des emprunts courants et non courants	(20)	1 197	248
Variation nette des dettes sur contrats de location	(20)	(72)	(76)
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants	(20)	30	25
Variation nette de la trésorerie liée au financement		1 109	146
(DIMINUTION)/AUGMENTATION NETTE DE LA TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE		(11)	14
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début de période		826	810
Incidence des variations de taux de conversion		11	7
Transfert vers actifs destinés à la vente		-	2
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE EN FIN DE PERIODE	(19)	826	833
<i>(a) Intérêts reçus et payés</i>		<i>(60)</i>	<i>(14)</i>
<i>(b) Impôts payés</i>		<i>(73)</i>	<i>(72)</i>

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Analyse de la variation de la trésorerie nette/(endettement net)		
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(11)	14
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants	(30)	(25)
Variation nette des emprunts courants et non courants	(1 197)	(248)
Dettes nettes des entités acquises/cédées à leur date d'acquisition/cession et autres variations	(60)	38
Diminution/(Augmentation) de l'endettement net	(1 298)	(221)
Trésorerie nette/(Endettement net) en début de période	(2 135)	(2 085)
TRESORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PERIODE	(3 433)	(2 306)

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

ETAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€, à l'exception du nombre d'actions)</i>	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	Ecarts actuariels	Couverture des flux de trésorerie				
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		-	-	(50)	-	-	-	(50)	-	(50)
Dividendes payés		-	-	(43)	-	-	-	(43)	(8)	(51)
Augmentation de capital par émission de titres	2 432 331	17	35	-	-	-	-	52	-	52
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	-	-	-	27	-	-	-	27	-	27
Au 30 septembre 2022	376 216 087	2 634	5 388	1 184	349	6	(282)	9 279	113	9 392
Variation des autres éléments du résultat global		-	-	23	53	(7)	(368)	(299)	(11)	(310)
Résultat net de la période		-	-	(111)	-	-	-	(111)	13	(98)
Total du résultat global		-	-	(88)	53	(7)	(368)	(410)	2	(408)
Variation d'intérêts et autres		-	-	(1)	4	-	-	3	-	3
Dividendes payés		-	-	-	-	-	-	-	(11)	(11)
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	4 237 367	29	56	-	-	-	-	85	-	85
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres	-	-	-	39	-	-	-	39	-	39
Au 31 mars 2023	380 453 454	2 663	5 445	1 134	406	(1)	(650)	8 997	105	9 102
Variation des autres éléments du résultat global		-	-	23	(40)	(3)	63	43	(1)	42
Résultat net de la période		-	-	1	-	-	-	1	12	12
Total du résultat global		-	-	24	(40)	(3)	63	44	11	55
Variation d'intérêts et autres		-	-	(1)	-	-	(1)	(2)	(1)	(3)
Dividendes convertibles en actions	2 435 803	17	41	(58)	-	-	-	-	-	-
Dividendes payés		-	-	(37)	-	-	-	(37)	(11)	(48)
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	1 401 811	10	-	(10)	-	-	-	-	-	-
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres et autres	-	-	-	16	-	-	-	16	-	16
Au 30 septembre 2023	384 291 068	2 690	5 486	1 067	366	(4)	(588)	9 017	104	9 121

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

NOTES ANNEXES AUX COMPTES CONSOLIDES

A.	ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE	37
	Note 1. Événements significatifs	37
	Note 2. Variations de périmètre	38
B.	PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS A DES ESTIMATIONS	38
	Note 3. Principes comptables	38
C.	INFORMATIONS SECTORIELLES	40
	Note 4. Informations sectorielles	40
D.	AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT	42
	Note 5. Frais de recherche et développement	42
	Note 6. Autres produits et charges	43
	Note 7. Résultat financier	43
	Note 8. Impôt sur les bénéfices	44
	Note 9. Résultat des activités non poursuivies et actifs détenus en vue de la vente	44
	Note 10. Résultat par action	45
E.	ACTIFS NON COURANTS	46
	Note 11. Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	46
	Note 12. Immobilisations corporelles	49
	Note 13. Participations dans les coentreprises et entreprises associées	50
	Note 14. Autres actifs non courants	52
F.	BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	52
	Note 15. Analyse du besoin en fonds de roulement	52
G.	CAPITAUX PROPRES ET DIVIDENDES	55
	Note 16. Capitaux propres	55
	Note 17. Distribution de dividendes	56
H.	FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER	56
	Note 18. Autres actifs financiers courants	56
	Note 19. Trésorerie et équivalents de trésorerie	56
	Note 20. Dette financière	57
	Note 21. Instruments financiers et gestion des risques financiers	58
I.	ENGAGEMENTS DE RETRAITES	59
	Note 22. Engagements de retraite et avantages assimilés	59
J.	CONTENTIEUX	60
	Note 23. Contentieux	60
K.	AUTRES INFORMATIONS	69
	Note 24. Parties liées	69
	Note 25. Événements postérieurs à la clôture	69
	Note 26. Périmètre de consolidation	70

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 14 novembre 2023.

A. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE

NOTE 1. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

Événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation

Alstom a publié, le 4 octobre 2023, des informations financières préliminaires sur son premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, clos le 30 septembre 2023, ainsi que la révision des perspectives de l'exercice fiscal 2023/24 (communiqué de presse du 4 octobre 2023). A la suite de cette annonce, le cours de l'action Alstom a sensiblement baissé rendant la capitalisation boursière du groupe inférieure à la valeur nette de ses actifs. Selon la norme IAS 36, cette situation doit être considérée comme un événement nécessitant de réaliser un test de dépréciation (détaillé dans la note 11.1). Ce test de dépréciation a confirmé que la valeur recouvrable des actifs était supérieure à leur valeur comptable au 30 septembre 2023, par conséquent pas de dépréciation enregistrée sur la période sur les écarts d'acquisition.

Certains actifs comme les technologies, autres immobilisations incorporelles 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 2023, le Groupe n'a pas identifié d'événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation au 30 septembre 2023.

NOTE 2. VARIATIONS DE PERIMETRE

Il n'y a aucune évolution significative dans la variation de périmètre sur le semestre clos au 30 septembre 2023.

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 2023 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 2023, et conformément à la norme IAS 34, Information financière intermédiaire ;
- En utilisant les mêmes principes comptables et méthodes d'évaluation qu'au 31 mars 2023, 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 2023

Plusieurs amendements sont applicables au 1er avril 2023 et approuvés par l'Union européenne :

- Amendements à l'IAS 1 « Présentation des états financiers », sur l'Énoncé des Pratiques n° 2 IFRS : concernant les informations à fournir sur les méthodes comptables ;
- Amendements à l'IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs » : modification de la définition du terme « estimations comptables » ;
- Amendements à l'IAS 12 « Impôts sur le résultat » : Impôts différés relatifs aux actifs et passifs résultant d'une seule opération.

Ces amendements en vigueur au 1^{er} avril 2023 pour Alstom n'ont pas d'impact significatif sur les états financiers consolidés du Groupe.

3.3 Nouvelles normes et interprétations d'application non encore obligatoire

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

- Amendements à l'IAS 1 « Présentation des états financiers » : Classification des passifs comme « courants » ou « non courants » (applicable à compter des exercices ouverts après le 1er janvier 2024) ;
- Amendements à l'IFRS 16 « Contrats de location » : Exigences relatives aux transactions de ventes et de cession de bail (applicable à compter des exercices ouverts après le 1er janvier 2024) ;
- Amendements à l'IAS 7 « Tableau des flux de trésorerie » et à l'IFRS 7 « Instruments Financiers » : Entente de financement de fournisseurs ;
- Amendements à l'IAS 21 « Effets des variations des cours des monnaies étrangères » : Détermination du taux de change d'une devise inconvertible.

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

L'IASB a également publié un amendement à IAS 12 « Impôts sur le résultat » – Réforme fiscale internationale – Règles du Pilier Deux.

En raison de sa taille, le Groupe Alstom est concerné par les règles modèles du Pilier Deux de l'OCDE introduisant un impôt minimum de 15%, et qui devraient être applicables dès 2024. L'amendement à IAS 12 prévoit une exception temporaire à la comptabilisation d'impôts différés résultant de la mise en œuvre des règles du Pilier Deux et requiert des informations spécifiques en annexes des comptes. L'amendement devrait être applicable dès son adoption par l'Union Européenne. Au 30 Septembre 2023, le Groupe n'a comptabilisé aucun impôt différé au titre des règles du Pilier Deux et est en cours d'analyse des impacts potentiels de ce nouveau dispositif.

3.4 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 (73% 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).

3.5 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 2023, au mieux de la connaissance du groupe et compte tenu de l'analyse non encore finalisée sur les risques et opportunités liés aux conséquences du changement climatique, Alstom n'a pas identifié d'évènement justifiant de modifier l'analyse de risques environnementaux réalisée au 31 mars 2023. 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.

En signant un contrat d'achat d'électricité solaire virtuelle le 10 juillet 2023, afin de sécuriser l'acquisition de certificats d'énergie verte pendant 10 ans, Alstom a franchi une étape importante pour accélérer la décarbonation liée à la consommation énergétique de ses installations et sites en Europe. L'électricité sera achetée telle qu'elle est produite à partir de la ferme solaire espagnole, pour un volume estimé de 160 GWh/an. Le parc solaire qui sera construit en Andalousie devrait entrer en service début 2025 et devrait couvrir 80 % de la consommation électrique d'Alstom en Europe. Sur le plan comptable, ce contrat est séparé entre (i) le contrat hôte non financier (l'obligation de délivrer les certificats d'énergie verte du producteur à Alstom), qui est comptabilisé comme un contrat exécutoire, et (ii) un dérivé incorporé lié au prix de l'électricité (en raison du règlement net systématique entre le prix contractuel de l'électricité et le prix de marché) qui est comptabilisé à la juste valeur par le biais du compte de résultat. Ce contrat n'a pas d'impact significatif sur les comptes du Groupe au 30 septembre 2023.

3.6 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, relations avec les clients ainsi qu'aux immobilisations corporelles, 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 € (185) millions au 30 septembre 2023 contre € (208) millions au 30 septembre 2022, et celui impactant la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence s'élève à € (5) millions au 30 septembre 2023 contre € (6) million au 30 septembre 2022.

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 le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Matériels roulants	4 463	4 360
Services	1 986	1 802
Systèmes	751	734
Signalisation	1 243	1 152
Total Groupe	8 443	8 048

Chiffre d'affaires par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Europe	4 875	4 788
<i>dont France</i>	<i>1 237</i>	<i>1 250</i>
Amériques	1 664	1 352
Asie / Pacifique	1 165	1 178
Afrique / Moyen-Orient / Asie Centrale	739	730
Total Groupe	8 443	8 048

Carnet de commandes par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2023	Au 31 mars 2023
	Matériels roulants	43 328
Services	31 860	30 741
Systèmes	7 320	6 330
Signalisation	7 572	7 510
Total Groupe	90 080	87 387

Carnet de commandes par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2023	Au 31 mars 2023
	Europe	50 802
<i>dont France</i>	<i>13 070</i>	<i>13 121</i>
Amériques	14 245	13 796
Asie / Pacifique	12 975	12 191
Afrique / Moyen-Orient / Asie Centrale	12 058	12 254
Total Groupe	90 080	87 387

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 le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Dépenses de recherche et développement avant financements reçus	(330)	(297)
Financements reçus (*)	56	50
Dépenses de recherche et développement, net	(274)	(247)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	70	57
Dotations aux amortissements (**)	(81)	(71)
FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (AU COMPTE DE RESULTAT)	(284)	(261)

(*) Les financements reçus incluent des subventions publiques à hauteur de € 34 millions au 30 septembre 2023 contre € 31 millions au 30 septembre 2022.

(**) Pour le premier semestre clos au 30 septembre 2023, les dotations aux amortissements comprennent € (30) millions d'amortissement au titre de l'allocation des prix d'acquisition contre € (30) millions au 30 septembre 2022.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2023, le Groupe Alstom a investi € 330 millions en recherche et développement, notamment pour développer :

- la gamme de trains à très grande vitesse Avelia Horizon™ ;
- les locomotives de manœuvre et locomotives de fret à hydrogène et à batterie ;
- la gamme « Coradia stream™ » ;
- la gamme Citadis™ USA ;
- le train périurbain Adessia™ ;
- les locomotives TRAXX Multi-système 3 ;
- le programme de traction « verte » (batterie et hydrogène) ;
- 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 ;
- la solution embarquée ERTMS de niveau 2 ;
- la gamme Atlas™ ETCS ;
- 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 GoA4 (niveau d'automatisation 4) avec la SNCF dans des conditions réelles d'exploitation ;
- la nouvelle plateforme SaaS qui améliorera son offre numérique globale ;
- les solutions basées sur l'Intelligence Artificielle, telles que Radioscopy, pour optimiser la communication radio.

NOTE 6. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Plus / Moins-values sur cessions d'activités	1	(20)
Charges de restructuration et coûts de rationalisation	(7)	(6)
Dépréciations et autres	(92)	(94)
AUTRES PRODUITS / (CHARGES)	(98)	(120)

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2023, les charges de restructuration et coûts de rationalisation sont principalement liées à l'adaptation des moyens de production.

Au 30 septembre 2023, les coûts d'intégration, de dépréciations et autres comprennent principalement :

- € (65) millions de coûts supplémentaires liés à l'intégration de Bombardier Transport ;
- € (6) millions liés à certaines procédures judiciaires (voir Note 23) et d'autres risques, survenant en dehors du cours normal des affaires.

NOTE 7. RÉSULTAT FINANCIER

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Produit d'intérêts financiers	11	4
Charge d'intérêts financiers sur emprunts et sur dettes sur contrats de	(71)	(16)
COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	(60)	(12)
Gains/(pertes) nets des couvertures de change	15	16
Charge financière nette sur engagements de retraite et avantages	(17)	(11)
Composante de financement sur contrats	(9)	3
Autres produits / (charges) financiers	(27)	(20)
RÉSULTAT FINANCIER NET	(98)	(24)
Total des produits financiers	26	23
Total des charges financières	(124)	(47)

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 2023, les produits d'intérêts s'élèvent à € 11 millions, matérialisant la rémunération de la trésorerie du Groupe sur la période, tandis que les charges d'intérêts s'élèvent à € (71) millions, dont € (9) millions de charges d'intérêts sur les contrats de location.

L'effet net des couvertures de change de € 15 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 € (17) 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 € (9) millions correspond à la reconnaissance de résultat financier sous IFRS 15.

Les autres charges financières de € (27) 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.

La présentation des produits financiers nets et des charges financières nettes a été réalignée entre cette note et le compte de résultat consolidé intermédiaire des états primaires pour à la fois le premier semestre clos au 30 septembre 2023 et celui clos au 30 septembre 2022 comme cela a déjà été effectué et décrit dans les états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 mars 2023.

NOTE 8. IMPOT SUR LES BENEFICES

La charge d'impôt de € (28) millions au 30 septembre 2023 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 € (185) millions des prix d'acquisitions alloués aux immobilisations corporelles et incorporelles (voir Note 3.6), le taux d'impôt effectif est de 25 %, contre 27% au 30 septembre 2022.

En dépit des incertitudes liées au contexte économique mondial et sur la base d'estimations raisonnables, de la visibilité disponible sur ses opérations et des analyses de sensibilité effectuées en mars 2023 (voir Note 1), Alstom n'a pas identifié de fait générateur qui remettrait en cause la reconnaissance des impôts différés actifs au 30 septembre 2023.

NOTE 9. RESULTAT DES ACTIVITES NON POURSUIVIES ET ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE

9.1 Activités 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 cours du semestre clos le 30 septembre 2023, Alstom a ainsi reconnu une perte non matérielle.

Les flux de trésorerie des activités non poursuivies liés aux précédentes cessions d'activité s'élèvent sur l'exercice à € (5) millions.

Dans le cadre de la cession des activités Energie 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 Energie, reste à obtenir pour un montant de € 4 milliards. Le Groupe bénéficie d'une indemnisation générale de General Electric sur ces sujets.

9.2 Actifs détenus en vue de la vente – TMH Limited

L'entreprise TMH Limited, située à Chypre et dont Alstom détient 20%, est la maison mère du groupe TMH, le principal fabricant russe d'équipements ferroviaires.

Dans le cadre du contexte géopolitique en Russie, le 14 septembre 2023, l'Office de Contrôle des Actifs Étrangers (OFAC) du département américain du Trésor a ajouté la société JSC Transmashholding (TMH AO) à la « Specially

Designated Nationals (SDN) list ». TMH AO est la holding Russe du groupe TMH et est détenue à 100% par l'entreprise TMH Limited.

En septembre 2023, le Groupe Alstom a décidé de vendre sa participation détenue au sein de TMH Limited. Les discussions sont avancées avec un acheteur identifié et la cession devrait intervenir dans un avenir proche.

Le Groupe a également évalué les risques potentiels soulevés par les nouvelles sanctions de l'OFAC au regard (i) des contrats commerciaux existants entre Alstom et les entités du groupe TMH ainsi que (ii) de ses participations dans les deux co-entreprises néerlandaises, Railcomp BV et TMH-Alstom BV. Aucun impact significatif n'a été identifié sur les comptes consolidés du Groupe étant donné que les contrats commerciaux avec les entités du groupe TMH Limited sont suspendus et que les deux co-entreprises sont en cours de liquidations.

Considérant la décision prise par le Groupe Alstom de vendre sa participation au sein de TMH Limited, la valeur de l'actif net précédemment comptabilisée au bilan en tant que « Participation dans les coentreprises et entreprises associées » a été reclassée en « Actifs destinés à la vente » selon le détail ci-dessous :

<i>(en millions d'€)</i>	TMH Limited Au 30 septembre 2023
Quote-part de l'actif net	363
Dépréciation (*)	(363)
Valeur comptable des intérêts du groupe	-

(*) 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 2023.

Pour rappel, les Ecart de Conversion sont reconnus depuis l'acquisition de TMH Ltd directement en capitaux propres pour un montant de € (202) millions au 30 septembre 2023, contre € (202) millions au 31 mars 2023. Après finalisation de la vente de la participation, la perte reconnue en Ecart de Conversion sera recyclée dans le résultat net du Groupe avec le résultat net de la cession.

NOTE 10. RESULTAT PAR ACTION

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère :		
- Provenant des activités poursuivies	1	(16)
- Provenant des activités non poursuivies	-	(5)
RESULTAT NET ATTRIBUABLE AUX PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE	1	(21)

<i>nombre d'actions</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation utilisé pour le calcul du résultat de base par action	381 764 027	374 123 810
Effet des instruments dilutifs autres que les obligations remboursables en actions :		
- Options de souscription d'actions et actions de performance (plans LTI)	1 850 060	1 324 884
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires utilisé pour le calcul du résultat dilué par action	383 614 087	375 448 694

<i>(en €)</i>	Semestre clos le	
	30 septembre 2023	30 septembre 2022
Résultat de base	0,00	(0,06)
Résultat dilué	0,00	(0,06)
Résultat de base des activités poursuivies	0,00	(0,05)
Résultat dilué des activités poursuivies	0,00	(0,05)
Résultat de base des activités non poursuivies	-	(0,01)
Résultat dilué des activités non poursuivies	-	(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 2023	Acquisition et ajustements sur les écarts d'acquisition préliminaires	Cessions	Ecarts de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2023
Ecarts d'acquisition	9 380	7	-	15	9 402
dont :					
Valeur brute	9 380	7	-	15	9 402
Dépréciation	-	-	-	-	-

Test de dépréciation de l'écart d'acquisition

La valeur nette comptable des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles est revue au minimum une fois par an et lorsque des événements ou des circonstances indiquent qu'une réduction de valeur est susceptible d'être intervenue. De tels événements ou circonstances sont liés à des changements significatifs défavorables présentant un caractère durable et affectant soit l'environnement économique (ex : inflation, crises géopolitiques etc.), soit les hypothèses (ex : performance des contrats, approvisionnement etc.). Une perte de valeur est constatée lorsque la valeur recouvrable des actifs testés devient durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

Alstom a publié, le 4 octobre 2023, des informations financières préliminaires sur son premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24, clos le 30 septembre 2023, ainsi que la révision des perspectives de l'exercice fiscal 2023/24 (communiqué de presse du 4 octobre 2023). A la suite de cette annonce, le cours de l'action Alstom a sensiblement baissé rendant la capitalisation boursière du groupe inférieure à la valeur nette de ses actifs. Selon la norme IAS 36, cette situation doit être considérée comme un événement nécessitant de réaliser un test de dépréciation à fin septembre 2023.

Présentation des hypothèses-clés utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables

La valeur d'utilité est déterminée par actualisation de ses flux de trésorerie futurs, en utilisant des projections de flux de trésorerie sur les trois prochaines années et une extrapolation des deux années suivantes. A fin septembre 2023, ces projections de flux de trésorerie correspondent pour la première année aux perspectives revues de l'exercice fiscal 2023/24 et pour les années suivantes, aux projections du Groupe utilisées pour les perspectives à moyen terme communiquées en mai 2023. Ces hypothèses se basent sur l'accélération de la dynamique commerciale actuelle du marché ferroviaire, le niveau important du carnet de commandes du Groupe et les hypothèses commerciales, de profitabilité et de génération de trésorerie. Elles sont également confirmées par les résultats du premier semestre de l'exercice fiscal 2023/24 : un ratio « commandes sur chiffre d'affaires » de 1, une croissance organique du chiffre d'affaires de +9% et une marge sur résultat d'exploitation ajusté de 5,2%.

La valeur d'utilité est principalement déterminée par la valeur terminale qui est particulièrement sensible aux changements des hypothèses suivantes : taux d'actualisation après impôt, taux de croissance long terme et taux de marge sur résultat d'exploitation ajusté de l'année terminale (correspondant au ratio aEBIT sur chiffre d'affaires).

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). Cela comprend principalement les coentreprises chinoises, à savoir CASCO, Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd, Jiangsu ALSTOM NUG Propulsion System Co. Ltd. (anciennement Bombardier NUG Propulsion) et Changchun Changke Alstom Railway Vehicles Company Ltd.

L'indicateur « 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 sur cessions de titres ou réévaluations de titres, ou encore dans les cas de 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.

Les principales hypothèses retenues pour déterminer la valeur recouvrable des écarts d'acquisition sont les suivantes :

Valeur nette des écarts d'acquisition au 30 septembre 2023 (en millions d'€)	9 402
Valeur retenue comme représentative de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Nombre d'années pour lesquelles des prévisions de flux de trésorerie sont disponibles	3 ans
Période d'extrapolation des prévisions de flux de trésorerie	2 ans
Taux de croissance à long terme au 30 septembre 2023	3,0%
Taux de croissance à long terme au 31 mars 2023	3,0%
Taux d'actualisation après impôt au 31 mars 2023 (*)	9,5%
Taux d'actualisation après impôt au 31 mars 2023 (*)	9,0%

(*) L'application de taux d'actualisation avant impôt à des flux de trésorerie avant impôt conduit à une valorisation identique des unités génératrices de trésorerie.

Le taux d'actualisation est basé sur le calcul du Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC), calculé au niveau du Groupe, en prenant en compte le taux de rendement sans risque et la prime de risque du marché. L'évaluation des risques du marché propres à l'activité du Groupe est effectuée en prenant en compte le facteur bêta des industries similaires, le coefficient de risque et le coût de la dette. Les paramètres utilisés pour le calcul du taux d'actualisation sont basés sur les sources d'information externes.

L'augmentation du taux d'actualisation, par rapport à l'année dernière, de 9,0% à 9,5% s'explique par la combinaison de l'augmentation des taux sans risque et la baisse de la prime de risque sur actions.

Le taux de croissance à long terme n'a pas évolué depuis mars 2023, il est toujours cohérent avec la dynamique de croissance actuelle du marché ferroviaire confirmée par les études de marché indépendantes. Cette variation est également étayée par l'augmentation du carnet de commandes du Groupe qui offre une bonne visibilité sur l'évolution des revenus futurs.

La sensibilité des valeurs d'utilité aux principales hypothèses peut être présentée de la manière suivante :

<i>(en millions d'€)</i>		
Marge sur résultat d'exploitation ajusté (valeur terminale)	-25bp (405)	+25bp 405
Taux d'actualisation après impôt	-25bp 780	+25bp (722)
Taux de croissance à long terme	-25 bp (588)	+25 bp 635

Le contexte économique et politique actuel crée de l'incertitude sur l'activité (à savoir l'inflation, la hausse des prix de certaines matières premières et de l'énergie, ruptures de la chaîne d'approvisionnement ou encore la pénurie de composants électriques...). Ainsi, le Groupe a pris en considération ce contexte dans les hypothèses clés ainsi que dans le business plan, utilisé pour le test de dépréciation effectué dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés intermédiaires résumés du Groupe, sur la base de ses meilleures estimations raisonnables et de la visibilité disponible pour ses opérations au 30 septembre 2023.

Les tests de dépréciation ont confirmé que la valeur recouvrable des actifs était confortablement supérieure à leur valeur comptable au 30 septembre 2023. Une analyse de sensibilité élargie a été réalisée sur les hypothèses clés et ne change pas les conclusions de ce test de dépréciation. Ainsi une baisse étendue à 100 points de base du taux de croissance à long terme ou du taux d'actualisation ou encore de la Marge sur le résultat d'exploitation ajusté (par

rapport à la sensibilité habituelle présentée dans le tableau ci-dessus) amène à une valeur recouvrable des actifs toujours supérieure à leur valeur comptable au 30 septembre 2023.

11.2 Immobilisations incorporelles

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2023	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Cessions	Autres variations dont écarts de conversion	Au 30 septembre 2023
Coûts de développement capitalisés	1 659	70	-	2	1 731
Autres immobilisations incorporelles	3 574	6	(3)	27	3 604
Valeur brute	5 233	76	(3)	29	5 335
Coûts de développement capitalisés	(1 230)	(50)	-	(2)	(1 282)
Autres immobilisations incorporelles	(1 397)	(182)	3	(12)	(1 588)
Amortissements et dépréciations	(2 627)	(232)	3	(14)	(2 870)
Coûts de développement capitalisés	429	20	-	-	449
Autres immobilisations incorporelles	2 177	(176)	-	15	2 016
Valeur nette	2 606	(156)	-	15	2 465

NOTE 12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2023	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Cessions	Autres variations dont écarts de conversion et	Au 30 septembre 2023
Terrains	281	-	-	3	284
Bâtiments	2 767	80	(6)	44	2 885
Matériel et outillage	2 064	15	(24)	21	2 076
Constructions en cours	280	86	-	(67)	299
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	371	13	(5)	(2)	377
Valeur brute	5 763	194	(35)	(1)	5 921
Terrains	(12)	-	-	(1)	(13)
Bâtiments	(1 459)	(92)	6	9	(1 536)
Matériel et outillage	(1 519)	(59)	23	(2)	(1 557)
Constructions en cours	(2)	1	-	-	(1)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(290)	(16)	5	2	(299)
Amortissements et dépréciations	(3 282)	(166)	34	8	(3 406)
Terrains	269	-	-	2	271
Bâtiments	1 308	(12)	-	53	1 349
Matériel et outillage	545	(44)	(1)	19	519
Constructions en cours	278	87	-	(67)	298
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	81	(3)	-	-	78
Valeur nette	2 481	28	(1)	7	2 515

Les engagements d'actifs immobilisés qui se composent principalement d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élèvent à € 50 millions au 30 septembre 2023 (€ 31 millions au 31 mars 2023).

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 2023	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Réductions (*)	Autres variations dont écarts de conversion	Au 30 septembre 2023
Terrains	9	-	-	-	9
Bâtiments	716	76	(12)	(3)	777
Matériel et outillage	30	2	(1)	-	31
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	57	7	(4)	-	60
Valeur brute	812	85	(17)	(3)	877
Terrains	(1)	-	-	(1)	(2)
Bâtiments	(276)	(50)	12	2	(312)
Matériel et outillage	(13)	(3)	1	1	(14)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(27)	(8)	4	-	(31)
Amortissements et dépréciations	(317)	(61)	17	2	(359)
Terrains	8	-	-	(1)	7
Bâtiments	440	26	-	(1)	465
Matériel et outillage	17	(1)	-	1	17
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	30	(1)	-	-	29
Valeur nette	495	24	-	(1)	518

(*) Les réductions sont intégrées au flux « Autres variations dont écarts de conversion et périmètre Réduction » du tableau global des immobilisations corporelles ci-dessus.

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 2023	Au 31 mars 2023	Au 30 septembre 2023	Au 30 septembre 2022
TMH Limited (*)	-	-	-	-
Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd	400	413	12	13
Autres entreprises associées	310	341	36	36
Entreprises associées	710	754	48	49
Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd	178	190	2	10
SpeedInnov JV	81	94	(12)	(10)
Autres coentreprises	98	93	10	7
Coentreprises	357	377	-	7
TOTAL	1 067	1 131	48	56

(*) TMH Limited été reclassée en actifs détenus en vue de la vente (voir Note 9.2).

Variations de la période

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre	Au 31 mars 2023
Solde d'ouverture	1 131	1 179
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence après dépréciation	48	112
Dividendes	(106)	(114)
Acquisitions (*)	2	27
Ecarts de conversion et autres variations	(8)	(74)
SOLDE DE CLOTURE	1 067	1 131

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

13.1 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 2023 :

Bilan

<i>(en millions d'€)</i>	AST Ltd Au 30 septembre 2023	AST Ltd Au 31 mars 2023
Actifs non courants	276	249
Actifs courants	1 178	1 151
TOTAL DE L'ACTIF	1 454	1 400
Capitaux propres – attribuables aux propriétaires de la société mère	702	725
Passifs courants	752	675
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	1 454	1 400
Pourcentage de détention du groupe	50%	50%
ACTIF NET	352	363
Ecart d'acquisition	35	37
Autres (*)	13	14
VALEUR COMPTABLE DES INTERETS DU GROUPE	400	413

(*) 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 Au 30 septembre 2023	AST Ltd Au 30 septembre 2022
Chiffre d'affaires	292	140
Résultat net des activités poursuivies	24	26
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	24	26
Pourcentage de détention du groupe	50%	50%
Quote-part dans le résultat net	12	13
Autres éléments (*)	-	-
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RESULTAT NET	12	13

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

13.2 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 € 158 millions (dont € 31 millions de résultat sur la période), contre € 177 millions (dont € 60 millions de résultat sur la période) au 31 mars 2023, ainsi que d'autres intérêts qui sont individuellement non

significatifs et représentent, dans leur ensemble, une valeur nette comptable globale de € 310 millions au 30 septembre 2023 (€ 341 millions au 31 mars 2023).

NOTE 14. AUTRES ACTIFS NON COURANTS

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre	Au 31 mars 2023
Actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière (*)	109	119
Autres prêts et dépôts à long terme (**)	430	450
Autres actifs non courants	539	569

(*) 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 € 249 millions au 30 septembre 2023 contre € 316 millions au 31 mars 2023 (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 2023	Au 31 mars 2023	Variation
Stocks	4 216	3 729	487
Actifs sur contrat	5 369	4 533	836
Clients et comptes rattachés	3 019	2 670	349
Autres actifs / (passifs) opérationnels courants	(1 700)	(2 175)	475
Passifs sur contrat	(6 958)	(6 781)	(177)
Provisions	(2 157)	(2 221)	64
Fournisseurs et comptes rattachés	(4 223)	(3 640)	(583)
BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	(2 434)	(3 885)	1 451

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2023
Besoin en fonds de roulement en début de période	(3 885)
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation	1 392
Variation du besoin en fonds de roulement liée aux investissements	(24)
Ecarts de conversion et autres variations	83
Variation du besoin en fonds de roulement	1 451
Besoin en fonds de roulement en fin de période	(2 434)

15.1 Stocks et en-cours

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2023	Au 31 mars 2023
Matières premières et marchandises	2 861	2 645
Travaux en cours	1 499	1 321
Produits finis	198	174
Stocks et en-cours, valeur brute	4 558	4 140
Matières premières et marchandises	(207)	(257)
Travaux en cours	(132)	(151)
Produits finis	(3)	(3)
Dépréciations	(342)	(411)
Stocks et en-cours, valeur nette	4 216	3 729

15.2 Actifs/(passifs) nets sur contrats

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre	Au 31 mars 2023	Variation
Coût d'obtention et de réalisation d'un contrat	46	24	22
Actifs sur contrat	5 323	4 509	814
Total actifs sur contrat	5 369	4 533	836
Passifs sur contrat	(6 958)	(6 781)	(177)
Actifs/(Passifs) nets sur contrats	(1 589)	(2 248)	659

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. Pour ces cas spécifiques, de telles transactions sont analysées comme un paiement anticipé reçu pour le compte du client dans le cadre du contrat de fourniture et elles s'élèvent à € 173 millions au 30 septembre 2023 contre € 198 millions au 31 mars 2023.

15.3 Autres actifs et passifs opérationnels courants

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre	Au 31 mars 2023
Avances à la commande versées aux fournisseurs	178	230
Impôt sur les sociétés	73	61
Autres taxes	598	548
Charges constatées d'avance	243	153
Autres créances	344	383
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	846	682
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet d'une couverture	744	671
Autres actifs opérationnels courants	3 026	2 728

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre	Au 31 mars 2023
Dettes de personnel	865	950
Impôt sur les sociétés	259	268
Autres taxes (*)	513	831
Produits constatés d'avance	3	2
Dettes fournisseurs avec délais de paiement étendus	288	303
Autres dettes	1 450	1 439
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	858	668
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet de couverture	490	442
Autres passifs opérationnels courants	4 726	4 903

(*) Au 31 mars 2023, un effet exceptionnel avait été comptabilisé en raison de la convergence de la loi française sur la TVA avec la Directive Européenne selon laquelle la TVA est désormais due sur toutes les factures faites aux clients y compris les acomptes et les factures intermédiaires. La TVA correspondante a été collectée en mars 2023 et son paiement a été réalisé au cours du semestre expliquant ainsi principalement l'origine de la baisse du poste « Autres taxes ».

Au cours de la période close au 30 septembre 2023, le Groupe a conclu des accords de cession de créances qui ont conduit à la dé-comptabilisation des créances fiscales pour un montant de € 34 millions. Au 30 septembre 2023, l'encours total cédé s'élève à € 160 millions contre € 159 millions au 31 mars 2023.

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				Ecart de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2023
	2023	Dotations	Reprises	Utilisations		
Garanties	597	88	(42)	(36)	2	609
Risques sur contrats	1 182	90	(48)	(134)	51	1 141
Provisions courantes	1 779	178	(90)	(170)	53	1 750
Litiges et risques fiscaux	121	2	(25)	(2)	7	103
Restructurations	166	7	(2)	(21)	-	150
Autres provisions non courantes	155	6	(1)	(2)	(4)	154
Provisions non courantes	442	15	(28)	(25)	3	407
Total des provisions	2 221	193	(118)	(195)	56	2 157

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. Suite à l'application de l'IFRIC 23 en avril 2019, il est rappelé que les traitements fiscaux incertains liés à l'impôt sur les sociétés sont désormais présentés en tant que passifs fiscaux dans la ligne impôts sur les sociétés dans les autres passifs opérationnels courants (voir Note 15.3).

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

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 2023, le capital social d'Alstom s'élève à € 2 690 037 476 et se compose de 384 291 068 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 383 614 087 après prise en compte de l'effet de l'ensemble des instruments dilutifs.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2023 :

- 2 435 803 actions ordinaires ont été émises sous forme de dividendes ;
- 611 086 actions ordinaires ont été émises dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme ;
- 790 725 actions ordinaires ont été émises dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation « We Are Alstom 2021 ».

16.2 Ecart de conversion

Le montant des réserves de conversion revenant au Groupe au 30 septembre 2023 s'élève à € (588) millions.

Les écarts de conversion, présentés dans l'état du résultat global consolidé, pour un montant de € (62) millions reflètent principalement les variations du dollar canadien (€ 24 millions), du dollar américain (€ 18 millions), de la livre sterling (€ 15 millions), du franc suisse (€ 10 millions), partiellement compensés par la couronne suédoise (€ (10) millions) et du yuan chinois (€ (10) millions), contre l'euro sur le semestre clos le 30 septembre 2023.

NOTE 17. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

L'Assemblée Générale Mixte, qui s'est tenue le 11 juillet 2023, a approuvé le dividende relatif à l'exercice 2022/23 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 19 juillet au 1er septembre 2023. A l'issue de la période d'option, 2 435 803 actions nouvelles ont été émises au prix de € 23,75 par action pour un total de € 58 millions. Le dividende versé en numéraire aux actionnaires qui n'ont pas choisi de recevoir le dividende en actions s'élève à € 37 millions et a été versé le 7 septembre 2023.

H. FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER

NOTE 18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS

Au 30 septembre 2023, 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	Au 31 mars 2023
Instruments dérivés liés aux activités de financement et autres	59	65
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	59	65

NOTE 19. TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre	Au 31 mars 2023
Trésorerie	745	806
Equivalents de trésorerie	81	20
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	826	826

En complément de la trésorerie composée de dépôts à vue pour € 745 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 € 79 millions (€ 18 millions le 31 mars 2023) ;
- des OPCVM pour un montant de € 2 millions (€ 2 million au 31 mars 2023) qualifiés de « monétaires » ou de « monétaires court terme » selon la classification AMF.

NOTE 20. DETTE FINANCIERE

	Flux avec impact sur la trésorerie		Flux sans impact sur la trésorerie	
	Au 31 mars 2023	Variation nette de trésorerie	Ecart de conversion et autres	Au 30 septembre 2023
<i>(en millions d'€)</i>				
Emprunts obligataires	2 631	-	1	2 632
Titres négociables à court terme (NEU CP)	248	1 122	-	1 370
Emprunts bancaires et autre dette financière (*)	102	75	67	244
Instruments dérivés liés aux activités de financement	58	18	10	86
Intérêts courus and et autres (**)	14	-	-	14
Emprunts	3 053	1 215	78	4 346
Dettes sur contrats de location (***)	645	(72)	87	660
Total dette financière	3 698	1 143	165	5 006

(*) Les autres emprunts incluent un emprunt de \$ 40 millions sur sept ans (€ 37 millions au 30 septembre 2023) 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 (€ 28 millions au 30 septembre 2023).

(**) 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 € (60) millions et ceux liés aux dettes sur contrats de location s'élèvent à € (9) 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 € 109 millions au 30 septembre 2023 et € 119 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 € 1,1 milliards dans le cadre du programme Negotiable European Commercial Paper (programme NEU CP) du groupe, l'encours étant de € 1 370 millions au 30 septembre 2023 (€ 248 millions émis au 31 mars 2023) ;
- € 141 millions de découvert bancaire.

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

	Valeur nominale initiale (en millions d'€)	Date d'échéance (jj/mm/aaaa)	Taux d'intérêt nominal	Taux d'intérêt effectif	Valeur comptable au 30 septembre 2023	Valeur de marché au 30 septembre 2023
Alstom octobre 2026	700	14/10/2026	0,25%	0,38%	697	628
Alstom juillet 2027	500	27/07/2027	0,13%	0,21%	498	434
Alstom janvier 2029	750	11/01/2029	0,00%	0,18%	744	607
Alstom juillet 2030	700	27/07/2030	0,50%	0,62%	693	553
Total et taux moyen pondéré			0,22%	0,35%	2 632	2 222

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 2023.

Facilité de crédit renouvelable

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 826 millions au 30 septembre 2023, le Groupe bénéficie d'une solide liquidité grâce à des lignes à court terme. Les facilités disponibles au 30 septembre 2023 pour le Groupe se composent de :

- Une facilité de crédit renouvelable de € 1,75 milliard dont l'échéance actuelle est janvier 2026 ;
- Une facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards dont l'échéance actuelle est janvier 2028.

Ces deux lignes sont assorties d'une option d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs et ne sont pas tirées au 30 septembre 2023. La facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards sert de soutien au programme NEU CP du même montant.

En tenant compte des € 1 370 millions de billets de trésorerie en circulation et des € 141 millions de découverts, la liquidité disponible au 30 septembre 2023 atteint € 3,6 milliards.

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 de Cautionnements Bilatéraux Consentis (le « CGFA »), contractée auprès de seize banques de tout premier ordre, permettant d'émettre des garanties bancaires d'une durée maximale de 7 ans et ce, jusqu'au 22 juillet 2025. Cette ligne syndiquée contient une clause de changement de contrôle, dont la mise en jeu pourrait entraîner la suspension de la facilité, l'obligation de substituer de nouvelles cautions aux cautions en cours de validité ou l'obligation de fournir un dépôt de garantie, ainsi que le remboursement anticipé des autres dettes du Groupe par la mise en jeu des clauses de défaut croisé ou d'exigibilité anticipée.

Au 30 septembre 2023, l'encours total des garanties sur contrats des activités poursuivies délivrées par les banques et les sociétés d'assurance s'élève à € 26,4 milliards (contre € 26,2 milliards au 31 mars 2023).

L'encours disponible pour émissions au titre de la ligne syndiquée s'élève à € 5,4 milliards au 30 septembre 2023 (contre € 5,3 milliards au 31 mars 2023).

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, le Canada 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 2023.

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

<i>(en %)</i>	Au 30 septembre	
	2023	Au 31 mars 2023
Royaume-Uni	5,70	4,95
Zone euro	4,02	3,67
Amérique du Nord	5,73	5,04
Autres	2,56	2,78

Mouvements du semestre

Au 30 septembre 2023, les provisions nettes pour engagements de retraite s'élèvent à € (657) millions (composées de € 249 millions d'excédents d'actif de couverture (voir Note 14) et € (906) millions de provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés) contre € (607) millions au 31 mars 2023 (composées de € 316 millions d'excédents d'actif de couverture (voir Note 14) et € (923) 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 € (52) millions sur le semestre clos au 30 septembre 2023, en raison principalement de la baisse de la juste valeur des actifs de couverture supérieure à l'effet de l'augmentation 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 2023 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

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 € 465 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 « organismo 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.

En novembre 2022, ATM et la municipalité de Milan ont rejoint la procédure en se constituant parties civiles (« costituzione di parte civile »).

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, les filiales d'Alstom implantées en Espagne ont respectivement déposé leurs 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 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 ont intenté un recours à l'encontre de cette décision. Cet ex-employé BTS a été acquitté en mai 2023.

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 »). Alstom et Transnet se sont engagés dans des négociations commerciales qui ont résulté dans la signature d'un accord amiable en août 2023 avec Transnet et co-signé par SIU. L'accord amiable requiert la validation formelle de la Cour d'Etat (voir ci-dessous les Contentieux liés à l'exécution de projets - Afrique du Sud).

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 consorcial 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. Les 9 septembre 2022 et 13 février 2023 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 y a répondu les 30 novembre 2022 et 20 février 2023 respectivement en déposant son mémoire en réplique et récapitulatif. Les audiences devant le tribunal arbitral se sont déroulées du 20 au 30 mars 2023, et la sentence finale du tribunal arbitral est attendue avant la fin de l'année 2023.

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. Le 10 janvier 2023, la Cour d'appel a rendu sa décision, notifiée à Alstom le 22 février 2023. Dans son arrêt la Cour d'appel a confirmé la décision rendue par le tribunal en première instance dans son intégralité sans toutefois reconnaître l'existence d'un abus par Trenitalia de la situation de dépendance économique d'Alstom. Alstom a formé un pourvoi en cassation à l'encontre de cette décision.

En avril 2023 Alstom a déposé un recours devant la Cour Suprême contre cette décision à laquelle Trenitalia a répondu en déposant sa défense et une contre-réclamation le 31 mai 2023.

Saturno – Italie

Dans le cadre d'un contentieux relatif à un groupement consorsial 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 consorsial. 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.

La Cour Suprême a admis le recours, et le 25 juillet 2023, a notifié aux Parties que l'audience pour ce litige se tiendrait le 9 novembre 2023, en donnant une date limite au 30 Octobre 2023 au parties pour déposer leurs conclusions.

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 incidente 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 doit encore à ce jour 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 de 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 et la violation par BI de plusieurs obligations, lesquelles violations par BI ont créé d'autres dommages à Alstom. Alstom

soutien 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. En ce qui concerne plus particulièrement les contre-réclamations, BI prétend qu'Alstom a tenté de minimiser le prix qu'il aurait dû régler à BI à la réalisation, en manquement à ses obligations contractuelles et non-contractuelles, ce qui est contesté par Alstom.

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. Le 3 mars 2023 Alstom a déposé son mémoire en demande.

Le 27 octobre 2023, BI a déposé son mémoire en défense et sa contre-réclamation. Les Parties soumettront des mémoires et des preuves pendant les années 2024 et 2025, avec une audience pour examiner ces preuves prévue pour fin 2025.

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 2023.

NOTE 25. ÉVÉNEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE**25.1 Notation de Moody's Investors Service**

L'agence de notation Moody's Investors Service a décidé le 12 octobre de confirmer la note d'émetteur long terme d'Alstom à Baa3. Elle a abaissé sa perspective de crédit de Stable à Négative.

25.2 Nouvelle ligne de crédit

Le 31 octobre 2023, le Groupe a signé une nouvelle ligne de crédit d'un montant de € 2,25 milliards avec une banque internationale de premier rang démontrant ainsi une nouvelle fois la flexibilité financière d'Alstom. Cette facilité n'est conditionnée à aucun critère financier et sa date de maturité est fixée à Octobre 2024 avec deux options d'extension de six mois à la discrétion des emprunteurs.

25.3 Projet de plan d'économies pour réduire les frais généraux

Annonce le mardi 14 novembre par le management d'Alstom à l'instance européenne représentative du personnel d'un projet de plan d'économies pour réduire les frais généraux représentant près de 10 % du total des effectifs administratifs et commerciaux (réduction d'environ 1 500 équivalents temps plein).

NOTE 26. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Société mère	Pays	%	de	Méthode de consolidation
ALSTOM SA	France	-		Société mère
Sociétés opérationnelles				
ALSTOM Rolling Stock SA Pty Ltd	Afrique du Sud	74		Intégration globale
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
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 Bahntechnologie Holding Germany GmbH	Allemagne	100		Intégration globale
ALSTOM Drives GmbH	Allemagne	100		Intégration globale
ALSTOM Lokomotiven Service 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
NOMAD DIGITAL GMBH	Allemagne	100		Intégration globale
VGT VORBEREITUNGSGESELLSCHAFT TRANSPORTTECHNIK GMBH	Allemagne	100		Intégration globale
ALSTOM Arabia Transportation Limited	Arabie Saoudite	100		Intégration globale
ALSTOM Argentina S.A.	Argentine	100		Intégration globale
ALSTOM Transport (Customer Support) Australia Pty Limited	Australie	100		Intégration globale
ALSTOM Transport (V/Line) Australia Pty Limited	Australie	100		Intégration globale
ALSTOM Transport Australia Holdings Pty Limited	Australie	100		Intégration globale
ALSTOM Transport Australia Pty Limited	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
CABLIANCE BELGIUM	Belgique	100		Intégration globale
NOMAD DIGITAL BELGIUM	Belgique	100		Intégration globale
ALSTOM Brasil Energia e Transporte Ltda	Brésil	100		Intégration globale
ALSTOM Holdings LP	Canada	100		Intégration globale
ALSTOM Investments GP Inc.	Canada	100		Intégration globale
ALSTOM Investments GP Manitoba Inc.	Canada	100		Intégration globale
ALSTOM Transport Canada Inc.	Canada	100		Intégration globale
ALSTOM Transport Canada Participation Inc.	Canada	100		Intégration globale

ALSTOM Western Pacific Enterprises Electrical Installation General Partnership	Canada	51	Intégration globale
ALSTOM Chile S.A.	Chili	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 CONSULTING (SHANGHAI) CO., LTD.	Chine	100	Intégration globale
Chengdu ALSTOM Transport Electrical Equipment Co., Ltd. (CATEE)	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 Hong Kong Ltd	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation China Limited	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Colombia S.A.S.	Colombie	100	Intégration globale
ALSTOM Korea Transport Ltd	Corée du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Métro d'Abidjan	Côte d'Ivoire	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Danmark A/S	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Danmark Hvidovre A/S	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Danmark NT Maintenance ApS	Danemark	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL (DENMARK) APS	Danemark	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL APS	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Egypt for Transport Projects SAE	Égypte	99	Intégration globale
ALSTOM Monorail Egypt for Contracting Works LLC	Égypte	100	Intégration globale
AREVA INTERNATIONAL EGYPT FOR ELECTRICITY TRANSMISSION & DISTRIBUTION	Égypte	100	Intégration globale
ALSTOM ATEINSA, SA	Espagne	100	Intégration globale
ALSTOM Movilidad, S.L.	Espagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transporte, S.A.	Espagne	100	Intégration globale
AMETSI INGENIERÍA Y ASESORÍA TÉCNICA, S.L.	Espagne	100	Intégration globale
ALSKAW LLC	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Mass Transit Corp.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Signaling Inc.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Signaling Operation, LLC	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Transit LLC	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holding US Inc.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Services Inc.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Transport USA Inc.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Inc.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
AUBURN TECHNOLOGY, INC.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale

B&C TRANSIT INC.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL, INC	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
SOUTHERN NEW JERSEY RAIL GROUP L.L.C.	États-Unis d'Amérique	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION ETHIOPIA PLC	Ethiopie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Helsinki) Finland Oy	Finlande	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Finland Oy	Finlande	100	Intégration globale
ALSTOM APTIS	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 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 Hungary Kft.	Hongrie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Hungary Zrt.	Hongrie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport India 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
ALSTOM Ferroviaria S.p.A.	Italie	100	Intégration globale
ALSTOM Services Italia 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
ALSTOM Transport Systems (Malaysia) Sdn. Bhd. (anciennement: BOMBARDIER (MALAYSIA) SDN. BHD.)	Malaisie	100	Intégration globale
ALSTOM Railways Maroc	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 Ferroviaria 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	100	Intégration globale
ALSTOM Transport 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 Netherlands B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Traction B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Vastgoed 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 (SHARED SERVICES) PHILIPPINES, INC.	Philippines	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Construction Philippines, Inc	Philippines	100	Intégration globale
BOMBARDIER TRANSPORTATION PHILIPPINES, INC.	Philippines	100	Intégration globale
ALSTOM Polska Spolka Akcyjna	Pologne	100	Intégration globale
ALSTOM Ferrovíaria 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.	Roumanie	93	Intégration globale
ALSTOM (Investment) UK Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM (Litchurch) Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Academy for Rail	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Electronics Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Engineering and Services Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Network UK Ltd	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM NL Service Provision Ltd.	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
ALSTOM Transportation (Global Holding) UK Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale

ALSTOM UK CIF Trustee Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM UK Pension Trustee Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM UK 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
RESOURCE TRANSPORTATION LLC	Russie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Holdings) Systems Singapore Pte. Ltd.	Singapour	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (S) Pte Ltd	Singapour	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Systems (Singapore) Pte. Ltd.	Singapour	100	Intégration globale
ALSTOM Holding Sweden AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Rail 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
ALSTOM Transportation (Signal) Sweden HB	Suède	67	Intégration globale
ALSTOM Network Schweiz AG, ALSTOM Network Switzerland Ltd, ALSTOM Network Suisse SA	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Schienenfahrzeuge AG	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Schweiz AG, ALSTOM Suisse SA, ALSTOM Switzerland Ltd.	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Solutions (Taiwan) Ltd.	Taiwan	100	Intégration globale
ALSTOM (Thailand) Ltd.	Thaïlande	100	Intégration globale
ALSTOM Holdings (Thailand) Ltd.	Thaïlande	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Thailand) Co., Ltd.	Thaïlande	100	Intégration globale
ALSTOM T&T Ltd	Trinité et Tobago	100	Intégration globale
ALSTOM Ulasim Anonim Sirketi	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
ONxpress Transportation Partners Inc.	Canada	25	Opération conjointe
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 - ALSTOM Transport (Maintenance) Pty Limited	Australie	50	Mise en équivalence
EDI RAIL - ALSTOM Transport Pty Limited	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
GRUPE PMM OPERATIONS AND MAINTENANCE G.P. / GROUPE PMM OPÉRATIONS ET MAINTENANCE S.E.N.C.	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 SIGNALLING SOLUTIONS COMPANY LIMITED	Chine	50	Mise en équivalence
BOMBARDIER TRANSPORTATION EQUIPMENT (SUZHOU) CO.,	Chine	50	Mise en équivalence
CASCO SIGNAL LTD	Chine	49	Mise en équivalence
CHANGCHUN CHANGKE ALSTOM RAILWAY VEHICLES COMPANY	Chine	50	Mise en équivalence
CRRG 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
Jiansu ALSTOM NUG Propulsion System Co Ltd.	Chine	50	Mise en équivalence
SHANGHAI ALSTOM Transport Company Limited	Chine	40	Mise en équivalence
SHENTONG ALSTOM (SHANGHAI) RAIL TRANSIT VEHICLE 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 d'Amérique	10	Mise en équivalence
LAX INTEGRATED EXPRESS SOLUTIONS, LLC	États-Unis d'Amérique	10	Mise en équivalence
ORA L15	France	20	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 (or « TMXC »)(*)	Monqolie	20	Mise en équivalence
RAILCOMP BV(*)	Pays-Bas	60	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
AM-TEKH(*)	Russie	20	Mise en équivalence
AVIS OOO(*)	Russie	17	Mise en équivalence
CENTR PLANIROVANIYA I UPRAVLENIYA MTR OOO (en russe) MTR PLANNING AND MANAGEMENT CENTER LLC (en anglais)(*)	Russie	20	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	17	Mise en équivalence
ELTK-URAL LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
ENERGODRIVE OOO(*)	Russie	10	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
LLC ALMETA(*)	Russie	17	Mise en équivalence
LLC PLAVA(*)	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	17	Mise en équivalence
METROVAGONMASH SERVICE LLC(*)	Russie	17	Mise en équivalence
MONTAZHNAYA BAZA OAO(*)	Russie	2	Mise en équivalence
NO TIV ZAO(*)	Russie	16	Mise en équivalence
NOVOCHERKASSKY ELEKTROVOZOSTROITELNY ZAVOD PROIZVODSTVENNAY KOMPANIYA OOO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
OKHOTRESURS LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
OKTYABRSKY ELEKTROVAGONOREMONTNY ZAVOD OAO(*)	Russie	15	Mise en équivalence
OSTIUM LLC(*)	Russie	17	Mise en équivalence
OVK TMH ZAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
PENZADIESELMASH OAO(*)	Russie	15	Mise en équivalence
PENZENSKIYE DIESELNIYE DVGATELY 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 LOKALIZATSIYA LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
TORGOVY DOM TMH ZAO (in Russian) / TRADE HOUSE TMH JSC (en anglais)(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TRAMRUS LLC(*)	Russie	60	Mise en équivalence
TRANSCONVERTER LLC(*)	Russie	13	Mise en équivalence
TRANSHOLDLEASING AO(*)	Russie	4	Mise en équivalence
TRANSMASH OAO(*)	Russie	12	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING AO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TRTRANS LLC(*)	Russie	60	Mise en équivalence
TSETR 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 ZAO(*)	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
YUZHDIIESELMASH 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 d'Amérique	20	Titre non consolidé

4iTEC 4.0	France	11	Titre non consolidé
AIRE URBAINE INVESTISSEMENT	France	4	Titre non consolidé
CADEMCE SAS (en liquidation judiciaire)	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	3	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) LIMITED	Royaume-Uni	13	Titre non consolidé
WHEREISMYTRANSPORT LIMITED	Royaume-Uni	3	Titre non consolidé
FIRST LOCOMOTIVE COMPANY LLC	Russie	15	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 1^{er} avril 2023 au 30 septembre 2023)**

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 1^{er} avril 2023 au 30 septembre 2023, 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 17 novembre 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

MAZARS

Edouard Cartier

Cédric Haaser

Daniel Escudeiro

Jean-Luc Barlet

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 2023/24 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 14 Novembre 2023

Document original signé par

Henri Poupart-Lafarge

Président-Directeur Général