



Rapport financier Semestriel

Au 30 septembre 2025

Sommaire

Rapport d'activité sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2025	Page 3
Etats financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2025	Page 33
Rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle	Page 77
Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel	Page 80

Société anonyme au capital de € 3 234 209 762
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 intermédiaires résumés
Semestre clos le 30 septembre 2025

1. Événements significatifs du premier semestre clos le 30 septembre 2025

1.1 Chiffres clés pour Alstom au premier semestre 2025/26

Les indicateurs clés de performance du Groupe (« KPIs ») sont présentés ci-dessous pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26 :

	% Variation sep 25/sep 24		
	Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2024	Réel
<i>(en millions d'€)</i>			
Commandes reçues ⁽¹⁾	10 470	10 950	(4) %
Chiffre d'affaires	9 059	8 775	3 %
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	1 235	1 228	1 %
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	580	515	13 %
<i>Marge d'exploitation ajustée ⁽¹⁾</i>	<i>6,4 %</i>	<i>5,9 %</i>	
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	443	382	
Résultat d'exploitation ⁽⁴⁾	316	199	
Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	338	224	
Résultat net (part du Groupe) ⁽³⁾	220	53	
Cash Flow Libre ⁽¹⁾	(740)	(138)	

	% Variation sep 25/mar 25		
	Semestre clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 31 mars 2025	Réel
<i>(en millions d'€)</i>			
Carnet de commandes	96 122	94 960	1 %
<i>Marge brute en % sur le carnet de commandes ⁽²⁾</i>	<i>18.0%</i>	<i>17.8%</i>	
Capitaux employés ⁽¹⁾	12 285	11 402	
Trésorerie / (Dettes) nette ⁽¹⁾	(1 399)	(434)	
Capitaux propres	10 517	10 577	

⁽¹⁾ Indicateur non-GAAP, cf. définitions en section 10

⁽²⁾ Basé sur le Résultat net des activités poursuivies, excluant l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition, 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⁾ Hors APA provenant de joint-ventures comptabilisé en quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence.

La marge d'exploitation ajustée en pourcentage du chiffre d'affaires s'établit à 6,4 % au premier semestre 2025/26 contre 5,9 % lors du premier semestre 2024/25, bénéficiant d'une hausse des volumes et d'un mix produits pour 20pb, d'un étalement des dépenses R&D pour 20 pb, de la réduction des frais commerciaux et administratifs pour 30 pb, et d'autres effets incluant la quote-part des résultats nets des joint-ventures pour 20 pb, partiellement compensés par un effet de change défavorable de (20) pb et un impact de périmètre négatif de (20) pb.

1.2 Données organiques

Pour comparaison, les données de la section 1.2 ont été ajustées des variations de change résultant de la conversion en euros des comptes libellés en devises étrangères. Le tableau ci-dessous présente la conversion des données publiées de l'année précédente en base organique et comparable.

(en millions d'€)	Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2024			sep 25/sep 24	
	Données réelles	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Commandes reçues	10 470	10 950	(156)	10 794	(4)%	(3)%
Chiffre d'affaires	9 059	8 775	(381)	8 394	3%	8%

(en millions d'€)	Semestre clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 31 mars 2025			sep 25/mar 25	
	Données réelles	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Carnet de commandes	96 122	94 960	(2 239)	92 721	1%	4%

En données publiées, le montant des commandes reçues et du chiffre d'affaires réalisé au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2024/25 sont retraités pour refléter le taux de change moyen de septembre 2025. Le carnet de commandes de mars 2025 est révisé avec les taux de clôture de septembre 2025. Ces retraitements montrent 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 dépréciation face à l'euro (EUR) du dollar australien (AUD), du dollar américain (USD), du rand sud-africain (ZAR), de la roupie indienne (INR), du peso argentin (ARS), et de la livre sterling (GBP). Cet effet de change défavorable a été en partie compensé par la hausse de la couronne suédoise (SEK) face à l'euro (EUR).
- Le chiffre d'affaires a principalement été impacté par la dépréciation du dollar américain (USD), du dollar australien (AUD), de la roupie indienne (INR), du peso mexicain (MXN), du dollar canadien (CAD) et du tengé kazakh (KZT) par rapport à l'euro (EUR). Cet impact a été partiellement compensé par l'appréciation de la couronne suédoise (SEK) face à l'euro (EUR). En plus des variations de taux de change, les ventes ont également été retraitées des effets de variations de périmètre liés à la cession des activités de signalisation aux Etats-Unis.
- Le carnet de commandes a été fortement impacté par un effet de change défavorable dû à la dépréciation du dollar américain (USD), de la livre sterling (GBP), de la roupie indienne (INR), du tengé kazakh (KZT), du dollar canadien (CAD), du dollar australien (AUD) et du riyal saoudien (SAR) par rapport à l'euro (EUR). Cet effet défavorable a été partiellement compensé par l'appréciation du shekel israélien (ILS) et du peso mexicain (MXN) face à l'euro (EUR).

1.3 Une équipe Alstom – Agile, Inclusive et Responsable

Plus que jamais, la décarbonation et la préservation des ressources sont au cœur de la stratégie d'Alstom. Le Groupe réduit ses émissions directes et indirectes (Scope 1 et 2). Il a confirmé son engagement ambitieux d'utiliser 100 % d'électricité issue de sources d'énergie renouvelables pour ses opérations d'ici fin 2025 afin de réduire son empreinte environnementale. Fin septembre 2025, la part de l'électricité issue de sources renouvelables atteignait 87 %.

Alstom s'engage également auprès de ses clients et fournisseurs (Scope 3) pour contribuer à la neutralité carbone dans le secteur de la mobilité. Ainsi, Alstom et Outokumpu ont noué un partenariat pour fournir de l'acier inoxydable dont l'empreinte carbone est jusqu'à 93 % inférieure à la moyenne mondiale du secteur. La première livraison des nouvelles rames de métro Metropolis d'Alstom est prévue pour 2026, ce qui soutiendra les objectifs d'Alstom en matière d'écoconception et de réduction de 30 % des émissions de carbone provenant des biens et services achetés d'ici 2030.

La performance d'Alstom en matière de responsabilité sociale d'entreprise (RSE) est régulièrement évaluée par différentes agences de notation. Alstom a considérablement amélioré son score au questionnaire ECOVADIS, obtenant 93/100 (+7 points), et a reçu la distinction « Platinum », le plaçant ainsi parmi les 1 % des entreprises les plus engagées en matière d'environnement, d'achats responsables, d'éthique, de droits humains et de responsabilité sociale. Alstom a également amélioré son score auprès de l'agence MSCI, passant de AA à AAA et se positionnant ainsi dans la meilleure catégorie ESG. Le Groupe a continué de progresser dans le classement annuel Corporate Knights des 100 entreprises les plus durables au monde, atteignant la 7e place, ainsi que la 4e place du classement Europe 50 inaugural en 2025. Ces résultats témoignent de la position solide d'Alstom et de son ambitieuse stratégie de développement durable.

1.4 Périmètre de consolidation

Il n'y a aucune évolution significative dans la variation de périmètre entre le 31 mars 2025 et le 30 septembre 2025.

2. Perspectives pour l'exercice 2025/26 et ambitions moyen terme

Les perspectives pour l'exercice fiscal 2025/26 sont basées sur les hypothèses suivantes :

- Une demande soutenue du marché ;
- Nombre de voitures produites stable par rapport à l'exercice 2024/25 ;
- R&D / ventes à environ 3 % (contre « supérieur à 3 % » précédemment) ;
- Atténuation de l'impact lié aux droits de douanes américains.

Les perspectives pour l'exercice fiscal 2025/26 :

- Ratio « commandes sur chiffre d'affaires » au-dessus de 1 pour le Groupe comme pour l'activité Matériel Roulant ;
- Croissance organique du chiffre d'affaires supérieure à 5 % (contre « entre 3% et 5% » précédemment) ;
- Marge d'exploitation ajustée prévue à environ 7% ;
- Génération de cash-flow libre dans une fourchette de 200 à 400 millions d'euros.

Sur les trois années allant de l'exercice 2024/25 à l'exercice 2026/27, le Groupe prévoit de générer au moins 1,5 milliard d'euros de cash-flow libre, le besoin en fonds de roulement lié aux contrats étant un facteur défavorable sur cette période.

Ambitions à moyen terme

Les ambitions à moyen terme sont confirmées conformément à l'annonce des résultats annuels du 14 mai 2025.

3. Performance commerciale

Au cours du premier semestre 2025/26, le Groupe a connu un succès commercial significatif dans diverses régions, en particulier en Amérique et en Asie-Pacifique, et notamment pour la ligne de produit Matériel Roulant. Le volume des commandes a atteint 10,5 milliards d'euros, marquant une diminution de 4 % par rapport aux 10,9 milliards d'euros du premier semestre 2024/25, reflétant la dynamique d'attribution de commandes déjà annoncées qui seront comptabilisées au second semestre.

					% Variation sep 25/sep 24	
Décomposition géographique						
Données base réelle						
					Réel	Organique
(en millions d'€)	Semestre clos le 30 septembre 2025	% contrib	Semestre clos le 30 septembre 2024	% contrib		
Europe	5 186	49 %	8 511	78 %	(39) %	(39) %
Amérique	3 508	34 %	887	8 %	296 %	327 %
Asie/Pacifique	1 548	15 %	1 022	9 %	51 %	64 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	228	2 %	530	5 %	(57) %	(56) %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	10 470	100 %	10 950	100 %	(4) %	(3) %

					% Variation sep 25/sep 24	
Décomposition par produit						
Données base réelle						
					Réel	Organique
(en millions d'€)	Semestre clos le 30 septembre 2025	% contrib	Semestre clos le 30 septembre 2024	% contrib		
Matériel roulant	6 649	63 %	4 415	40 %	51 %	51 %
Services	1 650	16 %	4 111	38 %	(60) %	(59) %
Systèmes	214	2 %	443	4 %	(52) %	(50) %
Signalisation	1 957	19 %	1 981	18 %	(1) %	2 %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	10 470	100 %	10 950	100 %	(4) %	(3) %

En **Europe**, Alstom a réalisé un volume de commandes de 5,2 milliards d'euros au cours du premier semestre 2025/26, contre 8,5 milliards d'euros lors du premier semestre de l'exercice précédent.

En France, Alstom fournira à SNCF Voyageurs 96 rames supplémentaires de RER Nouvelle Génération (RER NG) pour un montant d'environ 1,7 milliard d'euros, suite à l'accord de financement par Île-de-France Mobilités. Par ailleurs, Alstom et SYTRAL Mobilités ont signé un contrat de plus de 300 millions d'euros pour la modernisation de la ligne D du métro de Lyon. Ce contrat comprend 26 nouvelles rames de métro sur pneus de dernière génération ainsi qu'une rénovation complète du système de signalisation de la ligne D. La commande venant d'Eurostar récemment annoncée sera comptabilisée au troisième trimestre.

En Bulgarie, le Groupe a obtenu un contrat approximant les 600 millions d'euros pour la fourniture de trains régionaux Coradia Stream et leur maintenance associée. Le contrat prévoit la livraison de 35 trains électriques Coradia Stream régionaux ainsi que de leur maintenance pendant 15 ans.

En Roumanie, Alstom a remporté un nouveau contrat pour la modernisation du tronçon ferroviaire Bucarest-Giurgiu, incluant la mise en œuvre de la signalisation ERTMS Niveau 2 et de l'électrification. Ce projet représente un montant total d'environ 450 millions d'euros, dont la part d'Alstom est estimée à environ 25 %.

La performance de l'année dernière en Europe a été principalement portée par des commandes importantes de clients en France, en Allemagne et en Italie.

Dans la région **Amériques**, Alstom a enregistré un volume de commandes de 3,5 milliards d'euros au cours du premier semestre 2025/26, contre 0,9 milliard d'euros au cours du premier semestre 2024/25. Cette augmentation significative est principalement due à deux contrats majeurs remportés aux États-Unis. Le premier contrat, d'une valeur de 2,0 milliards d'euros, concerne la fabrication de 316 voitures de train de banlieue pour Long Island Rail Road (LIRR) et Metro-North Railroad. Le second contrat majeur, également aux États-Unis, a été signé pour fournir à NJ TRANSIT 200 voitures supplémentaires de train de banlieue Multilevel III ainsi que 12 locomotives ALP-45 afin de moderniser sa flotte. Cette acquisition de matériel roulant est estimée à 1,0 milliard d'euros. Cette nouvelle flotte desservira les passagers voyageant dans l'État et ceux se rendant à New York City et Philadelphie.

Dans la région **Asie/Pacifique**, la prise de commande a atteint 1,5 milliard d'euros, contre 1,0 milliard d'euros au premier semestre 2024/25. Cette augmentation est portée par l'enregistrement d'un contrat de 538 millions d'euros à Wellington, en Nouvelle-Zélande, pour la fourniture de 18 trains à batterie Adessia Stream B et 35 ans de maintenance.

En Inde, Alstom a remporté deux contrats majeurs. Le premier concerne la fourniture de 96 voitures de métro sans conducteur Metropolis pour la Phase II du métro de Chennai. Ce contrat, d'une valeur de 135 millions d'euros, inclut la conception et la fabrication de 32 rames, la maintenance complète pendant 15 ans ainsi que la formation du personnel. Le second contrat porte sur la fourniture de trains, de solutions de signalisation et de maintenance pour la ligne 4 du métro de Mumbai. 39 rames Metropolis sans conducteur seront fabriquées en Inde, dans l'usine Alstom de Sri City.

À Taïwan, Alstom a obtenu un contrat pour la fourniture d'un système de signalisation sans conducteur à haute capacité pour la Blue Line du métro de Taichung. Le Groupe fournira son système Urbalis CBTC, permettant une exploitation sans conducteur de la deuxième ligne de métro de Taichung. La part d'Alstom dans ce contrat attribué à un consortium international est estimée à 159 millions d'euros.

La performance de l'année dernière en Asie-Pacifique a été portée par un contrat important avec la Public Transport Authority of Western Australia (PTA).

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, Le Groupe a enregistré 228 millions d'euros de commandes au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, contre 530 millions d'euros sur la même période de l'exercice précédent.

Les principales commandes reçues par Alstom au cours du premier semestre 2025/26 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Brésil	Signalisation	Déploiement d'une nouvelle solution de signalisation (ETCS) sur les lignes 8 et 9 de São Paulo
Bulgarie	Matériel roulant / Services	Fourniture de 35 trains Coradia Stream électriques régionaux ainsi que 15 ans de maintenance
Europe (client non révélé)	Matériel roulant	Fourniture de 55 locomotives Traxx
France	Matériel roulant	Fourniture de 96 RER Nouvelle Génération pour la ligne D du réseau Île-de-France Mobilités
France	Matériel roulant / Signalisation	Fourniture de rames de métro MPL25 à 2 voitures et de la nouvelle technologie de signalisation
Inde	Matériel roulant / Signalisation / Services	Fourniture de 234 voitures Metropolis (39 trains de 6 voitures), d'une solution de signalisation CBTC, et de 5 ans de maintenance
Nouvelle Zélande	Matériel roulant / Services	Fourniture de 18 trains Adessia Stream B battery et d'une maintenance de 35 ans
Singapour	Signalisation	Déploiement d'une solution CBTC
Etats-Unis	Matériel roulant	Fourniture de 316 voitures pour Long Island Rail Road (LIRR) et Metro-North Railroad
Etats-Unis	Matériel roulant	Fourniture de 200 voitures additionnelles Multilevel III et 12 locomotives ALP 45 bimodes

4. Carnet de commandes

Au 30 septembre 2025, le montant du carnet de commandes atteint 96,1 milliards d'euros et offre au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une hausse de 1 % sur une base publiée et de 4 % sur une base organique par rapport au 31 mars 2025. Cette hausse, en comparaison des 95,0 milliards d'euros au 31 mars 2025, est principalement due à un ratio commandes reçues sur chiffre d'affaires de 1,2 sur le premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, partiellement compensé par un effet de change défavorable.

La dépréciation de plusieurs devises par rapport à l'euro (EUR) depuis mars 2025, principalement le dollar américain (USD) et le dollar canadien (CAD) en Amérique, la roupie indienne (INR) et le dollar australien (AUD) en Asie-Pacifique, le tenge kazakh (KZT) et le riyal saoudien (SAR) en Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale, ainsi que la livre sterling (GBP) en Europe ont eu une incidence négative sur le montant du carnet de commandes pour un total de 2,2 milliards d'euros. Cette variation a principalement affecté le carnet de commandes des lignes de produits Services et Systèmes.

Décomposition géographique

Données base réelle

(en millions d'€)

	Semestre clos le		Exercice clos le	
	30 septembre 2025	% contrib	31 mars 2025	% contrib
Europe	58 291	61 %	57 013	60 %
Amérique	13 319	14 %	12 373	13 %
Asie/Pacifique	11 887	12 %	12 151	13 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	12 625	13 %	13 423	14 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	96 122	100 %	94 960	100 %

Décomposition par produit

Données base réelle

(en millions d'€)

	Semestre clos le		Exercice clos le	
	30 septembre 2025	% contrib	31 mars 2025	% contrib
Matériel roulant	43 246	45 %	40 092	42 %
Services	36 557	38 %	38 556	41 %
Systèmes	7 034	7 %	7 562	8 %
Signalisation	9 285	10 %	8 750	9 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	96 122	100 %	94 960	100 %

5. Compte de résultat

5.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'élève à 9,1 milliards d'euros au cours du premier semestre 2025/26, soit une hausse de 3 % en données publiées et 8 % sur une base organique par rapport à la période précédente. Le nombre de voitures produites a atteint 2 017 lors du premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, globalement stable comparé à la même période lors de l'exercice fiscal précédent.

Décomposition géographique Données base réelle (en millions d'€)	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 25/sep 24	
	30 septembre 2025	%	30 septembre 2024	%	Réal	Organique
		contrib		contrib		
Europe	5 329	59 %	4 911	56 %	9 %	9 %
Amérique	1 644	18 %	1 813	21 %	(9) %	6 %
Asie/Pacifique	1 317	15 %	1 312	15 %	0 %	6 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	769	8 %	739	8 %	4 %	10 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	9 059	100 %	8 775	100 %	3 %	8 %

Décomposition par produit Données base réelle (en millions d'€)	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 25/sep 24	
	30 septembre 2025	%	30 septembre 2024	%	Réal	Organique
		contrib		contrib		
Matériel roulant	4 665	52 %	4 531	52 %	3 %	6 %
Services	2 266	25 %	2 197	25 %	3 %	6 %
Systèmes	823	9 %	800	9 %	3 %	10 %
Signalisation	1 305	14 %	1 247	14 %	5 %	17 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	9 059	100 %	8 775	100 %	3 %	8 %

En **Europe**, les ventes ont atteint 5,3 milliards d'euros, soit 59 % du chiffre d'affaires total du Groupe, ce qui représente une augmentation de 9% sur une base publiée par rapport au premier semestre 2024/25. Cette croissance est principalement portée par l'exécution continue de contrats de matériel roulant, notamment le RER NG en France, les trains régionaux Regio 2N, les trains régionaux Coradia Stream™ pour Trenitalia en Italie, ainsi que les trains à grande vitesse Avelia™ pour la SNCF. L'exécution solide des contrats de signalisation en France et en Italie a également contribué à cette croissance. A l'inverse, certains contrats de matériel roulant comme le MP14 en France et le programme Aventra au Royaume-Uni arrivent à leur terme, générant ainsi un niveau de ventes inférieur à celui de la même période l'année précédente.

En **Amériques**, le chiffre d'affaires s'est élevé à 1,6 milliard d'euros, soit 18 % du chiffre d'affaires du Groupe dont 10 % aux États-Unis. Cela représente une diminution de 9 % sur une base publiée par rapport au premier semestre 2024/25 et une augmentation de 6 % sur une base organique. La croissance a été principalement portée par les contrats de matériel roulant, notamment les trains Metropolis™ pour San Francisco BART, les trains de banlieue pour NJ Transit aux États-Unis, et les trains Metropolis™ pour le système de trains métropolitains de São Paulo au Brésil. Les projets Tren Maya pour le Fonds national de promotion du tourisme au Mexique, ainsi que le Skytrain de Vancouver et le système de métro léger REM au Canada, restent des contributeurs clés aux ventes dans la région Amériques.

En **Asie/Pacifique**, les ventes se sont élevées à 1,3 milliard d’euros, soit 15 % des ventes du Groupe, stable par rapport au premier semestre 2024/25 et en augmentation de 6 % sur une base organique. La croissance a été observée dans toutes les lignes de produits, en particulier Service et Systèmes, et a été portée par la montée en cadence continue de la production des voitures Alstom Movia™ pour la LTA à Singapour, des trains régionaux VLocity™ pour le Department of Transport (DoT) dans l’État de Victoria en Australie, et des trains Metropolis™ pour la ligne Wanda à Taïwan.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s’est élevé à 0,8 milliard d’euros, contribuant à hauteur de 8 % au chiffre d'affaires total du Groupe, représentant une hausse de 4 % sur une base publiée par rapport au premier semestre 2024/25. 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 sont les principaux contributeurs aux ventes de la région.

5.2. Recherche et développement (« R&D »)

Au 30 septembre 2025, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint (300) millions d’euros, soit 3,3 % du chiffre d'affaires total du Groupe, en baisse par rapport au 30 septembre 2024 en raison d’un impact de (10) millions d’euros venant d’une variation de périmètre (cession des activités de signalisation conventionnelle en Amérique du Nord à Knorr-Bremse AG) et des effets de change. Le Groupe poursuit ses investissements dans l’innovation pour développer des solutions de mobilité plus intelligentes et plus écologiques, à la base de la stratégie Alstom in Motion reposant sur trois piliers : la mobilité verte, la mobilité intelligente et la mobilité inclusive et plus saine. Le montant net de la R&D s’élève à (242) millions d’euros avant les amortissements des Allocations du Prix d’Acquisition (« APA »).

	Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2024
<i>(en millions d’€)</i>		
Dépenses brutes de R&D	(300)	(326)
Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)	3.3%	3.7%
Financements reçus ⁽¹⁾	38	43
Dépenses nettes de R&D	(262)	(283)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	83	83
Dotation aux amortissements des coûts de développements capitalisés ⁽²⁾	(63)	(56)
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat)	(242)	(256)
Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)	2.7 %	2.9 %

(1) Les financements reçus incluent des financements publics à hauteur de 36 millions d’euros à fin septembre 2025, contre 33 millions d’euros au 30 septembre 2024.

(2) Excluant (25) millions d’euros de dotations aux amortissements de l’allocation du prix d’acquisition de Bombardier Transport au 30 septembre 2025, contre (28) millions d’euros au 30 septembre 2024.

La Ligne de Produit Rolling Stock d’Alstom adresse des développements majeurs. En août 2025, les trains Acela NextGen, de la gamme Avelia d’Alstom, et premiers trains à grande vitesse construits en Amérique, sont entrés en service pour Amtrak sur le Corridor du Nord-Est aux Etats-Unis. Les tests d’homologation de Avelia Horizon™ se sont poursuivis en 2025 dans l’optique d’un passage en service commercial début 2026 pour la SNCF en France. Ce train, le seul dans le monde à deux niveaux capable de circuler à une vitesse de 300 km/h, offre une plus grande flexibilité dans sa configuration, réduit les coûts d’exploitation, le poids et la consommation d’énergie, tout en offrant une capacité supplémentaire et un plus haut niveau de services et de confort. En parallèle, le développement de la

configuration internationale se poursuit. Le développement de l'Avelia Stream™, destiné au segment grande vitesse à un niveau, s'est poursuivi. Ce produit remplacera le produit Avelia Pendolino.

Le remplacement de la gamme existante de trains Commuter par la gamme Adessia™ a été initié afin de répondre aux attentes des marchés du Royaume-Uni, d'Allemagne et des États-Unis avec de premiers succès commerciaux avec S-Bahn Rhineland ainsi que Wellington avec un système de propulsion multiple. Ce nouveau produit permettra d'améliorer l'expérience passager et de mieux gérer les problématiques liées à l'efficacité énergétique et aux opérations de maintenance.

Alstom continue aussi à poursuivre les travaux sur sa gamme Coradia Stream™ avec des voitures plus longues et des chaînes de traction 15Kv (en priorité pour l'Allemagne). Cette gamme inclura également une version BEMU.

De plus, le métro Metropolis™ grande capacité est en cours de refonte avec un axe prioritaire porté sur l'efficacité énergétique et la faisabilité industrielle pour adresser le marché indien de la meilleure manière.

Partageant des briques technologiques avec la version européenne, le tramway Citadis™ NAM est en cours de développement pour répondre aux besoins des marchés américain et canadien, avec un premier projet applicatif à Philadelphie.

L'homologation de la locomotive Traxx 3 sur les principaux corridors européens est en cours, incluant la version passagers à 200 km/h. Elle intègre le système de signalisation Atlas™ et la version Compato™ pour les projets en Italie. Les nouveaux produits Rolling Stocks bénéficient d'un portefeuille de composants convergents et conformes aux exigences de cybersécurité, tels que Agate 4™ pour le système de contrôle et de surveillance de la traction (TCMS), et le système de traction Mitrac™.

La ligne de produits Services d'Alstom est dédiée à l'amélioration de la maintenance et de l'efficacité opérationnelle. Notre engagement envers l'innovation est illustré par l'intégration de notre système de surveillance de flotte (HealthHub™) dans nos projets, ce qui améliore l'efficacité de la maintenance et automatise diverses tâches. Cette automatisation réduit considérablement les coûts d'exploitation de la maintenance du matériel roulant, tout en augmentant la fiabilité et la disponibilité. S'appuyant sur le succès de HealthHub™, HealthHub++™ vise à améliorer nos capacités de maintenance prédictive en intégrant des analyses avancées et des capacités de machine learning, avec des outils d'acquisition de données intelligents tels que TrainScanner et InfraScanner. Ces outils automatisent les inspections manuelles et fournissent des informations critiques, permettant ainsi la transition vers une maintenance conditionnelle et prédictive. Cette approche proactive garantit que la maintenance est effectuée uniquement lorsque cela est nécessaire, optimisant ainsi l'utilisation des ressources et prolongeant la durée de vie de nos matériels roulants. D'autres initiatives se concentrent sur l'élimination des tâches de maintenance manuelles grâce à l'automatisation et à la détection, réduisant ainsi considérablement les coûts de main d'œuvre et améliorant l'efficacité.

De plus, Alstom investit massivement dans la digitalisation des dépôts. Nous développons des solutions robotiques pour diverses tâches de maintenance, y compris les inspections et les réparations des trains, afin d'améliorer la précision et de réduire les erreurs humaines. Nos solutions digitales permettent aux opérateurs de disposer d'informations en temps réel sur les performances de la flotte, la surveillance de la consommation d'énergie et l'optimisation.

Le confort et la sécurité des passagers restent primordiaux. Nous aidons les opérateurs à offrir une expérience de voyage exceptionnelle grâce à des systèmes d'information et de divertissement avancés pour les passagers, ainsi qu'à des applications CCTV qui garantissent des trajets sécurisés. En tirant parti des dernières technologies de réalité virtuelle (VR) et de réalité augmentée (AR), nous proposons des solutions de simulation de pointe. Ces solutions offrent une formation complète et un support en temps réel pour l'introduction de produits, l'exploitation des trains et les activités de maintenance.

L'innovation d'Alstom est également profondément ancrée dans les principes d'opérations environnementales, durables et efficaces. Nous sommes à l'avant-garde des initiatives liées à la traction par batterie et à l'hydrogène. Alstom est le pionnier de la conversion des matériels roulants du diesel à l'hydrogène pour permettre des trajets sans émissions de CO₂. Nous concentrons nos efforts pour créer des solutions de transport respectueuses de l'environnement et durables.

La ligne de Produit Signalisation d'Alstom a poursuivi ses développements autour de 3 piliers : la numérisation, l'automatisation pour plus de fluidité et l'amélioration des opérations, et la cybersécurité, pour une mobilité sûre et sécurisée.

Nos programmes de R&D s'appuient sur ces 3 piliers pour répondre aux besoins de nos clients:

- **Grandes lignes:**
 - Solutions de contrôle des trains avec les dernières fonctionnalités ERTMS (Onvia Control™ pour les infrastructures et Onvia Cab™ à bord du train)
 - Solutions d'enclenchement (Onvia Lock™)
 - Opération automatique des trains (ATO), pour automatiser les opérations en système ouvert
 - Dernières générations de technologies de communication radio (préparation au FRMCS)
- **Urbain :** solutions CBTC (système de contrôle des trains par communication radio) pour les métros et les tramways (Urbalis Fluence™, Urbalis Forward™, Urbalis Flo™). Urbalis Fluence™ est le premier système CBTC au monde qui repose sur une communication directe de train à train et qui embarque l'intelligence du système à bord, réduisant le besoin d'équipements à la voie ; il est en cours de développement pour les lignes Hamburg U5, Paris L18 et Torino L1.
- **Centres de contrôle opérationnels :** orchestration des opérations depuis un centre de supervision à distance, et maximisation de la fluidité du trafic (solutions Onvia Vision™ et Urbalis Vision™)
- **Services de maintenance :** diagnostics et pronostics de maintenance pour les opérateurs (HealthHub™ Signalling)

Pour maximiser les synergies opérationnelles et technologiques, Alstom développe des architectures fondamentales de pointe, transverses à l'ensemble du portefeuille (Grandes lignes et Urbain): des ordinateurs multicœurs, à la voie et embarqués, ainsi que des réseaux et systèmes de télécommunication compatibles avec les dernières normes.

La Ligne de Produit 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 : MOTIONAL (FP1), R2DATO (FP2) et FUTURE (FP6).

Alstom Innovations a poursuivi le développement de solutions de Mobilité Autonome pour les trains Passagers & Fret et a effectué avec succès des tests de conduite à distance et de conduite autonome avec perception d'environnement, ceci avec LNVG (ARTE) notamment durant la présentation à la presse organisée par Alstom pendant Innotrans 2024. D'autres propositions innovantes sont en cours de développement, comme celle nommée "Animal Repellent", testée en Suède avec Trafikverket, qui vise à prévenir les collisions avec les animaux grâce à des algorithmes d'analyse d'images basés sur l'IA et des bruits répulsifs adaptés.

Alstom travaille aussi à intégrer des solutions à haut niveau de maturité technologique (TRL) comme la robotique, tout en développant des solutions à faible niveau de maturité technologique (TRL) telles que l'IA de confiance pour améliorer les innovations et leur fiabilité.

Alstom Innovations s'appuie sur l'IA pour la maintenance prédictive, les systèmes autonomes et l'efficacité opérationnelle, en utilisant des simulations pour tester les nouvelles technologies et en développant des offres numériques.

En parallèle, Alstom a lancé des programmes dédiés à la résilience afin de renforcer la robustesse des systèmes et la continuité opérationnelle dans les environnements critiques. Ces initiatives visent à anticiper et à réduire les perturbations au niveau des composants ou des systèmes, tout en intégrant les technologies émergentes dans l'ensemble des plateformes de mobilité.

5.3. Performance opérationnelle

La marge d'exploitation ajustée s'élève à 580 millions d'euros au premier semestre 2025/26 et s'établit à 6,4 % en pourcentage du chiffre d'affaires contre 5,9 % lors du premier semestre 2024/25, bénéficiant d'une hausse des volumes et d'un mix produits pour 20pb, d'un étalement des dépenses R&D pour 20 pb, de la réduction des frais commerciaux et administratifs pour 30 pb, et d'autres effets incluant la quote-part des résultats nets des joint-ventures pour 20 pb, partiellement compensés par un effet de change défavorable de (20) pb et un impact de périmètre négatif de (20) pb.

Les coûts de vente et d'administration représentent 5,7 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 6,0 % au cours de la première période de l'exercice précédent, bénéficiant de la mise en œuvre du programme d'efficacité des coûts liés aux frais généraux et achats indirects lancé au second semestre de l'exercice fiscal 2023/24.

Sur la période, la quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence et incluse dans les activités opérationnelles du Groupe s'élève à 100 millions d'euros, en hausse par rapport aux 71 millions d'euros enregistrés sur la même période de l'exercice précédent, bénéficiant de la bonne performance des joint-ventures. Les contributions de CASCO Signal Limited et de Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. s'élèvent respectivement à 31 millions d'euros et 26 millions d'euros, contre 31 millions d'euros et 20 millions d'euros sur la même période l'année dernière. La contribution des autres sociétés mises en équivalence s'est élevée à 43 millions d'euros, contre 20 millions d'euros sur la même période l'année précédente.

5.4. Du résultat d'exploitation ajusté au résultat net ajusté

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, Alstom a enregistré des charges de restructuration et de rationalisation de (12) millions d'euros, principalement liées à l'adaptation des moyens de production, notamment au Canada pour (5) millions d'euros, en Afrique du Sud pour (4) millions d'euros et au Royaume-Uni pour (2) millions d'euros.

Les autres coûts avant dépréciation des actifs corporels relatifs à l'allocation du prix d'achat (« APA ») pour un montant de (25) millions d'euros correspondent à des honoraires juridiques dans le cadre du recours lié à l'intégration de Bombardier Transport pour (8) millions d'euros, à des procédures judiciaires pour (5) millions d'euros, à des coûts de transformation en Allemagne pour (6) millions d'euros, à des impacts induits du plan d'économies initié en Allemagne pour (8) millions d'euros, à une reprise de dépréciation pour CITAL pour 7 millions d'euros, à des dépenses liées à l'arrêt

des activités Aptis pour (4) millions d'euros, et à diverses dépenses exceptionnelles pour (1) million d'euros. Les coûts d'intégration liés à l'intégration des entités de Bombardier Transport sont nuls au 30 septembre 2025.

Les autres produits et charges d'Alstom pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26 s'élèvent à (37) millions d'euros, soit une diminution de 25 millions d'euros par rapport à l'exercice précédent.

Après prise en compte des charges de restructuration et de rationalisation, des plus-values de cession d'activités, des coûts d'intégration, des pertes de valeur et autres, le résultat d'exploitation avant amortissement et dépréciation des actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'achat (« APA ») s'établit à 443 millions d'euros. Cela représente une hausse de 16% par rapport aux 382 millions d'euros pour la même période de l'exercice précédent.

Les frais financiers nets de la période s'élèvent à (75) millions d'euros, contre (107) millions d'euros pour la même période de l'exercice précédent, grâce à une baisse des charges d'intérêts nets, principalement due à une diminution de la dette à court terme moyenne, combinée à une baisse des taux, une réduction des frais bancaires, des points de change à terme favorables et d'autres coûts.

La charge d'impôt du Groupe s'élève à (92) millions d'euros pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, correspondant à un taux d'imposition effectif hors APA de 28 %, contre (81) millions d'euros pour l'exercice précédent et un taux d'imposition effectif de 37 %, reflétant la dépréciation temporaire de certains actifs d'impôts différés. Sur la base des hypothèses du plan à moyen terme, Alstom n'a identifié aucun événement déclencheur susceptible d'impacter la reconnaissance des actifs d'impôts différés au 30 septembre 2025.

La quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence s'élève à 87 millions d'euros – hors amortissement de l'APA principalement lié aux joint-ventures pour (4) millions d'euros, contre 60 millions d'euros pour la même période de l'exercice précédent, grâce à la solide performance des joint-ventures CASCO Signal Limited, Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. et Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd.

Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle s'élève à 13 millions d'euros, contre 10 millions d'euros au 30 septembre 2024.

Le résultat net ajusté, représentant le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, excluant l'APA et dépréciation nette de la charge d'impôt correspondante, s'élève à 338 millions d'euros pour le premier semestre 2025/26, contre 224 millions d'euros au premier semestre de l'exercice 2024/25.

5.5. Du résultat net ajusté au résultat net

Au cours du premier semestre 2025/26, l'amortissement et la dépréciation des actifs exclusivement évalués lors de l'allocation du prix d'achat ("APA") dans le cadre de regroupement d'entreprises s'élève à (131) millions d'euros avant impôts, contre (189) millions d'euros au premier semestre de l'exercice 2024/25. L'effet fiscal positif associé à l'APA s'élève à 12 millions d'euros, contre 20 millions d'euros au 30 septembre 2024.

Le résultat net part du Groupe des activités poursuivies s'établit à 219 millions d'euros net de l'amortissement de l'APA après impôt pour (119) millions d'euros, contre 55 millions d'euros lors du premier semestre de l'exercice 2024/25.

Le résultat net des activités non poursuivies du premier semestre 2025/26 est de 1 million d'euros. En conséquence, le résultat net part du Groupe s'élève à 220 millions d'euros au premier semestre de l'exercice 2025/26, contre 53 millions d'euros au premier semestre de l'exercice 2024/25.

6. Cash-flow libre

	Exercice clos le	Exercice clos le
	30 septembre 2025	30 septembre 2024
<i>(en millions d'€)</i>		
EBIT avant APA	443	383
Dépréciations et amortissements (avant APA)	255	234
Dividendes des Joint-Ventures	103	92
EBITDA avant APA + JV	801	709
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(142)	(131)
R&D capitalisés	(83)	(83)
Frais financiers & Impôts sur les sociétés décaissés	(153)	(179)
Autres	(12)	(34)
Fonds provenant des activités opérationnelles	411	282
Variation du besoin en fonds de roulement commercial ⁽¹⁾	(599)	(435)
Variation du besoin en fonds de roulement lié aux projets ⁽¹⁾	(552)	15
CASH-FLOW LIBRE	(740)	(138)

(1) N'inclut pas la variation des provisions pour restructuration et des créances/dettes d'impôt sur les sociétés – cf. définitions en section 10 (« Définitions d'indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable »).

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à (740) millions d'euros pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, contre (138) millions d'euros pour la même période de l'exercice précédent, reflétant une saisonnalité attendue dans l'évolution du besoin en fonds de roulement, et ce malgré l'amélioration continue de la trésorerie venant des opérations.

Les fonds provenant des activités opérationnelles s'élèvent à 411 millions d'euros, contre 282 millions d'euros lors de l'exercice précédent, et proviennent notamment d'un EBIT avant allocation du prix d'achat (« APA ») à 443 millions d'euros, contre 382 millions d'euros lors de la période précédente, ainsi qu'une amélioration des sorties de trésorerie financières et fiscales, qui s'élèvent à (153) millions d'euros, contre (179) millions d'euros lors de l'exercice précédent.

Les dépréciations et amortissements excluant l'APA s'élèvent à 255 millions d'euros (382 millions d'euros en incluant l'APA), contre 234 millions d'euros lors de l'exercice précédent (417 millions d'euros en incluant l'APA).

Les dividendes des joint-ventures s'élèvent à 103 millions d'euros, contre 92 millions d'euros lors du premier semestre de l'exercice fiscal précédent.

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, Alstom a dépensé (142) millions d'euros en dépenses d'investissement hors R&D, contre (131) millions d'euros lors de l'exercice précédent. Le programme d'investissement s'est concentré sur les investissements liés à la capacité de production et aux projets, principalement en France, Allemagne, Pologne, Royaume-Uni et Italie, ainsi que sur la stratégie de développement continu de la base industrielle dans des pays à moindre coût tels que le Mexique et le Kazakhstan. De plus, Alstom a poursuivi ses investissements consacrés aux économies d'énergie et à la sécurité, renforçant ainsi l'engagement du Groupe dans la réduction de ses émissions de CO₂.

La génération de trésorerie a été défavorablement affectée par la variation du besoin en fonds de roulement à hauteur de (1 151) millions d'euros, contre (420) millions d'euros lors de l'exercice précédent. Cette évolution est notamment liée à une augmentation du besoin en fonds de roulement commercial de (599) millions d'euros, impactée par la hausse saisonnière des niveaux de stock, notamment pour préparer l'augmentation de la production au second semestre.

La variation du besoin en fonds de roulement lié aux contrats s'établit à (552) millions d'euros pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2025/26, contre 15 millions d'euros pour la même période de l'exercice précédent. Le niveau

d'acompte reçu sur le semestre compense partiellement le besoin en fonds de roulement lié à la poursuite de l'activité industrielle et au phasage des projets.

- Les actifs sur contrats (représentant environ 123 jours de ventes au 30 septembre 2025, contre 116 jours au 31 mars 2025) ont augmenté au cours de la période, du fait de l'écoulement du portefeuille de contrats et de la hausse du chiffre d'affaires.
- Les passifs sur contrats sont stables au cours du premier semestre de l'exercice 2025/26.
- Les provisions courantes ont été principalement impactées par la réduction des provisions pour risques sur les contrats.

	Exercice clos le	Exercice clos le
	30 septembre 2025	31 mars 2025
<i>(en millions d'€)</i>		
Stocks et en-cours	4 465	4 151
Fournisseurs et comptes rattachés	(3 915)	(3 751)
Clients et comptes rattachés	2 885	2 906
Autres actifs / passifs	(1 225)	(1 599)
Besoin en fonds de roulement commercial ⁽¹⁾	2 210	1 707

(1) N'inclut pas les variations de provisions de restructuration ni d'impôt sur les sociétés - voir la définition dans la section 10 ("Définitions des indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable").

	Exercice clos le	Exercice clos le
	30 septembre 2025	31 mars 2025
<i>(en millions d'€)</i>		
Actifs sur contrat	6 327	5 895
Passifs sur contrat	(8 810)	(8 881)
Provisions courantes	(1 462)	(1 529)
Besoin en fonds de roulement lié aux contrats	(3 944)	(4 515)

7. Trésorerie (dette) nette

Au 30 septembre 2025, le Groupe a enregistré une dette nette de 1 399 millions d'euros (voir section 10.10), contre une dette nette de 434 millions d'euros au 31 mars 2025. L'augmentation de 965 millions d'euros de dette nette est principalement liée à la consommation du cash-flow libre de (740) millions d'euros. Cette augmentation est également impactée par le versement de dividendes et de coupons sur obligations perpétuelles subordonnées à durée indéterminée pour (60) millions d'euros, par l'évolution des contrats de location pour (84) millions d'euros, et par d'autres éléments pour (81) millions d'euros, incluant notamment les effets de change.

En complément de sa trésorerie disponible, qui s'élève à 1 686 millions d'euros au 30 septembre 2025, le Groupe bénéficie d'une liquidité solide se composant :

- D'une facilité de crédit renouvelable de 2,5 milliards d'euros dont l'échéance est juillet 2028 ;
- D'une facilité de crédit renouvelable de 1,75 milliard d'euros dont l'échéance est janvier 2029.

Au 30 septembre 2025, ces deux facilités de crédit restent inutilisées.

Conformément à sa politique de gestion prudente en matière de liquidités, la facilité de crédit renouvelable de 1,75 milliard d'euros sert de soutien au programme des billets de trésorerie européens négociables (NEU CP) d'un montant de 2,5 milliards d'euros.

8. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 30 septembre 2025 s'élèvent à 10 517 millions d'euros (y compris les intérêts minoritaires) contre 10 577 millions d'euros au 31 mars 2025. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de 233 millions d'euros ;
- Les coupons d'obligations perpétuelles subordonnées à durée indéterminée pour (44) millions d'euros ;
- Les réserves de conversions pour (244) millions d'euros.

9. Evènements postérieurs à la clôture

Le Groupe n'a identifié aucun autre événement postérieur à signaler, en dehors des éléments déjà décrits dans les notes précédentes.

10. Définitions 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.

10.1. 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.

10.2. 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.

10.3. 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.

10.4. 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'allocation 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.

10.5. Résultat d'exploitation ajusté et Résultat d'exploitation avant APA

10.5.1. 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.

À 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 joint-ventures chinoises, à savoir CASCO pour Alstom ainsi que, à la suite de l'intégration de Bombardier Transport, Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd et Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. 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 tel que les coûts encourus ou les dépréciations d'actifs évalués dans le cadre de regroupements d'entreprise, ainsi que les 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 ajusté exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires.

10.5.2. 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 2021/22, Alstom a décidé d'introduire la notion de « résultat d'exploitation avant APA ». Celle-ci vise à retraiter son résultat d'exploitation en excluant de ce dernier l'impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'allocation 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 :

	Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2024
<i>(en millions d'€)</i>		
Chiffre d'affaires	9 059	8 775
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	580	515
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	<i>6,4 %</i>	<i>5,9 %</i>
Gains / (pertes) sur cession d'activités	(0)	21
Charges de restructuration et rationalisation	(12)	(1)
Perte de valeur sur actifs et autres	(25)	(82)
Renversement de la contribution des sociétés mises en équivalence	(100)	(71)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) AVANT APA & DEPRECIATION	443	382
Amortissement & dépréciation liés à l'APA ⁽¹⁾	(127)	(183)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	316	199

(1) Montant brut hors taxe hors « APA » des joint-ventures comptabilisées en quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence

10.6. Résultat net ajusté

La notion de « Résultat net ajusté » vise à retraiter 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'allocation du prix d'acquisition (« APA ») dans le contexte de regroupements d'activités, net de la charge d'impôt correspondante.

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 :

	Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2024
<i>(en millions d'€)</i>		
Résultat Net Ajusté	338	224
Amortissements & dépréciation d'actifs valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition	(119)	(169)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (PART DU GROUPE)	219	55

10.7. 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 proche et 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 :

	Semestre clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 30 septembre 2024
<i>(en millions d'€)</i>		
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	(518)	72
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(225)	(214)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	3	4
CASH FLOW LIBRE	(740)	(138)

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 (740) millions d'euros à la fin du premier semestre de l'exercice 2025/26, contre (138) millions d'euros au 30 septembre 2024.

10.8. Ratio de conversion du cash-flow libre

Le ratio de conversion du cash-flow libre est calculé comme le flux de trésorerie disponible de la période divisé par le bénéfice net ajusté de la même période. Alstom utilise le ratio de conversion du flux de trésorerie disponible pour mesurer sa capacité à convertir les bénéfices d'exploitation en flux de trésorerie disponible sur une période définie.

Au 30 septembre 2025, le ratio de conversion du cash-flow libre est principalement impacté par la saisonnalité du phasage du besoin en fonds de roulement. Cet effet transitoire devrait se normaliser au cours du deuxième semestre de l'exercice fiscal 2025/26. Par conséquent, cet indicateur n'est pas considéré comme représentatif à la clôture du premier semestre.

	Exercice clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 30 septembre 2024
Résultat Net Ajusté	338	224
Cash Flow Libre	(740)	(138)
Ratio de conversion du Cash Flow Libre	N/A	N/A

10.9. 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 2025, les capitaux employés ont atteint 12 285 millions d'euros, comparés aux 11 402 millions d'euros à fin mars 2025.

	Semestre clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 31 mars 2025
<i>(en millions d'€)</i>		
Actifs non courants	15 721	15 972
moins impôts différés	(707)	(689)
moins actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière ⁽¹⁾	(77)	(95)
Capitaux employés - actifs non courants (A)	14 936	15 188
Actifs courants	18 709	18 594
moins trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 687)	(2 274)
moins autres actifs financiers courants ⁽¹⁾	(55)	(89)
Capitaux employés - actifs courants (B)	16 967	16 231
Passifs courants	19 306	19 254
moins dettes financières courantes	(459)	(87)
plus les obligations au titre de contrats de location	565	609
moins les autres obligations associée à une dette financière	(181)	(187)
plus provisions non courantes	387	427
Capitaux employés - passifs (C)	19 617	20 017
CAPITAUX EMPLOYES (A)+(B)-(C)	12 285	11 402

(1) Ajusté du dépôt pour le prêt NMTC de 25 millions d'euros (Note 20 des états financiers consolidés)

10.10. 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 2025, le Groupe a enregistré un niveau de dette nette de 1 399 millions d'euros, comparé à une dette nette de 434 millions d'euros au 31 mars 2025.

	Semestre clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 31 mars 2025
<i>(en millions d'€)</i>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 687	2 274
Autres actifs financiers courants ⁽¹⁾	55	89
Actifs financiers non courants directement associés	-	-
<i>moins:</i>		
Dettes financières courantes	459	87
Dettes financières non-courantes	2 682	2 709
TRESORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PERIODE	(1 399)	(434)

(1) Ajusté du dépôt pour le prêt NMTC de 25 millions d'euros (Note 20 des états financiers consolidés)

10.11. 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.

10.12. Chiffre d'affaires par devise

	Exercice clos le 30 septembre 2025 en % du chiffre d'affaires
Devises	
EUR	49,6%
USD	11,8%
GBP	7,2%
AUD	4,8%
INR	4,8%
CAD	4,2%
SEK	2,6%
ZAR	2,6%
MXN	2,0%
BRL	1,5%
SGD	1,5%
KZT	1,2%
CHF	1,2%
Devises inférieures à 1% du chiffres d'affaires	5,2%

10.13. 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.

(en millions d'€)	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements		Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	
30 septembre 2025				
Chiffre d'affaires	9 059			9 059
Coût des ventes	(7 926)	102		(7 824)
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	1 133	102	-	1 235
Frais de recherche et développement	(267)	25		(242)
Frais commerciaux	(181)	-		(181)
Frais administratifs	(332)	-		(332)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-		100	100
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	353	127	100	580
Autres produits/(charges)	(37)			(37)
Reprise de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-		(100)	(100)
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	316	127	-	443
Frais financiers	(75)			(75)
Résultat avant impôts	241	127	-	368
Charge d'impôt	(92)	(12)		(104)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	83	4		87
Résultat net des activités poursuivies	232	119	-	351
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(13)			(13)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾	219	119	-	338
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(119)		(119)
Résultat net des activités non poursuivies	1			1
Résultat net (part du Groupe)	220	-	-	220

(1) indicateur hors-GAAP, cf. définition en section 10

Ajustements au 30 septembre 2025 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition (« APA »), incluant le résultat net des sociétés mises en équivalence, net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) 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 10.5.1. « Résultat d'exploitation ajusté »).

(en millions d'€)				
	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements		Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	
30 septembre 2024				
Chiffre d'affaires	8 775			8 775
Coût des ventes	(7 702)	155		(7 547)
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	1 073	155	-	1 228
Frais de recherche et développement	(284)	28		(256)
Frais commerciaux	(180)	-		(180)
Frais administratifs	(348)	-		(348)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-		71	71
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	261	183	71	515
Autres produits/(charges)	(62)			(62)
Reprise de la quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-	-	(71)	(71)
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	199	183	-	382
Frais financiers	(107)			(107)
Résultat avant impôts	92	183	-	275
Charge d'impôt	(81)	(20)		(101)
Quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence	54	6		60
Résultat net des activités poursuivies	65	169	-	234
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(10)			(10)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾	55	169	-	224
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(169)		(169)
Résultat net des activités non poursuivies	(2)			(2)
Résultat net (part du Groupe)	53	-	-	53

(1) indicateur hors-GAAP, voir définition en section 10 (« Définitions d'indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable »)

Ajustements au 30 septembre 2024 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition (« APA »), incluant le résultat net des sociétés mises en équivalence, net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) 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 10.5.1. « Résultat d'exploitation ajusté »).

10.14. De la Valeur d'Entreprise à la Valeur des capitaux propres

		Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2024
<i>(en millions d'€)</i>			
Dette brute totale, incluant les obligations locatives	(1)	3 829	3 473
Engagements de retraite net des actifs d'impôts différés et anticipés liés aux retraites	(2)	632	770
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	100	110
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(3)	(1 687)	(1 789)
Autres actifs financiers courants	(3)	(30)	(71)
Autres actifs financiers non-courants	(4)	(114)	(85)
Actifs/(Passifs) d'impôts différés nets	(5)	(572)	(680)
Participations dans des entreprises associées & JVs, excluant les JVs chinoises	(6)	(52)	(112)
Participations non-consolidées	(7)	(52)	(75)
Bridge		2 054	1 541

- (1) Dettes et locations à court et long-terme (Note 20 des états financiers consolidés), excluant la location à un opérateur métro de Londres pour 58 millions d'euros dû à un actif financier équivalent (Notes 14 et 20 des états financiers consolidés)
- (2) En accord avec la Note 22 des états financiers, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles à hauteur de 51 millions d'euros
- (3) En accord avec le bilan
- (4) En accord avec le bilan excluant les actifs liés aux pensions pour 225 millions d'euros, les créances sur contrats long terme pour 115 millions d'euros et la location à un opérateur de métro de Londres pour 58 millions d'euros
- (5) Actifs/(Passifs) d'impôts différés - en accord avec le bilan, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles à hauteur de 51 millions d'euros
- (6) 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
- (7) Participations non-consolidées en accord avec le bilan des états financiers

10.15. Plan d'amortissement de l'APA de Bombardier Transport

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

	Semestre clos le 30 septembre 2025
<i>(en millions d'€)</i>	
Plan d'amortissement, tel que rapporté dans le Compte de Résultat ⁽¹⁾	(3 144)
2021	(71)
2022	(428)
2023	(436)
2024	(357)
2025	(373)
2026	(261)
2027	(213)
2028	(203)
2029	(166)
2030	(139)
2031	(107)
2032	(97)
2033	(95)
2034	(47)
Au-delà	(151)

(1) exclut les APA autres que ceux liés à l'achat de Bombardier Transport

10.16. Besoin en fonds de roulement commercial et lié aux contrats

Cette section définit le besoin en fonds de roulement commercial & lié aux contrats et le compare avec la note 15 aux états financiers consolidés :

	Exercice clos le 30 septembre 2025	Exercice clos le 31 mars 2025
Stocks et en-cours	4 465	4 151
Fournisseurs et comptes rattachés	(3 915)	(3 751)
Clients et comptes rattachés	2 885	2 906
Autres actifs / passifs ⁽¹⁾	(1 225)	(1 599)
Besoin en fonds de roulement commercial	2 210	1 707
Actifs sur contrats	6 327	5 895
Passifs sur contrats	(8 810)	(8 881)
Provisions courantes	(1 462)	(1 529)
Besoin en fonds de roulement lié aux contrats	(3 944)	(4 515)
Impôt sur les sociétés	(157)	(155)
Restructurations	(168)	(185)
Besoin en fonds de roulement publié	(2 061)	(3 148)

(1) Autres actifs/passifs principalement du fait de la vente d'une flotte de trains (voir note 12 des états financiers).

Le besoin en fonds de roulement lié aux contrats est la somme des éléments suivants :

- Actis et Passifs sur contrats, incluant les avances et acomptes clients
- Les provisions courantes, qui comprennent les risques sur les contrats et les garanties

Le besoin en fonds de roulement commercial correspond aux activités non strictement contractuelles et exclut le besoin en fonds de roulement lié aux contrats tel qu'explicité ci-dessus et inclut donc les éléments suivants :

- Les stocks
- Les créances clients
- Les dettes fournisseurs
- Tous les autres éléments du besoin en fonds de roulement définis comme la somme des Autres Actifs/Passifs courant ainsi que les provisions non courantes.

10.17. Fonds provenant des activités opérationnelles

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

10.18. EBITDA avant APA + dividendes des JVs

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

États financiers consolidés intermédiaires résumés

Semestre clos le 30 septembre 2025

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDÉ INTERMÉDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Chiffre d'affaires	(4)	9 059	8 775
Coût des ventes		(7 926)	(7 702)
Frais de recherche et développement	(5)	(267)	(284)
Frais commerciaux		(181)	(180)
Frais administratifs		(332)	(348)
Autres produits/(charges)	(6)	(37)	(62)
Résultat d'exploitation		316	199
Produits financiers	(7)	26	24
Charges financières	(7)	(101)	(131)
Résultat avant impôts		241	92
Impôt sur les bénéfices	(8)	(92)	(81)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	(13)	83	54
Résultat net des activités poursuivies		232	65
Résultat net des activités non poursuivies	(9)	1	(2)
RÉSULTAT NET		233	63
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère		220	53
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		13	10
Résultat net des activités poursuivies attribuable :			
• aux propriétaires de la société mère		219	55
• aux participations ne donnant pas le contrôle		13	10
Résultat net des activités non poursuivies attribuable :			
• aux propriétaires de la société mère		1	(2)
• aux participations ne donnant pas le contrôle		-	-
Résultat net par action (en €)			
• Résultat de base	(10)	0,38	0,10
• Résultat dilué	(10)	0,38	0,10

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

ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ INTERMÉDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos	
		Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Résultat net de la période		233	63
Réévaluation des engagements de retraites à prestations définies	(22)	23	10
Instruments de capitaux propres à la JV par OCI	(13)/(14)	(5)	-
Impôt sur les éléments non recyclables	(8)	(9)	(4)
Éléments non recyclables en résultat		9	6
Gains (pertes) sur instruments financiers de couverture		-	(11)
Réserve des coûts de couverture et autres		(6)	(25)
Ecart de conversion (*)		(244)	(21)
Impôt sur les éléments recyclables	(8)	4	11
Éléments recyclables en résultat		(246)	(46)
<i>dont sociétés mises en équivalence</i>	(13)	(48)	(5)
RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ		(4)	23
Attribuable :			
• aux propriétaires de la société mère		(11)	10
• aux participations ne donnant pas le contrôle		7	13
Résultat global consolidé attribuable aux propriétaires de la société mère et provenant des :			
• Activités poursuivies		(11)	12
• Activité non poursuivies		-	(2)
Résultat global consolidé attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle et provenant des :			
• Activités poursuivies		7	12
• Activité non poursuivies		-	1

(*) Inclut les écarts de conversion sur la réserve d'écarts actuariels pour € 0 millions au 30 septembre 2025 (€ (2) millions au 30 septembre 2024).

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

BILAN CONSOLIDÉ INTERMÉDIAIRE

Actifs

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Écarts d'acquisition	(11)	9 121	9 120
Immobilisations incorporelles	(11)	1 836	1 978
Immobilisations corporelles	(12)	2 684	2 720
Participations dans les coentreprises et entreprises associées	(13)	809	871
Autres titres de participation		52	55
Autres actifs non courants	(14)	512	539
Impôts différés	(8)	707	689
Total des actifs non courants		15 721	15 972
Stocks et en-cours	(15)	4 465	4 151
Actifs sur contrat	(15)	6 327	5 895
Clients et comptes rattachés		2 885	2 906
Autres actifs opérationnels courants	(15)	3 315	3 307
Autres actifs financiers courants	(18)	30	61
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(19)	1 687	2 274
Total des actifs courants		18 709	18 594
Actifs destinés à la vente	(9)	19	20
TOTAL DE L'ACTIF		34 449	34 586

Capitaux propres et passifs

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	(16)	10 417	10 464
Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		100	113
Total des capitaux propres		10 517	10 577
Provisions non courantes	(15)	387	427
Provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés	(22)	908	935
Emprunts non courants	(20)	2 682	2 709
Dettes non courantes sur contrats de location	(20)	565	609
Impôts différés	(8)	84	75
Total des passifs non courants		4 626	4 755
Provisions courantes	(15)	1 462	1 529
Emprunts courants	(20)	459	87
Dettes courantes sur contrats de location	(20)	181	187
Passifs sur contrat	(15)	8 810	8 881
Fournisseurs et comptes rattachés		3 915	3 751
Autres passifs opérationnels courants	(15)	4 479	4 819
Total des passifs courants		19 306	19 254
Passifs liés à des actifs destinés à la vente	(9)	-	-
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF		34 449	34 586

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

TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos	
		Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Résultat net		233	63
Dotation aux amortissements et dépréciations	(11)/(12)	382	418
Charge relative aux paiements fondés sur des actions		13	13
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		(3)	17
Ajustement des flux relatifs aux engagements de retraite et avantages assimilés		3	14
Plus/moins-values sur cessions d'actifs		1	(17)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	(13)	20	38
Charge d'impôt différé inscrite au compte de résultat		(16)	(26)
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation - hors variation du besoin en fonds de roulement		633	520
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation (b)	(15)	(1 151)	(448)
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation		(518)	72
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles		3	4
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)		(225)	(214)
Augmentation/(diminution) des autres actifs non courants	(14)	(1)	6
Acquisition d'activités après déduction de la trésorerie acquise	(2)	1	(10)
Cession d'activités après déduction de la trésorerie cédée		(8)	628
Variation nette de la trésorerie liée aux investissements		(230)	414
<i>Dont flux d'investissements liés aux activités non poursuivies</i>	(9)	(4)	(4)
Augmentation/(réduction) de capital y compris celles souscrites par les participations ne donnant pas le contrôle		(3)	982
Émission / (remboursement) de titres perpétuels subordonnés	(16)	-	745
Coupon payé sur titres subordonnés à durée indéterminée	(16)	(44)	(11)
Dividendes versés y compris versements aux participations ne donnant pas le contrôle		(16)	(4)
Emissions d'emprunts obligataires	(20)	-	-
Variation nette des emprunts courants et non courants	(20)	382	(1 240)
Variation nette des dettes sur contrats de location	(20)	(84)	(82)
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants	(20)	(12)	(3)
Variation nette de la trésorerie liée au financement		223	387
<i>Dont flux de financement liés aux activités non poursuivies</i>		-	-
(DIMINUTION)/AUGMENTATION NETTE DE LA TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE		(525)	873
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début de période		2 274	976
Incidence des variations de taux de conversion		(65)	(37)
Autres variations		3	(25)
Transfert vers actifs destinés à la vente		-	2
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE EN FIN DE PERIODE	(19)	1 687	1 789
<i>(a) Net des intérêts reçus et payés</i>		(28)	(37)
<i>(b) Impôts payés</i>		(92)	(105)

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

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRE

(en millions d'€, à l'exception du nombre d'actions)	Nombre d'actions en circulation								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	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves	Ecarts actuariels	Variation des instruments dérivés de couverture	Réserve de conversion			
Au 31 mars 2025	461 510 538	3 231	5 870	750	870	268	(0)	(524)	10 464	113	10 577
Variation des autres éléments du résultat global	-	-	-	-	(7)	14	-	(237)	(231)	(6)	(236)
Résultat net de la période	-	-	-	-	220	-	-	-	220	13	233
Total du résultat global	-	-	-	-	213	14	-	(237)	(11)	7	(4)
Variation d'intérêts et autres	-	-	-	-	(4)	-	-	-	(4)	(1)	(4)
Dividendes convertibles en actions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendes payés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(18)	(18)
Augmentation de capital par émission de titres	-	-	-	-	(2)	-	-	-	(2)	-	(2)
Coupons payés sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(44)	-	-	-	(44)	-	(44)
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	519 428	4	-	-	(4)	-	-	-	0	-	0
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres et autres	-	-	-	-	13	-	-	-	13	-	13
Au 30 septembre 2025	462 029 966	3 234	5 870	750	1 042	282	-	(761)	10 417	101	10 517

Au 31 mars 2024	384 291 068	2 690	5 486	-	741	272	3	(520)	8 672	106	8 778
Variation des autres éléments du résultat global	-	-	-	-	(20)	3	(8)	(18)	(43)	1	(41)
Résultat net de la période	-	-	-	-	53	-	-	-	53	10	63
Total du résultat global	-	-	-	-	33	3	(8)	(18)	10	11	21
Variation d'intérêts et autres	-	-	-	-	(26)	-	-	-	(26)	-	(26)
Dividendes convertibles en actions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendes payés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
Augmentation de capital par émission de titres	76 858 213	538	392	-	56	-	-	-	986	-	986
Émission de titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	750	(4)	-	-	-	746	-	746
Coupons payés sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(8)	-	-	-	(8)	-	(8)
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	360 304	3	-	-	(3)	-	-	-	-	-	-
Paielements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres	-	-	-	-	13	-	-	-	13	-	13
Au 30 septembre 2024	461 509 585	3 231	5 878	750	802	275	(5)	(538)	10 393	110	10 503

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

NOTES ANNEXES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

A.	ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE	40
	Note 1. Événements significatifs	40
	Note 2. Variations de périmètre	40
B.	PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS A DES ESTIMATIONS	40
	Note 3. Principes comptables	40
C.	INFORMATIONS SECTORIELLES	42
	Note 4. Informations sectorielles	42
D.	AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT	44
	Note 5. Frais de recherche et développement	44
	Note 6. Autres produits et charges	44
	Note 7. Résultat financier	45
	Note 8. Impôt sur les bénéfices	46
	Note 9. Résultat des activités non poursuivies et actifs détenus en vue de la vente	46
	Note 10. Résultat par action	47
E.	ACTIFS NON COURANTS	48
	Note 11. Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	48
	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	56
	Note 16. Capitaux propres	56
	Note 17. Distribution de dividendes	56
H.	FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER	57
	Note 18. Autres actifs financiers courants	57
	Note 19. Trésorerie et équivalents de trésorerie	57
	Note 20. Dette financière	58
	Note 21. Instruments financiers et gestion des risques financiers	59
I.	ENGAGEMENTS DE RETRAITES	61
	Note 22. Engagements de retraite et avantages assimilés	61
J.	CONTENTIEUX	62
	Note 23. Contentieux	62
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, l'importance croissante des 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'amélioration 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 13 novembre 2025.

A. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE

NOTE 1. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

Le Groupe n'a identifié aucun événement significatif à signaler, autre que les éléments décrits dans les notes suivantes.

NOTE 2. VARIATIONS DE PERIMETRE

Il n'y a aucune évolution significative dans la variation de périmètre sur le semestre clos au 30 septembre 2025.

B. PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS À 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 2025 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 2025, et conformément à la norme IAS 34, Information financière intermédiaire ;
- En utilisant les mêmes principes comptables et méthodes d'évaluation qu'au 31 mars 2025, 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 2025

Plusieurs amendements sont applicables au 1er avril 2025 et approuvés par l'Union européenne :

- Amendements à l'IAS 21 « Effets des variations des cours des monnaies étrangères » : Absence de convertibilité ;

Ces amendements en vigueur au 1^{er} avril 2025 pour Alstom n'ont pas d'impact significatif sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés du Groupe.

3.3 Nouvelles normes et interprétations d'application non encore obligatoire

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

- Améliorations annuelles Volume 11 (applicables pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2026) ;
- Amendements à l'IFRS 9 et l'IFRS 7 « Classement et évaluation des instruments financiers (applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026) ;
- Amendements à la norme IFRS 9 et l'IFRS 7 « Contrats d'électricité dont la production dépend de la nature » (applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2026) ;
- IFRS 18 « Présentation et informations à fournir dans les états financiers » (applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027).

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

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

La charge d'amortissement des actifs acquis exclusivement dans le cadre de regroupements d'entreprise est 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 coûts 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 € (126) millions au 30 septembre 2025 contre € (183) millions au 30 septembre 2024, et celui impactant la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence s'élève à € (3) millions au 30 septembre 2025 contre € (6) million au 30 septembre 2024.

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. Ce reporting présente les indicateurs clés de performance au niveau du Groupe. Les décisions stratégiques et les allocations de ressources sont validées sur la base de ce reporting consolidé. L'information sectorielle présentée au niveau du Groupe est construite selon une méthode similaire à celles retenues dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés.

Chiffre d'affaires par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Matériels roulants	4 665	4 531
Services	2 266	2 197
Systèmes	823	800
Signalisation	1 305	1 247
Total Groupe	9 059	8 775

Chiffre d'affaires par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Europe	5 329	4 911
<i>dont France</i>	<i>1 653</i>	<i>1 443</i>
Amériques	1 644	1 813
Asie/Pacifique	1 317	1 312
Afrique / Moyen-Orient / Asie Centrale	769	739
Total Groupe	9 059	8 775

Carnet de commandes par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Matériels roulants	43 246	40 092
Services	36 557	38 556
Systèmes	7 034	7 562
Signalisation	9 285	8 750
Total Groupe	96 122	94 960

Carnet de commandes par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Europe	58 291	57 013
dont France	15 115	13 053
Amériques	13 319	12 373
Asie/Pacifique	11 887	12 151
Afrique / Moyen-Orient / Asie Centrale	12 625	13 423
Total Groupe	96 122	94 960

Information relative aux principaux clients

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

D. AUTRES ÉLÉMENTS DU COMPTE DE RÉSULTAT

NOTE 5. FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

(en millions d'€)	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Dépenses de recherche et développement avant financements reçus	(300)	(326)
Financements reçus (*)	38	43
Dépenses de recherche et développement, net	(262)	(283)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	83	83
Dotation aux amortissements (**)	(89)	(84)
FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (AU COMPTE DE RESULTAT)	(267)	(284)

(*) Les financements reçus incluent des subventions publiques à hauteur de € 36 millions au 30 septembre 2025 contre € 33 millions au 30 septembre 2024.

(**) Pour le premier semestre clos au 30 septembre 2025, les dotations aux amortissements comprennent € (25) millions d'amortissement au titre de l'allocation des prix d'acquisition contre € (28) millions au 30 septembre 2024.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2025, le Groupe Alstom a investi € (300) millions en Recherche et Développement, pour poursuivre notamment les développements de :

- Ligne de Produit Rolling Stock : la gamme « Coradia stream™ » incluant la version BEMU, les trains à très grande vitesse Avelia Horizon™, les gammes Avelia stream™ et Citadis™ NAM, le Metropolis™ Large Gauge pour l'Inde, ainsi que le portefeuille de Composants ferroviaires ;
- Ligne de Produit D&IS : les solutions de contrôle des trains Grandes Lignes avec les dernières fonctionnalités ERTMS (Onvia Control™ et Onvia Cab™) et l'Opération Automatique des Trains (ATO), les solutions CBTC pour la signalisation urbaine (Urbalis Fluence™, Urbalis Forward™, Urbalis Flo™), ainsi que les Technologies Digitales et la Cybersécurité pour le ferroviaire ;
- Le système de surveillance de flotte (HealthHub™) et la digitalisation pour les activités de Services, et les innovations dans le domaine de la Mobilité Autonome.

NOTE 6. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

(en millions d'€)	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Plus / Moins-values sur cessions d'activités	-	21
Charges de restructuration et coûts de rationalisation	(12)	(1)
Coûts d'intégration, dépréciations et autres	(25)	(82)
AUTRES PRODUITS / (CHARGES)	(37)	(62)

Au 30 septembre 2025, les coûts de dépréciations et autres comprennent principalement :

- € (13) millions liés à certaines procédures judiciaires (voir Note 23) et d'autres risques, survenant en dehors du cours normal des affaires ;
- € (12) millions liés à d'autres dépenses exceptionnelles qui sont exclues du cours normal des affaires par nature dont € (8) millions d'impacts induits du plan d'économies initié en Allemagne.

Les coûts d'intégration des entités de Bombardier Transport s'élèvent à zéro à fin septembre 2025.

NOTE 7. RESULTAT FINANCIER

(en millions d'€)	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Produit d'intérêts financiers	16	24
Charge d'intérêts financiers sur emprunts et sur dettes sur contrats de location	(43)	(59)
COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	(27)	(35)
Gains/(pertes) nets des couvertures de change	10	(4)
Charge financière nette sur engagements de retraite et avantages assimilés	(17)	(16)
Composante de financement sur contrats	(16)	(14)
Autres produits / (charges) financiers	(25)	(38)
RESULTAT FINANCIER NET	(75)	(107)
Total des produits financiers	26	24
Total des charges financières	(101)	(131)

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 2025, les produits d'intérêts s'élèvent à € 16 millions et représentent la rémunération de la trésorerie du Groupe sur la période, tandis que les charges d'intérêts s'élèvent à € (43) millions, dont € (17) millions de charges d'intérêts sur les contrats de location.

L'effet net des couvertures de change de € 10 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 € (16) millions provient de contrats avec des décalages temporaires importants entre les encaissements des clients et la reconnaissance du chiffre d'affaires, conformément à la norme IFRS 15.

Les autres charges financières de € (25) millions incluent principalement des frais bancaires et autres frais, dont une part importante est liée aux commissions d'engagement versées sur les facilités de garantie, les facilités de crédit renouvelables ainsi qu'aux frais relatifs aux émissions obligataires.

NOTE 8. IMPOT SUR LES BÉNÉFICES

Le Groupe a enregistré une charge d'impôt de € (92) millions au premier semestre de l'exercice 2025/26, ce qui correspond à un taux d'imposition effectif avant amortissement des actifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprise de 28 %, contre € (81) millions pour la même période lors de l'exercice précédent et un taux d'imposition effectif de 37 %. Sur la base des hypothèses du plan à moyen terme, Alstom n'a identifié aucun événement qui aurait un impact sur la reconnaissance des actifs d'impôt différé au 30 septembre 2025

NOTE 9. RÉSULTAT DES ACTIVITÉS NON POURSUIVIES ET ACTIFS DÉTENUS 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 2025, Alstom a ainsi reconnu un gain non matériel.

Les flux de trésorerie des activités non poursuivies liés aux précédentes cessions d'activité s'élèvent sur l'exercice à € (4) millions.

9.2 Actifs détenus en vue de la vente

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2025, l'impact des actifs détenus en vue de la vente s'élève à € 19 millions, contre € 20 millions au 31 mars 2025.

Shanghai Alstom Transport Co Ltd

Au cours du mois de janvier 2025, Alstom a signé un protocole d'accord contractuel pour la vente de la totalité de sa participation minoritaire dans une coentreprise chinoise. La transaction devrait être réalisée au cours de l'exercice 2025/26, après l'obtention des approbations réglementaires des autorités locales.

Site de Görlitz

Le 31 mars 2025, Alstom et KNDS ont signé l'accord-cadre final et se sont mis d'accord sur la vente du site de Görlitz d'Alstom ainsi que sur le transfert de la majorité des employés d'Alstom vers KNDS.

NOTE 10. RÉSULTAT PAR ACTION

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère :		
- Provenant des activités poursuivies	219	55
- Provenant des activités non poursuivies	1	(2)
RESULTAT NET ATTRIBUABLE AUX PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE	220	53

Conformément à la norme IAS 33, le « Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère » utilisé pour le calcul du résultat par action s'élèvent à € 176 millions, en tenant compte du coût de € 44 millions lié aux coupons payés aux détenteurs de titres subordonnés à durée indéterminée.

<i>nombre d'actions</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation utilisé pour le calcul du résultat de base par action	461 770 252	435 710 029
Effet des instruments dilutifs autres que les obligations remboursables en actions :		
- Options de souscription d'actions et actions de performance (plans LTI)	3 504 681	2 941 889
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires utilisé pour le calcul du résultat dilué par action	465 274 933	438 651 918

<i>(en €)</i>	Semestre clos	
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Résultat de base	0,38	0,10
Résultat dilué	0,38	0,10
Résultat de base des activités poursuivies	0,38	0,11
Résultat dilué des activités poursuivies	0,38	0,11
Résultat de base des activités non poursuivies	-	-
Résultat dilué des activités non poursuivies	-	-

E. ACTIFS NON COURANTS

NOTE 11. ÉCARTS D'ACQUISITION ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

11.1 Écarts d'acquisition

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2025	Acquisition et ajustements sur les écarts d'acquisition préliminaires	Cessions	Ecarts de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2025
Ecarts d'acquisition	9 120	-	-	1	9 121
dont :					
Valeur brute	9 120	-	-	1	9 121
Dépréciation	-	-	-	-	-

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

Le Groupe n'a pas identifié d'événement justifiant la réalisation d'un test de dépréciation au 30 septembre 2025.

Immobilisations incorporelles

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2025	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Cessions	Autres variations dont écarts de conversion	Au 30 septembre 2025
Coûts de développement capitalisés	1 950	83	-	(3)	2 030
Autres immobilisations incorporelles	3 413	2	(6)	(79)	3 330
Valeur brute	5 363	85	(6)	(82)	5 360
Coûts de développement capitalisés	(1 389)	(65)	-	3	(1 451)
Autres immobilisations incorporelles	(1 996)	(125)	6	42	(2 073)
Amortissements et dépréciations	(3 385)	(190)	6	45	(3 524)
Coûts de développement capitalisés	561	18	-	-	579
Autres immobilisations incorporelles	1 417	(123)	-	(37)	1 257
Valeur nette	1 978	(105)	-	(37)	1 836

NOTE 12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions d'€)	Au 31 mars 2025	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Cessions	Autres variations dont écarts de conversion et périmètre	Au 30 septembre 2025
Terrains	278	2	-	(2)	278
Bâtiments	3 092	54	(13)	(40)	3 093
Matériel et outillage	2 141	18	(8)	(16)	2 135
Constructions en cours	298	124	(1)	(79)	342
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	563	14	(6)	(8)	563
Valeur brute	6 372	212	(28)	(145)	6 411
Terrains	(8)	(1)	-	-	(9)
Bâtiments	(1 715)	(107)	12	47	(1 763)
Matériel et outillage	(1 597)	(56)	7	32	(1 614)
Constructions en cours	(3)	-	-	1	(2)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(329)	(29)	6	13	(339)
Amortissements et dépréciations	(3 652)	(193)	25	93	(3 727)
Terrains	270	1	-	(2)	269
Bâtiments	1 377	(53)	(1)	7	1 330
Matériel et outillage	544	(38)	(1)	16	521
Constructions en cours	295	124	(1)	(78)	340
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	234	(15)	-	5	224
Valeur nette	2 720	19	(3)	(52)	2 684

Les engagements d'achat d'actifs immobilisés qui se composent principalement d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élèvent à € 58 millions au 30 septembre 2025 (€ 54 millions au 31 mars 2025).

Droit d'utilisation

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

(en millions d'€)	Au 31 mars 2025	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur	Réductions	Autres variations dont écarts de conversion	Au 30 septembre 2025
Terrains	12	2	-	-	14
Bâtiments	840	49	(19)	(20)	850
Matériel et outillage	39	10	(3)	-	46
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	230	9	(10)	(1)	228
Valeur brute	1 121	70	(32)	(21)	1 138
Terrains	(2)	-	-	(1)	(3)
Bâtiments	(393)	(64)	19	9	(429)
Matériel et outillage	(21)	(4)	3	-	(22)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(53)	(20)	10	3	(60)
Amortissements et dépréciations	(468)	(88)	32	11	(513)
Terrains	10	2	-	(1)	11
Bâtiments	446	(15)	-	(11)	420
Matériel et outillage	20	6	-	-	26
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	177	(11)	-	1	167
Valeur nette	653	(18)	-	(10)	624

NOTE 13. PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIEES

Informations financières

(en millions d'€)	Quote-part des capitaux propres		Quote-part des résultats nets	
	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd	227	232	26	20
CASCO Signal Ltd	174	202	31	31
Autres entreprises associées	126	138	10	4
Entreprises associées	527	572	67	55
Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd	144	145	28	6
SpeedInnov JV	42	56	(14)	(14)
BTREN Mantenimiento Ferroviario	19	23	1	1
Autres coentreprises	77	75	1	6
Coentreprises	282	299	16	(1)
TOTAL	809	871	83	54

Variations de la période

(en millions d'€)	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Solde d'ouverture	871	882
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence après dépréciation	83	116
Dividendes	(103)	(156)
Transfert vers actifs destinés à la vente (*)	-	(16)
Écarts de conversion et autres variations (**)	(42)	45
SOLDE DE CLOTURE	809	871

(*) Correspond au classement en Actifs détenus en vue de la vente de Shanghai Alstom Transport Co (voir Note 9.2).

(**) Au 31 mars 2025, les écarts de conversion et autres variations sont principalement dus à l'effet du changement de méthode de consolidation des deux coentreprises BTREN et IRVIA en Espagne, de la méthode proportionnelle à la méthode de la mise en équivalence pour respectivement € 20 millions et € 6 millions. Au cours du semestre clos le 30 septembre 2025, les écarts de conversion et autres variations sont principalement dus à l'impact des devises sur les coentreprises chinoises.

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 2025 :

Bilan

(en millions d'€)	AST Ltd	AST Ltd
	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Actifs non courants	219	223
Actifs courants	1 386	1 258
TOTAL DE L'ACTIF	1 605	1 481
Capitaux propres – attribuables aux propriétaires de la société mère	365	368
Passifs non courants	9	4
Passifs courants	1 240	1 113
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	1 605	1 481
Pourcentage de détention du groupe	50%	50%
ACTIF NET	183	185
Ecart d'acquisition	35	35
Autres éléments (*)	9	12
VALEUR COMPTABLE DES INTERETS DU GROUPE	227	232

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

Compte de résultat

(en millions d'€)	AST Ltd	AST Ltd
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Chiffre d'affaires	651	444
Résultat net des activités poursuivies	52	40
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	52	40
Pourcentage de détention du groupe	50%	50%
Quote-part dans le résultat net	26	20
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RESULTAT NET	26	20

13.2 CASCO Signal LTD

Le tableau ci-dessous présente les informations financières résumées (à 100 %) issues du management de CASCO Signal LTD au 30 septembre 2025 :

Bilan

(en millions d'€)	CASCO	CASCO
	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Actifs non courants	299	312
Actifs courants	672	708
TOTAL DE L'ACTIF	971	1 020
Capitaux propres – attribuables aux propriétaires de la société mère	329	386
Passifs courants	633	630
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	971	1 020
Pourcentage de détention du groupe	49%	49%
ACTIF NET	161	189
Ecart d'acquisition	13	13
VALEUR COMPTABLE DES INTERETS DU GROUPE	174	202

Compte de résultat

(en millions d'€)	CASCO	CASCO
	Au 30 septembre 2025	Au 30 septembre 2024
Chiffre d'affaires	340	345
Résultat net des activités poursuivies	64	64
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	64	64
Pourcentage de détention du groupe	49%	49%
Quote-part dans le résultat net	31	31
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RESULTAT NET	31	31

13.3 Autres entreprises associées

Les intérêts détenus par le Groupe dans les autres entreprises associées sont individuellement non significatifs et représentent, dans leur ensemble, une valeur nette comptable de € 126 millions au 30 septembre 2025 (€ 138 millions au 31 mars 2025).

NOTE 14. AUTRES ACTIFS NON COURANTS

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière (*)	58	74
Autres prêts et dépôts à long terme (**)	454	465
Autres actifs non courants	512	539

(*) 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 € 225 millions au 30 septembre 2025 contre € 228 millions au 31 mars 2025 (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 2025	Au 31 mars 2025	Variation
Stocks	4 465	4 151	314
Actifs sur contrat	6 327	5 895	432
Clients et comptes rattachés	2 885	2 906	(21)
Autres actifs / (passifs) opérationnels courants	(1 164)	(1 512)	348
Passifs sur contrat	(8 810)	(8 881)	71
Provisions	(1 849)	(1 956)	107
Fournisseurs et comptes rattachés	(3 915)	(3 751)	(164)
BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	(2 061)	(3 148)	1 087

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2025
Besoin en fonds de roulement en début de période	(3 148)
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation	1 151
Variation du besoin en fonds de roulement liée aux investissements	7
Ecart de conversion et autres variations	(71)
Variation du besoin en fonds de roulement	1 088
Besoin en fonds de roulement en fin de période	(2 061)

Le Groupe a mis en place des accords de financement des fournisseurs, permettant aux fournisseurs participants de vendre leurs créances envers Alstom à une institution financière (factor) avant leurs échéances contractuelles. Il existe deux types d'accord :

- Le Groupe a proposé aux fournisseurs avec des délais de paiements classiques d'avoir recours à un programme de financement de leur créances auprès des factors, avec la possibilité de se les faire payer à court terme. Le Groupe paie au factor ces factures à leur date d'échéance contractuelle. Ces factures restent présentées au sein des Fournisseurs et comptes rattachés.
- De plus, Bombardier Transport avait négocié des délais de paiement étendus avec certains de ses fournisseurs, qui ont intégré un programme d'affacturage inversé. Etant donné que ce programme modifie significativement les conditions de paiement et conformément à la mise à jour IFRIC publiée en décembre 2020, ces factures sont présentées sur une ligne dédiée du bilan, dans les Autres passifs opérationnels courants. (voir Note 15.3).

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2025	Semestre clos le 30 septembre 2025
Dettes Fournisseurs	3 915	3 751
Dettes fournisseurs avec délais de paiement étendus	212	223
Total Dettes fournisseurs, avec des délais de paiement étendu inclus	4 127	3 974
• dont dettes fournisseurs pour lesquelles les fournisseurs ont souscrit à un accord de financement des fournisseurs	389	391
• <i>dont dettes fournisseurs pour lesquelles les fournisseurs ont déjà été payé par le factor à leur initiative</i>	322	275

Le Groupe a généralement des délais de paiement moyens de ses dettes fournisseurs compris entre 60 et 120 jours en fonction des zones géographiques.

Les délais de paiement moyens des dettes fournisseurs inclus dans un programme de financement des fournisseurs sont étendus en Moyenne de 0 à 20 jours en fonction de leur zone géographique, à l'exception des fournisseurs inclus dans le programme « exBT », avec des termes de paiements étendus compris entre 210 et 240 jours.

15.1 Stocks et en-cours

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Matières premières et marchandises	3 198	3 050
Travaux en cours	1 278	1 083
Produits finis	252	250
Stocks et en-cours, valeur brute	4 728	4 383
Matières premières et marchandises	(256)	(223)
Travaux en cours	(6)	(6)
Produits finis	(1)	(3)
Dépréciations	(263)	(232)
Stocks et en-cours, valeur nette	4 465	4 151

15.2 Actifs/(passifs) nets sur contrats

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025	Variation
Coût d'obtention et de réalisation d'un contrat	40	57	(17)
Actifs sur contrat	6 287	5 838	449
Total actifs sur contrat	6 327	5 895	432
Passifs sur contrat	(8 810)	(8 881)	71
Actifs/(Passifs) nets sur contrats	(2 483)	(2 986)	503

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 de matériels roulants et elles s'élèvent à € 511 millions au 30 septembre 2025 contre € 325 millions au 31 mars 2025.

15.3 Autres actifs et passifs opérationnels courants

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Avances à la commande versées aux fournisseurs	275	298
Impôt sur les sociétés	69	91
Autres taxes	771	702
Charges constatées d'avance	241	171
Autres créances	471	468
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	702	832
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet d'une couverture	786	745
Autres actifs opérationnels courants	3 315	3 307

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Dettes de personnel	905	1 081
Impôt sur les sociétés	226	247
Autres taxes	709	712
Produits constatés d'avance	6	4
Dettes fournisseurs avec délais de paiement étendus	212	223
Autres dettes	1 125	1 178
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	647	728
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet de couverture	649	646
Autres passifs opérationnels courants	4 479	4 819

Au cours de la période close au 30 septembre 2025, le Groupe n'a pas conclu de nouveaux accords de cession de créances entraînant la dé-comptabilisation des créances fiscales. Au 30 septembre 2025, l'encours total cédé s'élève à € 136 millions contre € 173 millions au 31 mars 2025.

15.4 Provisions

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2025	Dotations	Reprises	Utilisations	Ecart de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2025
Garanties	610	48	(32)	(45)	(15)	566
Risques sur contrats	920	128	(22)	(122)	(8)	896
Provisions courantes	1 529	176	(54)	(167)	(22)	1 462
Litiges et risques fiscaux	122	2	(4)	(3)	(4)	113
Restructurations	186	12	(1)	(26)	(3)	168
Autres provisions non courantes	119	1	-	(12)	(2)	106
Provisions non courantes	427	15	(5)	(41)	(9)	387
Total des provisions	1 956	191	(59)	(208)	(31)	1 849

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

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. A la suite de 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 la mise en place des plans de restructuration actuels.

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, 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 2025, le capital social d'Alstom s'élève à € 3 234 209 762 et se compose de 462 029 966 actions ordinaires entièrement libérées d'une valeur nominale de € 7. Le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires au cours du semestre s'élève à 465 274 933 après prise en compte de l'effet de l'ensemble des instruments dilutifs.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2025, 519 428 actions ordinaires ont été émises dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme.

16.2 Écarts de conversion

Le montant des réserves de conversion revenant au Groupe au 30 septembre 2025 s'élève à € (761) millions.

Les écarts de conversion, présentés dans l'état du résultat global consolidé, pour un montant de € (237) millions reflètent principalement les variations de la livre sterling (€ (55) millions), de la roupie indienne (€ (49) millions), du yuan chinois (€ (47) millions), du dollar américain (€ (37) millions) et du dollar canadien (€ (19) millions) contre l'euro sur le semestre clos le 30 septembre 2025.

16.3 Titres subordonnés à durée indéterminée

Alstom a placé en mai 2024 une émission de titres subordonnés à durée indéterminée d'un montant de € 750 millions, avec un coupon de 5,868% par an pendant les 5,25 premières années avec une réinitialisation du taux tous les 5 ans par la suite.

Les titres subordonnés à durée indéterminée émis par le Groupe comportent des options de remboursement à l'initiative d'Alstom. Ces options peuvent être exercées après une période minimale de 5 ans, puis à chaque date de coupon, ou en cas de circonstances particulières. Le rendement annuel est fixe et sera révisé en fonction des clauses contractuelles.

Alstom n'est pas obligé d'effectuer des paiements en raison de clauses contractuelles lui permettant de différer indéfiniment les paiements. Toutefois, ces clauses exigent que les paiements différés soient effectués si des dividendes sont distribués. Ces caractéristiques confèrent à Alstom un droit inconditionnel d'éviter de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier pour le montant nominal ou les intérêts. En conséquence, conformément à la norme IAS 32,

ces titres sont classés comme des instruments de capitaux propres, et tout paiement effectué est comptabilisé en déduction des capitaux propres.

Durant la période, le Groupe a payé un coupon de € 44 millions, comptabilisé en capitaux propres.

16.4 Contrat de liquidité

Un contrat de liquidité a été signé le 20 novembre 2024 avec Rothschild Martin Maurel. Une autorisation de tirage de € 18 millions a été accordée pour la mise en œuvre de ce contrat de liquidité.

Au 30 septembre 2025, Alstom ne détient aucune action dans le cadre du contrat de liquidité.

Au cours de la période, Alstom a acquis 6 076 570 actions à un prix moyen de € 20,150 et a cédé 6 076 570 actions à un prix moyen de € 20,187.

NOTE 17. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Aucun dividende n'a été versé au cours de la période.

H. FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER

NOTE 18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS

Au 30 septembre 2025, 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 2025	Au 31 mars 2025
Instruments dérivés liés aux activités de financement et autres	30	61
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	30	61

NOTE 19. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Trésorerie	1 264	1 214
Équivalents de trésorerie	423	1 060
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	1 687	2 274

En complément de la trésorerie composée de dépôts à vue pour € 1 264 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 € 139 millions (€ 137 millions le 31 mars 2025) ;
- des OPCVM pour un montant de € 283 millions (€ 923 millions au 31 mars 2025) 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 2025	Variation nette de trésorerie	Ecart de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2025
<i>(en millions d'€)</i>				
Emprunts obligataires	2 638	1	-	2 639
Titres négociables à court terme (NEU CP)	-	400	-	400
Bank debt & other financial debt (*)	87	(14)	(3)	70
Instruments dérivés liés aux activités de financement	70	(135)	100	35
Intérêts courus et autres (**)	1	(8)	4	(3)
Emprunts	2 796	244	101	3 141
Dettes sur contrats de location (***)	796	(84)	34	746
Total dette financière	3 592	160	135	3 887

(*) Incluant un emprunt (New Markets Tax Credit Program – NMTC) de € 33 millions sur sept ans (€ 35 millions au 30 septembre 2024) mis en place au cours de l'année fiscale 2021/22 et couvert par un prêt de € 25 millions sur sept ans (€ 27 millions au 30 septembre 2024).

(**) 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 € (10) millions et ceux liés aux dettes sur contrats de location s'élèvent à € (17) 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 € 60 millions au 30 septembre 2025 et € 74 millions au 31 mars 2025 (voir Note 12 et Note 14).

La variation de la dette financière sur la période est principalement due à l'émission de € 400 millions de Billets de Trésorerie Européens Négociables dans le cadre du programme NEU CP du groupe (aucune émission en cours en mars 2025).

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

	Valeur nominale initiale (en millions d'€)	Date d'échéance (jj/mm/aa)	Taux d'intérêt nominal	Taux d'intérêt effectif	Valeur comptable au 30 septembre 2025	Valeur de marché au 30 septembre 2025
Alstom octobre 2026	700	14/10/2026	0,25%	0,38%	699	686
Alstom juillet 2027	500	27/07/2027	0,13%	0,21%	499	478
Alstom janvier 2029	750	11/01/2029	0,00%	0,18%	746	685
Alstom juillet 2030	700	27/07/2030	0,50%	0,62%	696	625
Total et taux moyen pondéré			0,22%	0,35%	2 639	2 474

NOTE 21. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Facilité de crédit renouvelable

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 1 687 millions au 30 septembre 2025, le Groupe bénéficie d'une solide liquidité qui se compose de :

- Une facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards dont l'échéance actuelle est juillet 2028 ;
- Une facilité de crédit renouvelable de secours de € 1,75 milliards dont l'échéance actuelle est janvier 2029.

Au 30 septembre 2025, ces deux lignes restaient inutilisées.

Conformément à sa gestion prudente en matière de liquidités, la facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards sert de soutien au programme NEU CP en place.

Centralisation de la trésorerie du Groupe

Le risque de crédit provenant des soldes en banque et dans les institutions financières est géré de façon centralisée par le service Trésorerie du Groupe conformément à sa stratégie.

Le Groupe diversifie ses placements pour limiter le risque de contrepartie. En sus des dépôts à court terme placés auprès de contreparties bancaires de premier plan, le Groupe a investi dans des OPCVM qualifiés de « monétaires » ou « monétaires court terme » selon la classification de l'Autorité des Marchés Financiers. Les placements réalisés sont revus régulièrement conformément aux procédures du Groupe, sous l'angle de la stricte conformité aux critères d'éligibilité édictés par IAS 7 et des recommandations de l'AMF.

La société-mère du Groupe a accès aux liquidités des filiales détenues à 100 % par le biais du paiement de dividendes ou en vertu d'accords de prêt entre les sociétés du Groupe. Certaines restrictions locales peuvent cependant retarder ou limiter un tel accès.

De plus, bien que la société-mère ait le pouvoir de contrôler les décisions des filiales au capital desquelles elle est majoritaire, ses filiales sont des entités juridiques distinctes et le paiement de dividendes et l'octroi de prêts, d'avances et d'autres paiements par lesdites filiales à la société-mère peuvent faire l'objet de restrictions légales ou contractuelles et peuvent être conditionnés à la réalisation de bénéfices ou être sujets à d'autres restrictions. Parmi ces limitations, peuvent être mentionnées les réglementations locales relatives à l'assistance financière et les lois sur les bénéfices des sociétés.

La politique du Groupe consiste à centraliser les liquidités des filiales au niveau de la société-mère dans la mesure du possible.

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 Cautionnements Bilatéraux Consentis (« CGFA ») de € 15,35 milliards auprès de 16 banques de premier rang permettant les émissions de garanties bancaires d'une durée inférieure ou égale à 7 ans jusqu'au 1 avril 2028. 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 2025, l'encours total des garanties sur contrats des activités poursuivies délivrées par les banques et les sociétés d'assurance s'élève à € 29,59 milliards (contre € 29,52 milliards au 31 mars 2025).

L'encours disponible pour émissions au titre de la ligne syndiquée s'élève à € 4,57 milliards au 30 septembre 2025 (contre € 2,95 milliards au 31 mars 2025).

I. ENGAGEMENTS DE RETRAITES

NOTE 22. ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET AVANTAGES ASSIMILÉS

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 2025.

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

(en %)	Au 30 septembre 2025	Au 31 mars 2025
Royaume-Uni	5,95%	5,90%
Zone euro	3,85%	3,33%
Amérique du Nord	5,19%	4,88%
Autres	1,51%	2,60%

Mouvements du semestre

Au 30 septembre 2025, les provisions nettes pour engagements de retraite s'élèvent à € (683) millions (composées de € 225 millions d'excédents d'actif de couverture (voir Note 14) et € (908) millions de provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés) contre € (707) millions au 31 mars 2025 (composées de € 228 millions d'excédents d'actif de couverture (voir Note 14) et € (935) 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 € 23 millions sur le semestre clos au 30 septembre 2025, 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 variations de la période clos le 30 septembre 2025 découlent principalement des coûts des services relatifs aux prestations définies et aux projections estimées dans les évaluations actuarielles effectuées au 31 mars 2025.

J. CONTENTIEUX

NOTE 23. CONTENTIEUX

23.1 Contentieux dans le cadre des activités courantes du Groupe

Le groupe est engagé dans plusieurs procédures judiciaires, principalement des contentieux liés à des contrats, dans le cadre des activités courantes. Ces contentieux, qui impliquent souvent des réclamations pour des retards dans les contrats ou des travaux supplémentaires, sont courants dans les domaines dans lesquels le groupe opère, particulièrement pour les grands projets à long terme. Les montants en question, qui peuvent être substantiels, sont réclamés soit au Groupe seul, soit conjointement avec ses partenaires de consortium. Dans certaines procédures, le montant réclamé n'est pas précisé au début de la procédure. Les montants estimés au titre de ces contentieux sont pris en compte dans l'estimation de la marge à l'achèvement dans le cas des contrats en cours, ou inclus dans les provisions et autres passifs courants pour les contrats achevés, lorsqu'ils sont considérés comme des estimations fiables de passifs probables. Les coûts réels supportés peuvent dépasser le montant des estimations initiales en raison d'un certain nombre de facteurs, y compris les incertitudes inhérentes à l'issue du contentieux.

23.2 Contentieux hors du cadre des activités courantes du Groupe

Amiante

Certaines filiales du Groupe sont défenderesses dans des procédures civiles liées à l'utilisation de l'amiante, essentiellement en France ainsi qu'en Espagne, au Royaume-Uni et aux États-Unis. En France, ces procédures sont initiées par certains salariés ou anciens salariés atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante dans le but d'obtenir une décision de justice leur permettant d'obtenir une indemnisation complémentaire de la part des caisses de la sécurité sociale française. Par ailleurs, les salariés et anciens salariés du Groupe ne souffrant pas d'une maladie professionnelle liée à l'amiante ont entamé des actions en justice devant les tribunaux français dans le but d'obtenir une indemnisation pour les dommages liés à leur exposition présumée à l'amiante, y compris le préjudice d'anxiété spécifique. Bien qu'il ne soit pas possible de prédire avec une certitude raisonnable l'issue des affaires liées à l'amiante, le Groupe estime que ces affaires n'auront pas, dans l'ensemble, d'effet négatif significatif sur sa situation financière.

Allégations de pratiques anti-concurrentielles

Brésil

En juillet 2013, l'autorité brésilienne de la concurrence (« CADE ») a perquisitionné un certain nombre d'entreprises exerçant des activités de transport au Brésil, y compris les filiales d'Alstom et de Bombardier Transportation, 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 entreprises et individus, dont les filiales brésiliennes d'Alstom et de Bombardier Transportation, et certains employés actuels et anciens du Groupe. En juillet 2019 CADE a imposé une amende financière de BRL 133 millions (environ € 21 millions) à l'encontre de la filiale

d'Alstom au Brésil ainsi qu'une interdiction de 5 ans de participer à des appels d'offres de marchés publics au Brésil (administration publique fédérale, étatique et municipale). Parallèlement, CADE a imposé une amende de BRL 23 millions (environ € 4 millions) à la filiale de Bombardier Transportation au Brésil, mais pas d'interdiction de participer aux appels d'offres publics. En septembre et décembre 2020, les filiales d'Alstom et de Bombardier Transportation au Brésil ont intenté une action en justice devant le Tribunal Civil de Brasília afin de suspendre et finalement d'annuler la décision de juillet 2019. Les deux filiales ont obtenu une injonction pour suspendre les effets de la décision administrative jusqu'à ce qu'un jugement définitif sur le fond soit rendu. En mai 2014, le Procureur de l'État de Sao Paulo a lancé une action civile contre les filiales du groupe au Brésil, ainsi qu'un certain nombre d'autres entreprises, dans le cadre d'un projet de transport. Le montant total réclamé à l'ensemble de toutes les sociétés s'élève à BRL 2,5 milliards (environ € 404 millions), sans compter les intérêts et les éventuels dommages-intérêts à des tiers. En décembre 2014, le Procureur Général de l'État de Sao Paulo a également engagé une action en justice contre les filiales d'Alstom au Brésil, ainsi qu'un certain nombre d'autres entreprises (dont la filiale locale de Bombardier Transportation) en raison de pratiques anticoncurrentielles présumées concernant la première phase d'un projet de maintenance de trains, et au cours du dernier trimestre 2016, concernant une deuxième phase dudit projet de maintenance. Les filiales du Groupe se défendent activement contre ces deux actions. En cas de pratiques illicites avérées, les sanctions possibles pourraient inclure l'annulation des contrats concernés, l'interdiction de participer aux appels d'offres publics au Brésil, le paiement de dommages compensatoires, de dommages-intérêts punitifs et/ou la dissolution forcée des filiales brésiliennes impliquées.

Italie

Le 23 juin 2020, une série de perquisitions et d'arrestations ont été effectuées par la police de Milan, sur instruction du parquet de Milan, dans le cadre d'une enquête préliminaire sur des allégations de corruption et de manipulations de soumissions d'offres dans le cadre d'appels d'offres publics pour Azienda Trasporti Milanesi (« ATM »), la société municipale de transport public et l'opérateur du métro de Milan. L'enquête a concerné au moins sept sociétés et 28 personnes, dont deux employés et deux anciens employés d'Alstom et deux anciens employés d'Alstom Ferroviaria S.p.A. (les « employés d'Alstom Italie »). L'enquête a allégué que les employés d'Alstom Italie se seraient livrés à une manipulation de soumissions d'offres au sens de l'article 353 du Code Pénal Italien, notamment en s'associant avec un employé d'ATM pour obtenir des informations techniques confidentielles afin de s'assurer un avantage indu dans le cadre de la procédure d'appel d'offres pour un contrat de 2019 pour le métro de Milan. Alstom n'a finalement pas soumis d'offre pour ce contrat. Alstom Ferroviaria S.p.A a également fait l'objet, dans un premier temps, d'une enquête concernant une violation présumée du décret législatif N° 231/2001 (« décret 231/2001 ») pour ne pas avoir mis en œuvre (ou ne pas avoir appliqué efficacement) un système de contrôle capable d'éviter que ses employés ne se rendent coupables de corruption. Dans le cadre de son retrait des accusations de corruption à l'encontre des deux employés en juillet 2022 (voir ci-dessous), le Procureur Général a émis un décret acquittant formellement la société de l'accusation d'avoir violé le décret 231/2001. Alstom a mené une enquête interne sur les allégations susmentionnées en coordination avec un avocat externe et a pris certaines mesures provisoires en réponse aux allégations du parquet, notamment en suspendant un employé d'Alstom Ferroviaria S.A. (l'un des deux « anciens employés » mentionnés dans cette description). En juillet 2022, le Bureau des Poursuites (i) comme indiqué ci-dessus, a retiré les accusations de corruption à l'encontre des individus (et donc Alstom Ferroviaria S.p.A) et (ii) a cherché à inculper les employés d'Alstom Italie pour manipulations de soumissions d'offres. En novembre 2022, ATM et la municipalité de Milan se sont jointes à la procédure en tant que parties concernées (« costituzione di parte civile »). En

2023, les deux anciens employés ont conclu un accord de plaidoyer. Les deux employés actuels ont poursuivi leur défense. Ils ont tous les deux été acquittés le 26 septembre 2025. Le jugement complet sera émis d'ici le 26 décembre 2025. A partir de là, l'autorité aura 45 jours pour faire appel.

Espagne

L'autorité espagnole de la concurrence (« CNMC ») a ouvert une procédure formelle à la fin du mois d'août 2018 concernant des irrégularités présumées dans des appels d'offres publics avec l'Administrateur des Infrastructures Ferroviaires Espagnoles (« ADIF ») à l'encontre de huit entreprises concurrentes actives sur le marché espagnol de la signalisation, dont Bombardier European Investments, SLU (BEI) et sa société mère Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, et Alstom Transporte SA et sa société mère Alstom SA. L'inclusion de la société mère est typique des autorités européennes de la concurrence au début de la procédure. Aucun dirigeant d'Alstom ou de Bombardier n'a été inclus dans le dossier. En septembre 2020, les entreprises ont obtenu l'accès à la communication des griefs dans laquelle CNMC divulgue les preuves recueillies à l'encontre des différents participants à l'entente présumée sur le marché espagnol de la signalisation. Alstom et Bombardier ont tous deux soumis leur document de défense rejetant toutes les allégations de CNMC sur la base de l'absence de preuves. La sous-direction de CNMC a présenté une proposition de résolution à la fin du mois de mars 2021, qu'Alstom et Bombardier ont rejetée. Les deux entreprises ont soumis leur défense au Conseil de CNMC. Le Conseil de CNMC a statué en septembre 2021 sur une amende financière de € 22 millions et une amende de € 3,7 millions respectivement à la filiale d'Alstom et à la filiale de Bombardier Transportation en Espagne. Le Conseil de CNMC a également prononcé une interdiction de participer au marché de l'électricité en Espagne. La portée et la durée de l'interdiction de participer aux marchés publics pour les filiales d'Alstom et de Bombardier Transportation en Espagne doivent encore être fixées par la Commission (Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado). Les 29 novembre et 7 décembre 2021, la filiale d'Alstom et la filiale de Bombardier Transportation en Espagne ont respectivement introduit un recours contre cette décision du Conseil de la CNMC devant la Haute Cour Nationale. Le Groupe estime que les motifs de l'appel sont solides. Le 23 septembre 2022, les filiales d'Alstom en Espagne ont déposé leurs demandes respectives dans le cadre de la procédure d'appel qui est en cours. Parallèlement à ces appels, les filiales d'Alstom et de Bombardier Transportation en Espagne ont respectivement demandé à la Haute Cour Nationale, à titre de mesure provisoire, de suspendre l'application de la décision du Conseil concernant (i) le paiement de l'amende financière et (ii) l'interdiction de soumissionner à des appels d'offres publics en Espagne. Le 1er et le 14 février 2022 respectivement, La Haute Cour Nationale a accepté les deux demandes de mesures provisoires et a accordé cette suspension.

Enquêtes en cours liées à Bombardier Transport

Les questions décrites dans cette section concernent des comportements historiques impliquant Bombardier Transportation avant son acquisition par Alstom. Dans le cadre de l'acquisition, Bombardier Inc. (« BI ») a accepté d'indemniser Alstom pour toutes les pertes subies en relation avec une liste et un champ d'application définis de questions de conformité. Les parties ont également convenu que BI aurait le droit de mener et de contrôler la défense de ces questions de conformité, qui comprennent les questions décrites ci-dessous. Après l'acquisition, Alstom a procédé à un examen des politiques et procédures de Bombardier Transport en ce qui concerne les questions de « conformité » ainsi que des contrats spécifiques (celui décrit ci-dessous et d'autres) identifiés à l'avance comme étant « à haut risque » et a pris des mesures correctives. Bombardier Transport a fait l'objet d'un audit de la Vice-présidence

de la Banque mondiale chargée de l'intégrité et de plusieurs enquêtes relatives à des allégations de corruption, y compris par l'Unité d'enquête spéciale (« SIU ») et l'Autorité Nationale de poursuite (« NPA ») en Afrique du Sud. L'enquête précédemment révélée du ministère public suédois n'a à ce jour abouti à aucune charge contre une unité du Groupe (voir ci-dessous en ce qui concerne les employés). L'enquête précédemment révélée du Département de la Justice des États-Unis a été clôturée sans aucune charge le 1 avril 2025. Ces enquêtes ou procédures peuvent déboucher sur des sanctions pénales, y compris des amendes qui peuvent être importantes, l'exclusion d'entités d'appels d'offres (par exemple, par la Banque mondiale) et des actions de tiers. Alstom continue de coopérer avec les autorités ou institutions compétentes sur ces questions. Les Autorités Suédoises et la Banque Mondiale sont notamment en train d'enquêter sur un contrat conclu en 2013 pour la fourniture d'équipements et de services aux chemins de fer d'Azerbaïdjan pour un montant d'environ \$ 340 millions (principalement financé par la Banque Mondiale) attribué à un consortium composé de la filiale suédoise de Bombardier Transport (BT Suède), d'une filiale russe de Bombardier Transport (avec des actionnaires tiers) et d'un tiers (le « contrat ADY »). La propriété de la filiale a ensuite été transférée à une entité bien établie sur les marchés de la Russie et de la CIS avec laquelle BT Suède avait une relation historique, et dont une filiale avait été ajoutée après l'approbation de l'appel d'offres en tant que sous-traitant du projet. L'incertitude demeure quant aux services fournis par ces entités en échange de certains des paiements qu'elles ont reçus.

Suède

Les autorités suédoises ont entamé une enquête en relation avec le contrat ADY en 2016, et en 2017, elles ont porté plainte contre l'ancien chef des ventes, région Nord, RCS, BT Suède (l'« ancien employé de BTS ») pour corruption aggravée et, alternativement, pour trafic d'influence sur le marché. Les autorités ont allégué que l'ancien employé de BTS avait eu des contacts et une correspondance avec un représentant du tiers membre du consortium qui était également employé par les chemins de fer Azerbaïdjanais pendant la période de l'appel d'offres, en vue d'influencer illicitement le résultat de l'appel d'offres. Après un procès, l'ancien employé de BTS a été acquitté des deux chefs d'accusation en 2017. Les autorités ont fait appel de la décision et le chef d'accusation de corruption aggravée reste en suspens (bien que l'accusé, un ressortissant russe, ne se trouve plus dans le pays). À la suite d'une enquête, les Autorités Suédoises ont porté plainte pour corruption aggravée et complicité à l'encontre d'un autre ancien employé de BT Suède. L'employé a été acquitté en Décembre 2021. L'acquittement a été confirmé en appel en mai 2023.

Banque Mondiale

La Banque mondiale, par l'intermédiaire de sa Vice-Présidence chargée de l'intégrité (« INT »), a audité le contrat ADY et, en 2018, l'INT a émis une lettre de justification strictement confidentielle à plusieurs entités Bombardier, y compris BT Suède, qui a été divulguée. Cette lettre décrit la position de l'INT concernant les allégations de collusion, de corruption et de fraude dans le contrat ADY et d'obstruction à l'enquête de l'INT. L'INT a informé Alstom en 2023 qu'Alstom restait dans le champ d'application de la procédure et que la procédure avait été transmise au Comité des Sanctions de la Banque mondiale. Ensuite, Alstom a fait une présentation en novembre 2023 à l'INT concernant l'intégration de la conformité de Bombardier Transport et sa revue de conformité effectuée à la suite de la clôture. Dans l'attente de l'évolution de l'audit, il est possible, malgré la coopération d'Alstom à l'enquête post-acquisition, que cela aboutisse sous une forme ou une autre à l'exclusion de Bombardier Transport (ou de son successeur) et/ou de BT Suède de soumissionner pour des contrats financés par la Banque Mondiale pendant un certain nombre d'années.

Afrique du Sud

Le contrat signé en 2014 entre BTSA et Transnet Freight Rail pour la fourniture de 240 locomotives électriques (le « Transnet LSA ») est l'un des nombreux sujets faisant l'objet d'une enquête par le SIU et par le NPA. Transnet LSA a précédemment fait l'objet d'une enquête par la Commission Zondo, qui avait recommandé de poursuivre l'enquête sur certains aspects et individus impliqués. Transnet LSA a fait également l'objet d'un contentieux commercial en cours. À la suite de négociations commerciales entre Alstom et Transnet, les parties ont signé un accord de règlement en août 2023 auquel la SIU est partie (cf. ci-dessous « Contentieux liés à l'exécution du projet - Afrique du Sud »).

AMF

Dans le cadre de sa mission de surveillance des marchés, l'AMF a, en 2021/22, ouvert une enquête relative à la communication financière d'Alstom et à la négociation de ses actions, ainsi qu'à tout instrument financier lié à ses actions, à compter du 1er janvier 2020. L'enquête est toujours en cours.

Contentieux liés à l'exécution de projets

Caltrain (États-Unis)

En 2008, le Congrès des États-Unis a promulgué la loi sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire (« Rail Safety Improvement Act of 2008 » ou « RSIA ») qui a rendu obligatoire la mise en œuvre de systèmes de contrôle positif des trains (« PTC ») sur, entre autres, toutes les lignes principales sur lesquelles des transports ferroviaires interurbains ou de banlieue sont régulièrement assurés. Pour se conformer à la RSIA, la Peninsula Corridor Joint Powers Board (« JPB ») a sollicité des propositions pour mettre en œuvre le système PTC pour le système ferroviaire de banlieue qui va de San Francisco à San Jose, en Californie (« Caltrain »). Le groupe Parsons Transportation (« Parsons ») a été le soumissionnaire retenu et a conclu un contrat avec JPB en décembre 2011, et a ensuite conclu un contrat de sous-traitance avec GE Transportation Systems Global Signaling, LLC (« GE Signaling ») dans le cadre duquel GE Signaling fournirait l'électronique embarquée, les logiciels et autres composants et services connexes. Le 2 novembre 2015, Alstom Transport a acquis GE Signaling, y compris le projet Caltrain dans le cadre duquel Alstom Signaling Operations LLC (« Alstom ») est devenue l'entité contractante. Le 20 février 2017, JPB a résilié le contrat de Parsons pour faute en raison de retard important présumé dans l'exécution du contrat. À la réception de l'avis de résiliation de JPB, Parsons a suspendu l'exécution du contrat d'Alstom au titre du contrat de sous-traitance d'une valeur de \$ 40,2 millions (€ 34,2 millions). Peu de temps après la notification de résiliation, Parsons a intenté un procès contre JPB pour résiliation abusive devant la Cour Supérieure de Californie et JPB a introduit une demande reconventionnelle pour rupture de contrat. En décembre 2017, Alstom a été attrait au procès en vertu d'une demande reconventionnelle déposée à son encontre par Parsons. En réponse, Alstom a répondu à la demande reconventionnelle et a déposé sa propre demande reconventionnelle contre Parsons.

Parsons et JPB ont par la suite réglé leur différend et Parsons a modifié sa plainte contre Alstom afin d'y incorporer les réclamations de JPB, y compris des allégations de négligence et d'abus de confiance. Le procès entre Alstom et Parsons a débuté le 15 mars 2022, mais en raison des restrictions imposées par le Covid-19 dans les tribunaux californiens et de l'affectation temporaire du juge, les plaidoiries n'ont eu lieu que le 15 juin 2023.

Le 28 novembre 2023, la Cour a publié une proposition de décision (« PSOD »), qui est une décision préliminaire. Alstom et Parsons ont déposé des objections à la PSOD. En juillet 2024, la Cour a confirmé sa décision préliminaire et a publié

son jugement final, en vertu duquel Parsons a droit à un paiement de \$ 40,1 millions (€ 34,1 millions) de la part d'Alstom et JPB a droit à un paiement de \$ 62,5 millions (€ 53,2 millions) de la part d'Alstom. Alstom a émis une caution pour retarder l'exécution du jugement.

En août 2024, Alstom a déposé une requête pour un nouveau procès (une requête procédurale visant à préserver les questions pour l'appel) et Parsons a déposé une requête pour modifier le jugement afin d'inclure les intérêts avant jugement. En septembre 2024, la Cour a décidé que Parsons avait droit à \$ 34 millions (€ 29 millions) en intérêts avant jugement et a refusé la requête d'Alstom pour un nouveau procès. Le 1er octobre 2024, Alstom a déposé un avis d'appel et Parsons a déposé un avis de contre-appel le 21 octobre 2024. Le dossier d'appel a été soumis le 17 avril 2025 par Alstom et Parsons a soumis sa réponse et son dossier de contre-appel en août 2025. Une décision n'est pas attendue avant le milieu ou la fin de l'année 2026.

Afrique du Sud

Le 17 mars 2014, Bombardier Transportation South Africa (« BTSA ») a conclu un accord visant à fournir 240 locomotives électriques à Transnet (le « BTSA/Transnet LSA »). L'accord BTSA/ Transnet LSA fait partie du projet de 1 064 locomotives de Transnet conclu entre Transnet et quatre équipementiers, dont BTSA. Le 9 mars 2021, Transnet et la SIU, alléguant des illégalités et des irrégularités dans la procédure de passation de marché et l'attribution subséquente du projet des 1 064 locomotives, ont lancé une procédure de recours auprès de la Haute Cour d'Afrique du Sud pour, entre autres, l'examen et l'annulation des LSA respectifs conclus avec les quatre équipementiers, y compris BTSA. Les mesures demandées par Transnet en ce qui concerne BTSA sont les suivantes: (i) la révision et l'annulation de l'accord BTSA/Transnet LSA; (ii) le droit pour Transnet de conserver les locomotives livrées par BTSA; et (iii) que BTSA soit condamnée à restituer à Transnet les acomptes et les bénéfices et/ou les bénéfices excédentaires réalisés lors de la fourniture des locomotives.

À la suite de négociations commerciales entre Alstom et Transnet, les parties ont signé un accord de règlement en août 2023 auquel le SIU est partie prenante. Les parties sont en train de mettre en œuvre l'accord de règlement, qui a exigé la vérification des méthodologies utilisées pour calculer certaines conditions commerciales convenues dans cet accord de règlement. À l'issue de ce processus de vérification, les parties (Transnet, BTSA et le SIU) s'adresseront conjointement à la Haute Cour d'Afrique du Sud pour : faire de l'accord de règlement une décision de justice; confirmer la rétention par Transnet des locomotives qui lui ont été fournies par BTSA dans le cadre de la Transnet LSA; et confirmer que BTSA peut continuer à fournir et à livrer des locomotives à Transnet conformément à la Transnet LSA. Ces questions font également l'objet d'une enquête du ministère de la justice et de la NPA, comme indiqué ci-dessus. Une déclaration conjointe sera soumise au tribunal pour lui demander d'approuver l'accord de règlement et de clore la procédure de mise à l'écart entre les parties. Des discussions finales sont en cours avant la soumission de cette déclaration conjointe au tribunal.

Eurotunnel – France

Une procédure d'arbitrage a été lancée par Eurotunnel le 30 avril 2025, suite à la résiliation par Alstom de leur contrat concernant le programme de modernisation à mi-vie des voitures passagers. Le tribunal arbitral a été formé et l'arbitrage entre dans sa phase préliminaire.

Acquisition de Bombardier Transport – Procédure d'Arbitrage

Dans le cadre de l'acquisition de Bombardier Transport (« BT »), le 29 janvier 2021, Alstom a identifié plusieurs violations par Bombardier Inc. (« BI ») de ses obligations en tant que Vendeur dans le cadre du protocole d'accord du 17 février 2020 (amendé et mis à jour le 30 mars 2020) et de l'accord de vente et d'achat daté du 26 septembre 2020 (modifié le 28 janvier 2021).

Le 15 avril 2022, Alstom a déposé une demande d'arbitrage contre BI auprès de la Chambre de Commerce Internationale (conformément aux accords des parties). Les demandes d'Alstom à l'encontre de BI concernent les violations des engagements provisoires en vigueur avant l'achèvement, des violations de garantie et des réclamations relatives au calcul du prix d'achat final. Alstom soutient notamment que les actions de BI avant l'achèvement ont augmenté de manière injustifiée le prix d'achat payé par Alstom, et que les manquements de BI à diverses obligations ont causé des pertes supplémentaires à Alstom. Le 24 juin 2022, BI a déposé sa réponse à la demande d'arbitrage, rejetant les demandes d'Alstom et avançant des demandes reconventionnelles. En ce qui concerne les demandes reconventionnelles, en particulier, BI allègue qu'Alstom a tenté de minimiser le prix qu'elle devrait payer à BI à la clôture, en violation d'obligations contractuelles et non contractuelles, ce que nie Alstom. Le tribunal arbitral a été constitué par la Chambre de commerce internationale le 26 août 2022. En octobre 2022, le tribunal a établi un calendrier de procédure. Suite à la modification en janvier 2025 du calendrier de procédure, les audiences sur le fond sont prévues de se tenir en deux sessions d'environ 2-3 semaines chacune entre avril et juin 2026.

Vente des activités Énergie d'Alstom en novembre 2015

Enfin, il convient de noter qu'en reprenant les activités d'Alstom dans le domaine de l'énergie en novembre 2015, General Electric s'est engagé à assumer tous les risques et passifs exclusivement ou principalement associés à ces activités et, de manière symétrique, Alstom s'est engagé à conserver tous les risques et responsabilités associés aux activités non transférées. Des mécanismes d'indemnisation croisée pour une durée de 30 ans et de réallocation d'actifs (« wrong pocket ») ont été mis en place pour garantir que, d'une part, les actifs et les passifs associés aux activités énergétiques vendues soient effectivement transférés à General Electric, et que, d'autre part, les actifs et les passifs qui ne sont pas associés à ces activités soient supportés par Alstom. De ce fait, les conséquences des contentieux qui étaient en cours au moment de la vente associées à ces activités transférées sont prises en charge par General Electric. Des clauses d'indemnisation protègent Alstom en cas de réclamations de tiers dirigées contre Alstom et relatives aux activités transférées. Pour cette raison et étant donné qu'Alstom ne gère plus ces litiges, Alstom cesse de les inclure dans cette section. Il n'y a pas d'autres procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrage qui sont en suspens ou dont le Groupe est (à sa connaissance) menacé, qui pourraient avoir, ou auraient 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 2025.

NOTE 25. ÉVÉNEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

Le Groupe n'a identifié aucun événement postérieur à la clôture à signaler, autre que les éléments déjà décrits dans les notes précédentes.

NOTE 1. NOTE 26. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Société mère	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
ALSTOM SA	France	-	Société mère
Sociétés opérationnelles			
ALSTOM Southern Africa Holdings (Pty) Ltd	Afrique du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM 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
ALSTOM Rolling Stock SA Pty Ltd	Afrique du Sud	74	Intégration globale
GIBELA RAIL TRANSPORT CONSORTIUM (RF) (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
WLH BETEILIGUNGS-GMBH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Arabia Transportation Limited	Arabie Saoudite	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Middle East and North Africa Regional Headquarter	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 (Vlocity Maintenance) 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
REGIONAL ROLLING STOCK MAINTENANCE COMPANY PTY LIMITED	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
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 Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd.	Chine	100	Intégration globale
Chenqdu ALSTOM Transport Electrical Equipment Co., Ltd. (CATEE)	Chine	60	Intégration globale
SHANGHAI ALSTOM Transport Electrical Equipment Company Ltd	Chine	60	Intégration globale
Hefei ALSTOM Rail Transport Equipment Company Limited	Chine	60	Intégration globale
ALSTOM Qingdao Railway Equipment Co., Ltd.	Chine	51	Intégration globale
XI'AN ALSTOM YONGJI ELECTRIC EQUIPMENT CO., LTD	Chine	51	Intégration globale
ALSTOM Honq Konq 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 NT Maintenance ApS	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Transport International For Contracting	Égypte	100	Intégration globale
ALSTOM Egypt for Transport Projects SAE	Égypte	100	Intégration globale
ALSTOM Railways Components JSC	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
ALSTOM Ametsis, S.L.	Espagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holding US Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Services Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transport USA Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
AUBURN TECHNOLOGY, INC.	États-Unis	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL, INC	États-Unis	100	Intégration globale
SOUTHERN NEW JERSEY RAIL GROUP L.L.C.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSKAW LLC	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Finland Oy	Finlande	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 Hydrogène 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
SOCIETE DE MAINTENANCE DU TUNNEL LYON-TURIN	France	100	Intégration globale

ALSTOM Shipworks	France	100	Intégration globale
ALSTOM Transport SA	France	100	Intégration globale
ETOILE KLEBER	France	100	Intégration globale
LORELEC	France	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL FRANCE	France	100	Intégration globale
STATIONONE	France	100	Intégration globale
ALSTOM Réassurance	France	100	Intégration globale
CENTRE D'ESSAIS FERROVIAIRES	France	96	Intégration globale
INTERINFRA (COMPAGNIE INTERNATIONALE POUR LE DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES)	France	50	Intégration globale
J&P AVAX SA - ETETH SA - ALSTOM TRANSPORT SA	Grèce	34	Intégration globale
ALSTOM Hungary Kft.	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
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
ELECTROVOZ KURASTYRU ZAUITY LLP	Kazakhstan	100	Intégration globale
ALSTOM Baltics SIA	Lettonie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Systems (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 Transport Systems (Private) Limited	Pakistan	100	Intégration globale
ALSTOM Panama, S.A.	Panama	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
ALSTOM Philippines Systems, Inc.	Philippines	100	Intégration globale
ALSTOM Polska Spolka Akcyjna	Pologne	100	Intégration globale
ALSTOM Ferroviária Portugal, S.A.	Portugal	100	Intégration globale
ALSTOM Proyectos de Transporte, S.R.L.	République	100	Intégration globale
ALSTOM Czech Republic a.s.	République Tchèque	98	Intégration globale
ALSTOM GCC 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 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 VP Pension Trustee Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM UK Pension Trustee Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
CROSSFLEET LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
INFRASIG LTD.	Royaume-Uni	100	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
NOMAD DIGITAL (INDIA) LIMITED	Royaume-Uni	70	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 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 Schweiz AG, ALSTOM Suisse SA, ALSTOM Switzerland Ltd.	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Thailand) Co., Ltd.	Thaïlande	100	Intégration globale

ALSTOM Transport Systems (Thailand) Ltd	Thaïlande	100	Intégration globale
ALSTOM T&T Ltd	Trinité et Tobago	100	Intégration globale
ALSTOM Ulasim Anonim Sirketi	Turquie	100	Intégration globale
ALSTOM Rayli Sistem Sanayi Anonim Şirketi	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
THE ATC JOINT VENTURE	Royaume-Uni	38	Opération conjointe
ISITHIMELA RAIL SERVICES (PTY) LTD.	Afrique du Sud	50	Mise en équivalence
BOMBELA TKC (PROPRIETARY) LIMITED	Afrique du Sud	25	Mise en équivalence
CITAL	Algérie	49	Mise en équivalence
EDI RAIL - ALSTOM Transport Pty Limited	Australie	50	Mise en équivalence
EDI RAIL - ALSTOM Transport (Maintenance) 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
TRANSED O&M PARTNERS GENERAL PARTNERSHIP	Canada	60	Mise en équivalence
GROUPE PMM OPERATIONS AND MAINTENANCE G.P. / GROUPE PMM OPÉRATIONS ET MAINTENANCE S.E.N.C.	Canada	50	Mise en équivalence
ONxpress Transportation Partners Inc.	Canada	25	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
CHANGCHUN CHANGKE ALSTOM RAILWAY VEHICLES COMPANY LTD.	Chine	50	Mise en équivalence
CRRC PUZHEN ALSTOM TRANSPORTATION SYSTEMS LIMITED	Chine	50	Mise en équivalence
Jianqsu ALSTOM NUG Propulsion System Co Ltd.	Chine	50	Mise en équivalence
SHENTONG ALSTOM (SHANGHAI) RAIL TRANSIT VEHICLE COMPANY LIMITED	Chine	50	Mise en équivalence
GUANGZHOU CHANGKE ALSTOM RAIL TRANSIT EQUIPMENT COMPANY LTD	Chine	50	Mise en équivalence
CASCO SIGNAL LTD	Chine	49	Mise en équivalence
CASCO Signal (Jinan) Co., Ltd.	Chine	49	Mise en équivalence
CASCO Signal (Beijing) Co., Ltd.	Chine	49	Mise en équivalence
CASCO Signal (Chengdu) Co., Ltd.	Chine	49	Mise en équivalence
CASCO Signal (Zhenqzhou) Co., Ltd.	Chine	49	Mise en équivalence
SHANGHAI ALSTOM Transport Company Limited	Chine	40	Mise en équivalence
CASCO Signal (Wuhan) Co., Ltd.	Chine	32	Mise en équivalence
CASCO Signal (Xi'an) Co., Ltd.	Chine	32	Mise en équivalence
CASCO Signal (Xuzhou) Co., Ltd.	Chine	32	Mise en équivalence
Wuhan Intelligence Metro Technology Co., Ltd.	Chine	7	Mise en équivalence
BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.	Espagne	51	Mise en équivalence
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	Espagne	51	Mise en équivalence
LAX INTEGRATED EXPRESS SOLUTIONS HOLDCO, LLC	États-Unis	10	Mise en équivalence
LAX INTEGRATED EXPRESS SOLUTIONS, LLC	États-Unis	10	Mise en équivalence

SPEEDINNOV	France	76	Mise en équivalence
ORA L15	France	20	Mise en équivalence
GREEN LINE MAINTAINER LTD	Israël	20	Mise en équivalence
HN - LIGHT RAIL LINE LTD	Israël	20	Mise en équivalence
JCL - JERUSALEM CITY LIGHTRAIL LTD (*)	Israël	20	Mise en équivalence
NOFIT RAIL LTD	Israël	25	Mise en équivalence
TMT - TLV METROPOLITAN TRAMWAY LTD	Israël	20	Mise en équivalence
MAINTRAINS S.R.L.	Italie	50	Mise en équivalence
LLP JV KAZELEKTROPRIVOD	Kazakhstan	50	Mise en équivalence
MALOCO GIE	Maroc	70	Mise en équivalence
RAIL ENGINEERING SP. Z O.O.	Pologne	60	Mise en équivalence
ABC ELECTRIFICATION LTD	Royaume-Uni	33	Mise en équivalence
FIRST LOCOMOTIVE HOLDING AG (*)	Suisse	15	Mise en équivalence
IFB INSTITUT FUR BAHNTECHNIK GMBH	Allemagne	7	Titre non consolidé
RTA RAIL TEC ARSENAL FAHRZEUGVERSUCHSANLAGE GMBH	Autriche	44	Titre non consolidé
TRAMVIA METROPOLITA, S.A.	Espagne	24	Titre non consolidé
TRAMVIA METROPOLITA DEL BESOS SA	Espagne	21	Titre non consolidé
ALBALI SEÑALIZACIÓN, S.A.	Espagne	12	Titre non consolidé
MASSACHUSETTS BAY COMMUTER RAILROAD COMPANY, LLC	États-Unis	20	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
RESTAURINTER	France	35	Titre non consolidé
FRAMECA - FRANCE METRO CARACAS	France	26	Titre non consolidé
MOBILITE AGGLOMERATION REMOISE SAS	France	17	Titre non consolidé
CADEMCE SAS (*)	France	16	Titre non consolidé
OC'VIA CONSTRUCTION	France	12	Titre non consolidé
OC'VIA MAINTENANCE	France	12	Titre non consolidé
4iTEC 4.0	France	10	Titre non consolidé
AIRE URBAINE INVESTISSEMENT	France	4	Titre non consolidé
CAMPUS CYBER	France	3	Titre non consolidé
SUPERGRID INSTITUTE SAS	France	3	Titre non consolidé
COMPAGNIE INTERNATIONALE DE MAINTENANCE - C.I.M.	France	1	Titre non consolidé
CISN RESIDENCES LOCATIVES	France	1	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
VALUTECH S.A.	France	1	Titre non consolidé
EASYMILE HOLDING	France	0	Titre non consolidé
PARS SWITCH	Iran	1	Titre non consolidé
CYLUS CYBER SECURITY LTD.	Israël	10	Titre non consolidé
METRO 5 SPA	Italie	9	Titre non consolidé
TRAM DI FIRENZE S.p.A.	Italie	9	Titre non consolidé
CRIT SRL	Italie	1	Titre non consolidé

CONSORZIO ELIS PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE SUPERIORE	Italie	0	Titre non consolidé
SUBURBANO EXPRESS, S.A. DE C.V.	Mexique	11	Titre non consolidé
KRAKOWSKIE ZAKLADY AUTOMATYKI S. A.	Pologne	12	Titre non consolidé
KOLMEX SA	Pologne	2	Titre non consolidé
IDEON S.A.	Pologne	0	Titre non consolidé
INWESTSTAR S.A.	Pologne	0	Titre non consolidé
NORMETRO ACE AGRUPAMENTO DO METROPOLITANO DO PORTO	Portugal	25	Titre non consolidé
TRAMLINK NOTTINGHAM (HOLDINGS) LIMITED	Royaume-Uni	13	Titre non consolidé
WHEREISMYTRANSPORT LIMITED	Royaume-Uni	3	Titre non consolidé
ARGENTINE CLUB LIMITED	Royaume-Uni	1	Titre non consolidé

(*) En cours de liquidation.

**Rapport des commissaires aux comptes
sur l'information financière semestrielle**

Période du 1^{er} avril 2025 au 30 septembre 2025

ALSTOM

Société anonyme

RCS : 389 058 447 R.C.S. Bobigny

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

Période du 1^{er} avril 2025 au 30 septembre 2025

Aux Actionnaires,

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 consolidés intermédiaires résumés de la société ALSTOM, relatifs à la période du 1^{er} avril 2025 au 30 septembre 2025, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés intermédiaires 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.

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 consolidés intermédiaires résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes consolidés intermédiaires 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 consolidés intermédiaires résumés.

Les Commissaires aux comptes

Forvis Mazars SA

PricewaterhouseCoopers Audit

Dominique MULLER

Associé

Richard BEJOT

Associé

Hugues GÉRARD

Associé

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 2025/26 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 13 Novembre 2025

Henri Poupart-Lafarge
Directeur Général