



ALSTOM

Société anonyme au capital de 1 588 222 755 euros
48, rue Albert Dhalenne, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, France
Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 389 058 447

DEUXIEME AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019/20



Ce présent amendement au document d'enregistrement universel 2019/20 a été déposé le 13 novembre 2020 auprès de l'AMF, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017-1129, sans approbation préalable conformément à l'article 9 dudit règlement.

Le document d'enregistrement universel peut être utilisé aux fins d'une offre au public de titres financiers ou de l'admission de titres financiers à la négociation sur un marché réglementé s'il est complété par une note d'opération et le cas échéant, un résumé et tous les amendements apportés au document d'enregistrement universel. L'ensemble alors formé est approuvé par l'AMF conformément au règlement (UE) 2017-1129.

Le présent deuxième amendement (le « **Deuxième Amendement** ») complète et doit être lu conjointement avec le document d'enregistrement universel 2019/20 déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 2 juin 2020 sous le numéro D.20-0508 (le « **Document d'Enregistrement Universel 2019/20** ») et le premier amendement au document d'enregistrement universel 2019/20 déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 7 octobre 2020 sous le numéro D.20-0508-A01 (le « **Premier Amendement** »).

Une table de correspondance est fournie dans le présent Deuxième Amendement afin de permettre de retrouver facilement les informations incorporées par référence et celles mises à jour ou modifiées.

Dans le Deuxième Amendement, « **Alstom** » et la « **Société** » désignent la société Alstom S.A. et le « **Groupe** » désigne la Société et l'ensemble de ses filiales consolidées.

Le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 ainsi que le Premier Amendement et le Deuxième Amendement y afférents sont disponibles sur le site internet d'Alstom (www.alstom.com) dans l'onglet « Finance – Information réglementée », ainsi que sur le site de l'AMF (www.amf-france.org).

SOMMAIRE

REMARQUES GENERALES.....	3
1. OPERATION D'ACQUISITION DE BOMBARDIER TRANSPORT.....	5
2. FACTEURS DE RISQUES.....	6
3. PRESENTATION DE BOMBARDIER TRANSPORT	10
4. INFORMATIONS FINANCIERES DE LA SOCIETE DU PREMIER SEMESTRE DE L'EXERCICE 2020/21 PUBLIEES LE 10 NOVEMBRE 2020	11
5. PERSPECTIVES DE MARCHE.....	21
5.1 Evolutions du marché ferroviaire.....	21
5.2 Perspectives concernant Alstom suite à la réalisation de l'Acquisition	22
6. PERSPECTIVES POUR L'EXERCICE 2020/21	24
7. GOUVERNANCE.....	26
8. MISE A JOUR DE L'INFORMATION CONCERNANT L'EMETTEUR.....	27
9. FAITS MARQUANTS RECENTS	28
10. PROCEDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE.....	30
11. ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DEUXIEME AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019/20	31
12. TABLE DE CONCORDANCE.....	32
ANNEXES.....	37

- Annexe 1 : Rapport financier semestriel d'Alstom pour le premier semestre de l'exercice 2020/21
- Annexe 2 : Rapport des commissaires aux comptes de la Société sur les prévisions de marge d'exploitation ajustée relatives à l'exercice clos le 31 mars 2021

REMARQUES GENERALES

Dans le présent Deuxième Amendement :

- « **Acquisition** » signifie l'acquisition par Alstom du contrôle, par l'intermédiaire d'Alstom Holdings, filiale détenue directement et indirectement à 100 % par Alstom, de l'ensemble des entités de la division Transport de Bombardier Inc. (« **Bombardier Transport** ») ;
- « **Assemblée Générale** » signifie l'assemblée générale mixte d'Alstom qui s'est tenue le 29 octobre 2020 ;
- « **Augmentation de Capital** » signifie l'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription d'Alstom, pour un montant total envisagé d'environ 2 milliards d'euros.
- « **Augmentations de Capital Réservées** » signifie les augmentations de capital réservées à Bombardier UK et CDP Investissements, dans le cadre desquelles s'effectuera le Réinvestissement. Il est précisé que ces Augmentations de Capital Réservées ont fait l'objet d'un prospectus approuvé par l'AMF le 7 octobre 2020 sous le numéro 20-496, auquel le lecteur est invité à se référer ;
- « **Bombardier Inc.** » signifie Bombardier Inc., une société de droit canadien détenant, directement ou indirectement et conjointement avec CDPQ, Bombardier Transport ;
- « **Bombardier Transport** » signifie l'ensemble des entités de la division Transport de Bombardier Inc. (c'est-à-dire Bombardier Transport UK2 et ses filiales) ;
- « **Bombardier Transport UK2** » signifie Bombardier Transportation (Investment) UK Limited, une société de droit anglais ;
- « **Bombardier UK** » signifie Bombardier UK Holding Limited, une société de droit anglais détenue, directement ou indirectement, par Bombardier Inc. ;
- « **CDP Investissements** » signifie CDP Investissements Inc., une société de droit québécois détenue, directement ou indirectement, par CDPQ ;
- « **CDPQ** » signifie Caisse de dépôt et placement du Québec, une personne morale constituée en vertu des dispositions de la Loi sur la Caisse de Dépôt et Placement du Québec, détenant, directement ou indirectement, et conjointement avec Bombardier Inc., Bombardier Transport ;
- « **Date de Réalisation** » signifie la date de réalisation de l'Acquisition, qui interviendra, sauf accord entre les parties, le dernier Jour Ouvrable du second mois qui suit le dernier Jour Ouvrable du mois durant lequel sera réalisée ou levée la dernière des conditions suspensives prévues au Contrat d'Acquisition relatives aux autorisations des autorités compétentes au titre (i) du contrôle des concentrations et (ii) du contrôle des investissements étrangers (telles que détaillées au sein de la section 1.2.1 « *Présentation de l'opération d'acquisition de Bombardier Transport – Aspects juridiques de l'Opération – Acquisition de Bombardier Transport* » du Premier Amendement) ;
- « **Jour Ouvrable** » signifie un jour, sauf le samedi et le dimanche, lors duquel les banques à Londres (Royaume-Uni), à Paris (France), à Montréal (Canada) et à New York (États-Unis) sont ouvertes pour affaires ;
- « **Opération** » signifie l'Acquisition et le Réinvestissement ;

- « **Réinvestissement** » désigne le réinvestissement en capital de Bombardier UK et de CDP Investissements au sein d'Alstom, par le biais des Augmentations de Capital Réservées, tel que détaillé au sein de la section 1 « *Présentation de l'opération d'Acquisition de Bombardier Transport* » du Premier Amendement.

1. OPERATION D'ACQUISITION DE BOMBARDIER TRANSPORT

La section « *Acquisition de Bombardier Transport* » du chapitre 1 du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et la section 1 « *Présentation de l'opération d'Acquisition de Bombardier Transport* » du Premier Amendement sont amendées et complétées comme suit :

L'Assemblée Générale a approuvé l'ensemble des résolutions présentées à l'Assemblée Générale.

La convocation de l'Assemblée Générale et l'approbation de certaines de ces résolutions constituaient des conditions suspensives au titre du Contrat d'Acquisition (seulement en ce qui concerne l'approbation de ces résolutions), du Contrat de Réinvestissement CDPQ et du Contrat de Réinvestissement Bombardier (tels que ces termes sont définis dans le Premier Amendement, et tels que ces contrats sont présentés à la section 1 « *Présentation de l'opération d'Acquisition de Bombardier Transport* » du Premier Amendement).

L'assemblée spéciale des porteurs d'actions à droit de vote double qui s'est tenue le 29 octobre 2020 a également approuvé la suppression des droits de vote doubles attachés aux actions Alstom, sous la condition suspensive de la réalisation de l'Acquisition et avec effet à la Date de Réalisation.

Par ailleurs, concernant les conditions suspensives relatives à l'obtention d'autorisations d'autorités de la concurrence ou d'autorités réglementaires stipulées dans le Contrat d'Acquisition et devant être satisfaites préalablement à la réalisation de l'Acquisition (telles que décrites à la section 1.2.1 « *Acquisition de Bombardier Transport* » du Premier Amendement) :

- l'autorisation de l'Acquisition par toutes les autorités de la concurrence compétentes visées ont été obtenues à la date du Deuxième Amendement, à l'exception de l'autorisation par les autorités de la concurrence compétentes en Chine et en Afrique du Sud (où la procédure est en cours, avec un calendrier cohérent en vue d'une réalisation de l'Acquisition au cours du premier trimestre 2021) ; et
- l'autorisation de l'Acquisition par toutes les autorités réglementaires compétentes visées a été obtenue.

2. FACTEURS DE RISQUES

Le facteur de risque « Covid-19 (*) » inclus dans la section 2 « *Facteurs de risques* » du Premier Amendement est amendé comme suit :

Covid-19 (*)

Le groupe Alstom est présent dans de nombreux pays particulièrement impactés par l'épidémie de Covid-19 et suit l'évolution de la situation avec grande attention tout en mettant en place les mesures nécessaires pour protéger ses salariés, l'activité de ses fournisseurs et sous-traitants mais aussi tenter de réduire les impacts économiques et financiers de cette crise hors norme. A la date du présent Deuxième Amendement, plusieurs pays où les sites industriels du Groupe sont implantés, notamment la France, la Belgique et le Royaume-Uni font ainsi l'objet de mesures de reconfinement partiel, les sites du Groupe y demeurant néanmoins opérationnels.

Les principaux facteurs de risques identifiés à ce jour, sans que cette liste soit exhaustive, concernent :

- la perturbation temporaire ou durable des chaînes de production et des chantiers dans les différents pays d'implantation du Groupe touchés par l'épidémie ;
- l'impact sur le niveau du trafic ferroviaire ;
- les impacts sanitaires sur la santé et l'activité des salariés et prestataires du Groupe ;
- les impacts à terme de la réduction des investissements publics dans un contexte prévisible de crise économique globale et de forte augmentation du niveau d'endettement des États et des entreprises affectant le nombre et le calendrier des projets d'investissements des clients du Groupe.

Les impacts potentiels pour le Groupe peuvent être de plusieurs ordres, qu'il s'agisse de la santé de ses collaborateurs, celle de ses sous-traitants et fournisseurs, d'un arrêt partiel ou total de ses sites de production et des chantiers pouvant entraîner le cas échéant un retard dans l'exécution et la livraison des contrats, du report de décision quant à l'attribution de nouveaux marchés dans le cadre d'appels d'offres, voire de leur annulation, et d'une baisse du trafic ferroviaire (pouvant impacter notamment l'activité de maintenance, partiellement indexée sur le kilométrage parcouru par les matériels roulants).

À la date de la publication du présent Deuxième Amendement, le Groupe constate que :

- Après une activité impactée au printemps 2020 lors de la « première vague » de Covid-19 (notamment du fait d'une mise à l'arrêt de ses principaux sites industriels et chantiers dans différents pays), puis une reprise enclenchée à partir de fin avril 2020, les sites industriels d'Alstom ainsi que ses fournisseurs ont aujourd'hui repris une activité normalisée en dépit de la « seconde vague » affectant notamment l'Europe.
- En conséquence, début novembre 2020 les opérations d'Alstom étaient revenues à un niveau normalisé, hors baisse structurelle de l'activité systèmes, et n'étaient pas fondamentalement affectées par les mesures de reconfinement partiel annoncées jusqu'à présent par les gouvernements en réponse à la « seconde vague » de la Covid-19 (qui permettent notamment le fonctionnement normal des entités de production et des chantiers). La continuité de cette situation fait partie des hypothèses sous-jacentes aux prévisions relatives à l'exercice 2020/21, telles qu'incluses à la section 6 « *Perspectives pour l'exercice 2020/21* » du présent Deuxième Amendement.
- La dynamique commerciale court-terme, pour le second semestre de l'exercice en cours, est positive à ce stade, liée à une reprise des attributions des offres.

Cependant, le Groupe ne peut pas exclure, particulièrement dans le contexte d'une situation sanitaire imprévisible en raison notamment de potentielles « vagues » additionnelles de la Covid-19 contre

lesquelles les mesures prises jusqu'à présent par des gouvernements pourraient s'avérer insuffisantes ou pourraient être durcies :

- que des sites d'Alstom, de ses fournisseurs ou de ses clients soient, à l'avenir, contraints de réduire ou cesser à nouveau leurs activités, affectant ainsi la production du Groupe et ainsi l'exécution et la livraison des projets ;
- une réduction significative des activités maintenance du fait d'une réduction significative additionnelle du trafic ferroviaire ;
- un décalage des attributions de contrats dû à un report des appels d'offre, voire des annulations d'appels d'offres ou contrats, dus à une situation financière des clients dégradée impactant le niveau de prises de commandes du Groupe.

La survenance de ces risques pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les activités et les perspectives (y compris ses prévisions pour l'exercice 2020/21) du Groupe. En outre, de tels risques pourraient également significativement affecter les activités de Bombardier Transport dont l'acquisition par le Groupe est en cours.

Ces risques pèsent à la fois sur le court terme (notamment le second semestre de l'exercice en cours) et le moyen terme. L'ampleur de l'impact de la crise de la Covid-19 sur la performance financière du Groupe dépendra de l'évolution de la situation sanitaire et des mesures prises par les gouvernements concernés pour la contenir ainsi que de leurs impacts sur l'économie. Cela étant, à plus long terme, sous réserve que la crise actuelle soit terminée, le Groupe s'attend à des conditions favorables du marché ferroviaire, soutenu par des fondamentaux solides et une demande accrue pour les solutions de mobilité durable (renforcée par des plans publics de soutien et d'investissement à cet effet).

Le lecteur est invité à se reporter à la section 5 « *Perspectives de marché* » du présent Deuxième Amendement sur les perspectives de croissance du marché ainsi qu'aux notes aux états financiers et au rapport de gestion inclus dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20, aux résultats du premier trimestre de l'exercice 2020/21 décrits à la section 5 « *Informations financières de la Société du premier trimestre de l'exercice 2020/21 publiées le 16 juillet 2020* » du Premier Amendement et aux résultats du premier semestre de l'exercice 2020/21 décrits à la section 4 « *Informations financières de la Société du premier semestre de l'exercice 2020/21 publiées le 10 novembre 2020* » du présent Deuxième Amendement pour l'évaluation des impacts financiers de la crise sur les comptes du Groupe.

Le facteur de risque « *Risque lié à la performance et aux passifs imprévus de Bombardier Transport* » inclus dans la section 2 « *Facteurs de risques* » du Premier Amendement est amendé comme suit :

Risque lié à la performance et aux passifs imprévus de Bombardier Transport

Bombardier Transport est confronté à des difficultés financières et opérationnelles, conduisant notamment à la réalisation d'un taux de marge inférieur à celui d'Alstom (et notamment un taux de marge d'exploitation ajustée de 0,8 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et de 2,4 %, (25,9 %) et 2,9 % respectivement aux 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2020 (selon, concernant le 3^{ème} trimestre 2020, les informations relatives au secteur Transport de Bombardier Inc. figurant dans le rapport financier de Bombardier Inc. en date du 5 novembre 2020 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, tel que préparé et publié par Bombardier Inc.), par rapport à un taux de marge d'exploitation ajustée de 7,7 % pour Alstom pour l'exercice clos le 31 mars 2020). Ses objectifs de performance ont été revus à la baisse dans le cadre de l'avertissement sur les résultats émis le 16 janvier 2020 à l'occasion de la publication des résultats du quatrième trimestre 2019 de Bombardier Inc., avec notamment des flux de trésorerie disponibles, sur base consolidée sur le périmètre de Bombardier Inc., estimés à environ 1,0 milliard \$, soit inférieurs de près de 650 millions \$ aux prévisions. Dans son rapport semestriel pour le premier semestre 2020, en date du 6 août 2020, Bombardier Inc. a indiqué

que les revenus de Bombardier Transport avaient baissé de 577 millions \$ (compte non tenu de l'incidence négative des taux de change) par rapport au premier semestre 2019. Les revenus pour le deuxième trimestre 2020 se sont élevés à 1,479 milliard \$, reflétant une baisse de la production, alors que les activités opérationnelles exercées aux principales installations en Europe et dans les Amériques ont été suspendues temporairement en raison de la pandémie mondiale de Covid-19. Par ailleurs, le résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat (RAII) ajusté de Bombardier Transport, négatif à hauteur de 383 millions \$ pour le deuxième trimestre 2020, s'est avéré nettement inférieur à celui prévu, reflétant une charge additionnelle de 435 millions \$ liée en grande partie à des coûts additionnels d'ingénierie, de certification et de rattrapage associés à un certain nombre de projets en voie d'achèvement principalement au Royaume-Uni et en Allemagne. A la suite de la publication de ces résultats semestriels, les termes du Contrat d'Acquisition ont été adaptés à la situation actuelle de Bombardier Transport. Selon les informations relatives au secteur Transport de Bombardier Inc. figurant dans le rapport financier de Bombardier Inc. en date du 5 novembre 2020 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, tel que préparé et publié par Bombardier Inc., les revenus de Bombardier Transport pour le troisième trimestre 2020 se sont élevés à 2,120 milliards \$, soit une baisse de 107 millions \$, ou 5 % (dans chaque cas, compte non tenu de l'incidence positive des taux de change), par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La performance et les indicateurs opérationnels et financiers de Bombardier Transport pourraient continuer à se détériorer, notamment dans le contexte actuel lié à la Covid-19 et rien ne garantit que l'amélioration de la performance de Bombardier Transport anticipée à la date de l'annonce de l'Acquisition puisse être réalisée, ce qui aurait un impact défavorable significatif sur les résultats, les flux de trésorerie, la rentabilité et la situation financière d'Alstom à l'issue de la réalisation de l'Acquisition.

Par ailleurs, Alstom a mené des diligences limitées sur Bombardier Transport avant de conclure le protocole d'accord le 17 février 2020 et le Contrat d'Acquisition (dont certaines ont été conduites avant la signature du Contrat d'Acquisition). Alstom ne peut garantir que les documents et informations fournis dans le cadre de la procédure de *due diligence* aient été complets, adaptés ou exacts et, de ce fait, que les travaux de *due diligence* aient permis d'identifier ou d'évaluer tous les éventuels problèmes, risques ou passifs importants au sein de Bombardier Transport. Par conséquent, après la réalisation de l'Acquisition, des difficultés opérationnelles et/ou des passifs imprévus importants de Bombardier Transport pourraient survenir et avoir un impact négatif sur la rentabilité, le résultat d'exploitation, la situation financière, la capitalisation boursière et le cours de bourse des actions Alstom, alors que ces difficultés et/ou passifs auraient pu, le cas échéant, être identifiés par Alstom dans le cadre d'un processus de diligences plus exhaustif. De même, des difficultés opérationnelles ou d'autres éléments de risque identifiés dans le cadre des diligences menées pourraient se révéler sous-provisionnés ou autrement plus importants qu'initialement estimés ou Alstom pourrait ne pas être en mesure d'y remédier, ce qui pourrait avoir un impact défavorable significatif sur les résultats, les flux de trésorerie, la rentabilité, la situation financière et la réputation du Groupe.

Les principaux sujets identifiés à cet égard dans le cadre des diligences comprennent notamment :

- des problèmes opérationnels dans certains projets complexes (notamment au Royaume-Uni et en Allemagne), ayant conduit à des surcoûts et des retards dans le développement et la production, à des problèmes de qualité ainsi qu'à des réclamations et litiges de la part de clients ;
- l'arrivée à échéance à court ou moyen terme de contrats importants, y compris relatifs aux partenariats ou joint-ventures (risque de non-renouvellement) ;
- l'identification de certains risques fiscaux et l'existence de différents types de contentieux et procédures (voir aussi le facteur de risque « *Des allégations relatives au comportement de Bombardier Transport ou de ses partenaires commerciaux tiers pourraient exposer Alstom à un risque de perte ou d'atteinte à sa réputation* » de la présente section) ;

- certaines initiatives de financement du fonds de roulement (notamment la vente de créances et les arrangements visant les avances de tiers), pour des montants importants ; et
- le niveau de financement des obligations liées aux engagements de retraite (*pensions*).

En outre, les dispositions relatives à l'indemnisation d'Alstom dans le cadre de l'Acquisition, y compris concernant des risques spécifiques identifiés dans le cadre des diligences effectuées avant la signature du Protocole d'Accord, sont sujettes, en application du Contrat d'Acquisition, à des limitations quantitatives (les demandes d'Alstom ne sont indemnisables que si, notamment, (i) elles portent collectivement sur au moins 25 millions d'euros et (ii) dans la limite d'un plafond de 100 millions d'euros, à l'exception des demandes afférentes à des violations des garanties fondamentales – relatives notamment à la propriété des titres, à la capacité des vendeurs, à leur organisation, à l'accord des autorités gouvernementales et à l'absence de procédure d'insolvabilité – pour lesquelles le plafond est égal au Prix d'Acquisition) et/ou temporelles (prescription de droit commun pour les garanties fondamentales, deux ans pour les demandes relatives aux violations d'autres garanties ou aux indemnités en matière fiscale et de conformité) et aucune assurance ne peut donc être donnée qu'elles couvriraient efficacement tous les passifs relatifs à Bombardier Transport qui apparaîtraient postérieurement à l'Acquisition ou des passifs connus à cette date mais qui s'aggravaient ultérieurement.

3. PRESENTATION DE BOMBARDIER TRANSPORT

La section 4 « *Présentation de Bombardier Transport* » du Premier Amendement est complétée comme suit :

Informations financières relatives à Bombardier Transport

*Le lecteur est invité à se référer aux informations relatives au secteur Transport de Bombardier Inc. figurant dans le rapport financier de Bombardier Inc. en date du 5 novembre 2020 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre (ensemble, le « **Rapport de Gestion** »).*

Les informations présentées dans le Rapport de Gestion ont été préparées et publiées par Bombardier Inc. dans le cadre notamment de ses obligations de communication réglementée en tant que société dont les actions sont admises aux négociations sur le Toronto Stock Exchange (TSX) au Canada. Elles sont publiquement disponibles sur le site internet de Bombardier Inc. (www.ir.bombardier.com).

Alstom n'a pas procédé à la revue, ou à un quelconque contrôle de ces informations financières et, à ce titre, Alstom ne saurait être considéré comme ayant pris la responsabilité de l'exactitude et du caractère complet de ces informations financières.

4. INFORMATIONS FINANCIERES DE LA SOCIETE DU PREMIER SEMESTRE DE L'EXERCICE 2020/21 PUBLIEES LE 10 NOVEMBRE 2020

Ces informations proviennent du communiqué de presse relatif aux résultats du premier semestre de l'exercice 2020/21 publié le 10 novembre 2020 sur le site internet de la Société et complètent le chapitre 2 « *Rapport d'activité sur les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2020* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20.

Il est précisé que le rapport financier semestriel d'Alstom pour le premier semestre de l'exercice 2020/21 figure en Annexe 1 au Deuxième Amendement. Ce rapport financier semestriel comprend (i) le rapport d'activité sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés pour le semestre clos le 30 septembre 2020, (ii) les états financiers consolidés intermédiaires résumés pour le semestre clos le 30 septembre 2020 et (iii) le rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle.

Les résultats d'Alstom au premier semestre 2020/21

- Niveau de prises de commande lié au décalage anticipé de l'activité commerciale vers le S2, avec un carnet de commandes robuste à 40 mds€
- Chiffre d'affaires de 3,5 mds€ après un T1 impacté par le confinement et le retour à la normale des opérations au T2
- Marge d'exploitation ajustée résiliente à 7,5 % soutenue par une amélioration continue de la marge brute
- Cash-Flow libre de (253) m€ impacté par la crise du Covid-19
- Étapes majeures franchies dans le projet d'acquisition de Bombardier Transport
- Perspectives solides pour le S2 et perspectives confirmées pour 2022/23, soutenues par un fort potentiel commercial et des perspectives positives à moyen terme du marché ferroviaire

10 Novembre 2020 – Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 (entre le 1^{er} avril 2020 et le 30 septembre 2020), Alstom a enregistré 2,7 milliards d'euros de commandes et le chiffre d'affaires a atteint 3,5 milliards d'euros. Le ratio commandes sur chiffre d'affaires s'est établi à 0,8. Le résultat d'exploitation ajusté s'est élevé à 263 millions d'euros menant à une marge d'exploitation ajustée de 7,5 %. Le résultat net (des activités poursuivies, part du groupe) s'est élevé à 161 millions d'euros. Le Cash-Flow libre s'est élevé à (253) millions d'euros.

À 40 milliards d'euros le 30 septembre 2020, le carnet de commandes actuel donne une bonne visibilité sur les futures ventes.

Chiffres clés

(en millions d'euros)	Semestre clos 30 septembre 2019	Semestre clos 30 septembre 2020	% variation publiée	% variation organique
Données publiées				
Carnet de commandes	41 330	40 001	(3) %	2 %
Commandes reçues	4 618	2 652	(43) %	(42) %
Chiffre d'affaires	4 140	3 518	(15) %	(13) %
Résultat d'exploitation ajusté ¹	319	263	(18) %	
Marge d'exploitation ajustée ¹	7,7 %	7,5%		
Résultat net des activités poursuivies, part du groupe	213	161		
Cash-flow libre	(19)	(253)		

¹ Résultat d'exploitation ajusté intégrant la contribution de CASCO pour les deux périodes

“Au cours du premier semestre, l'activité commerciale du Groupe a été impactée tel qu'anticipé par un décalage des appels d'offres vers le second semestre dans le contexte de la crise sanitaire. Néanmoins, nous avons réussi à sécuriser d'importants contrats notamment en Asie du Sud-Est et en Asie Centrale. Nous sommes confiants que les divers plans de relance et la demande croissante de solutions de mobilité propre conduiront à une reprise solide du marché, qui se traduit dans la dynamique commerciale du second semestre. La production est revenue à un niveau normal au deuxième trimestre. Nous sommes fiers d'avoir livré certains contrats majeurs, comme des solutions de métro clés en main à Dubaï et au Mexique. Enfin, ces derniers mois, nous avons franchi des étapes majeures dans le processus d'acquisition de Bombardier Transport, et nous anticipons la réalisation de la transaction au premier trimestre 2021” a déclaré Henri Poupart-Lafarge, Président-Directeur Général d'Alstom.

Situation stratégique et commerciale

Le premier semestre 2020/21 marque la deuxième année de la stratégie Alstom in Motion (AiM) annoncée par Alstom le 24 juin 2019 et qui affiche une ambition précise : être l'acteur mondial le plus innovant du marché pour une mobilité durable et intelligente. Le Groupe continue de bien progresser sur les priorités AiM :

1. Croître en offrant une plus grande valeur à nos clients

- Commandes et chiffre d'affaires

Le Groupe a enregistré 2 652 millions d'euros de commandes au cours du premier semestre 2020/21. Cela est à comparer avec les 4 618 millions d'euros de commandes pour la même période l'année dernière. Cette baisse était attendue, en conséquence du décalage de l'activité commerciale dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19.

Alstom a principalement signé des contrats de Matériel Roulant et de Service, notamment le tramway de Nantes en France, une option pour du matériel roulant avec la maintenance associée suite à l'exécution de contrats existants en AMECA, et le renouvellement d'un contrat de maintenance complet au Mexique. Alstom a également enregistré une commande de métro clé en main à Taiwan, une nouvelle génération de postes d'aiguillage digitaux en France ainsi qu'un contrat de signalisation et

d'infrastructure dans le cadre d'un projet de modernisation en Roumanie.

Au 30 septembre 2020, le carnet de commandes a atteint 40 milliards d'euros, conférant une bonne visibilité sur les ventes futures. Le ratio commandes sur chiffre d'affaires a atteint 0,8, reflétant l'impact de la crise du Covid-19.

Au cours du premier semestre 2020/21, le chiffre d'affaires d'Alstom a atteint 3 518 millions d'euros, en baisse organique de 13 %. Cette baisse est principalement liée à l'impact de la crise du Covid-19, en particulier durant la période de confinement au premier trimestre où certaines de nos unités de production et des fournisseurs ont dû temporairement ralentir leurs opérations. Les opérations au second trimestre sont revenues à leur niveau normal avec un chiffre d'affaires de 2 011 millions d'euros, en hausse par rapport aux 1 507 millions d'euros du premier trimestre.

Au S1 2020/21, le chiffre d'affaires de l'activité Matériel Roulant a atteint 1 713 millions d'euros (baisse organique de 8 %) en raison de la reconnaissance du chiffre d'affaires affectée pendant la période de confinement, notamment en Europe. Le chiffre d'affaires de l'activité de Signalisation s'est élevé à 691 millions d'euros (baisse organique de 2 %), une diminution modérée du fait du décalage dans l'installation des produits pendant le confinement suivie d'une reprise au deuxième trimestre. Le chiffre d'affaires de l'activité Services a atteint 662 millions d'euros (baisse organique de 5 %) en lien avec la réduction du trafic ferroviaire au cours du premier trimestre suivie d'une normalisation au cours du deuxième trimestre et de l'exécution du carnet de commandes croissant. Le chiffre d'affaires de l'activité Systèmes est en baisse à 452 millions d'euros (baisse organique de 42 %) du fait de la décélération attendue sur les projets de systèmes de Dubaï et de Riyad, de la fin d'un contrat au Panama et de l'impact des mesures de confinement.

Au second trimestre 2020/21, l'ensemble des lignes de produits ont connu une croissance organique positive par rapport au second trimestre de l'année précédente à l'exception des Systèmes du fait de la décélération anticipée des projets, en baisse de -35 %. Comparé au second trimestre de l'année dernière, le Matériel Roulant progresse de +10 % en organique avec une montée en puissance des grands projets, les Services de +8 % en organique et la Signalisation de +3 % en organique.

- Acquisition

Le 30 juin 2020, Alstom a acquis IBRE (depuis renommé Alstom IBRE), société spécialisée dans le développement, la fabrication et la fourniture de disques de frein en fonte ou en acier pour les trains à grande vitesse, interurbains, régionaux, suburbains, les tramways et métros. Avec cette acquisition, Alstom renforce ses capacités internes en matière de système de freinage ferroviaire, élément essentiel à la performance dynamique globale des trains. IBRE a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 10 millions d'euros en 2019.

- Indice boursier

En septembre 2020, le comité de pilotage des indices Euronext a décidé d'inclure Alstom dans la liste des 40 valeurs composant l'indice français du CAC40. Cette inclusion est effective depuis le lundi 21 septembre 2020.

2. Innover en devenant pionnier des solutions de mobilité plus durables et plus intelligentes

Malgré la crise du Covid-19, Alstom a maintenu ses capacités d'innovation avec un niveau de dépenses nettes de recherche et développement à 125 millions d'euros, soit 3,6 % du chiffre d'affaires pour le premier semestre 2020/21.

Au cours du premier semestre, Alstom a conclu plusieurs accords en Europe pour façonner la mobilité du futur avec les trains à hydrogène. Le train à hydrogène Coradia iLint a réalisé avec succès une phase de tests approfondis à Groningen, aux Pays-Bas, obtenant l'autorisation de circuler sur le réseau

ferroviaire national et s'adaptant parfaitement au service commercial en vigueur. En outre, après des essais en exploitation fructueux en Allemagne, le train Coradia iLint va à présent faire ses preuves en Autriche, où il transportera pendant trois mois des passagers sur des itinéraires géographiquement difficiles. Au Royaume-Uni, Eversholt Rail et Alstom ont annoncé un plan audacieux afin d'accélérer le développement de l'industrie des trains à hydrogène, avec un investissement dans les trains à hydrogène Breeze. Pour ce faire, Alstom va reconstruire les trains électriques de classe 321 d'Eversholt Rail pour qu'ils fonctionnent à l'hydrogène.

En mai 2020, le ministère fédéral de l'économie allemand a décerné à Alstom le prix « Prix de l'innovation pour les bacs à sable réglementaires », lié à un projet de test prévu pour mettre en œuvre l'exploitation des trains autonomes (ATO) dans le cadre de l'exploitation commerciale quotidienne des trains régionaux. Le projet débutera en 2021 avec l'association régionale de la région étendue de Braunschweig, le centre aérospatial allemand (DLR) et l'université technique de Berlin (TU Berlin). Le premier test d'exploitation des trains autonomes est prévu à partir de 2023.

En juin 2020, Alstom a lancé une nouvelle version de Mastria. La solution, qui utilise l'intelligence artificielle, permet aux opérateurs d'adapter facilement et en temps réel leur offre aux exigences diverses de distanciation sociale et de rassemblement public mises en œuvre à la suite de la pandémie de Covid-19. Il a permis au métro de Panama de limiter le taux d'occupation à 40 %, comme recommandé par les autorités sanitaires du pays.

En juillet 2020, Alstom a lancé un nouveau portefeuille produits appelé "Healthier Mobility™" créant des solutions et des produits pour les clients dans 4 domaines : Nettoyage et désinfection, Surfaces de contact, Traitement de l'air et Sans contact et flux passagers. Il rassemble toutes les expertises, connaissances et ressources clés nécessaires pour développer des solutions permettant à ses clients d'exploiter tout en garantissant un haut niveau des conditions sanitaires pour les passagers.

3. Concevoir, produire et livrer efficacement, en s'appuyant sur le digital

Au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21, Alstom a généré un résultat d'exploitation ajusté¹ de 263 millions d'euros correspondant à une marge d'exploitation ajustée de 7,5 % à comparer à 319 millions d'euros et 7,7 % pour la même période l'année précédente.

La marge d'exploitation ajustée est résiliente malgré l'impact volume lié à la crise du Covid-19, principalement du fait de l'augmentation de la marge brute. L'amélioration du ratio coûts sur chiffre d'affaires a été obtenue grâce à l'optimisation des capacités de production, l'amélioration de l'efficacité industrielle et la maîtrise des frais généraux. L'augmentation de la part de la Signalisation dans le mix global du chiffre d'affaires de l'entreprise a également eu un impact positif.

De plus, la contribution de la joint-venture CASCO a augmenté du fait d'activités de Signalisation soutenues en Chine.

Pour atténuer l'impact de la crise sanitaire sur les volumes, Alstom a optimisé les frais de ventes, d'appel d'offres et administratif dans toutes les régions et maîtrisé le niveau des investissements en R&D tout en préservant les capacités commerciales et d'innovations.

En dessous du résultat d'exploitation ajusté, Alstom a comptabilisé une charge de 68 millions d'euros liée aux surcoûts de la Covid-19 et aux inefficacités résultantes de la mise en œuvre des mesures sanitaires nécessaires sur l'ensemble des sites Alstom. De plus, 44 millions d'euros liés aux coûts d'acquisition de Bombardier Transport ont été comptabilisés, ainsi que des produits exceptionnels tels que la reprise de dépréciations d'actifs et de provisions.

¹ Résultat d'exploitation ajusté incluant la contribution de CASCO pour les deux périodes

En conséquence, le résultat net des activités poursuivies (part du groupe) a atteint 161 millions d'euros à comparer à 213 millions d'euros l'année précédente, impacté par l'impact volume de la crise du Covid-19 et par des éléments exceptionnels comptabilisé sous le résultat d'exploitation ajusté.

4. Une équipe Alstom agile, inclusive et responsable

Reconnaissant que la valeur ajoutée qu'Alstom apporte à ses clients repose fortement sur ses employés, Alstom s'engage à offrir à ses salariés le meilleur environnement de travail et la meilleure expérience employé possible. En octobre 2020, cet engagement a été récompensé par la notation de gestion durable du Wall Street Journal qui a classé Alstom 1^{er} dans la catégorie Capital Humain et 34^{ème} au global.

En juillet 2020, Alstom a reçu un autre renouvellement pour 3 ans de son accréditation ISO 37001, certification anti-corrruption. La norme ISO 37001 est une norme internationale s'assurant que les organisations préviennent, détectent et combattent la corruption à travers une évaluation rigoureuse afin d'obtenir cette certification. Ce renouvellement constitue une autre étape importante dans les efforts continus d'Alstom pour améliorer l'efficacité de son programme d'intégrité.

Un bilan solide

Au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21, le Cash-Flow libre du Groupe a été négatif à (253) millions d'euros. Ce décaissement est dû en majeure partie à la baisse de la rentabilité, au décalage des encaissements du fait de la situation sanitaire, à une hausse anticipée des stocks liée à l'accélération de la production de gros projets de Matériel Roulant ainsi qu'à un niveau d'acomptes plus faible du fait du décalage de l'activité commerciale du premier vers le second semestre.

Le Groupe possède une trésorerie brute 1 953 millions d'euros à fin septembre 2020. Il dispose également d'une ligne de crédit de 400 millions d'euros et d'une facilité de crédit renouvelable supplémentaire de 1 750 millions d'euros² mise en place en avril 2020, toutes deux non tirées. En conséquence, les ressources en liquidité du Groupe s'élevaient à 4 103 millions d'euros au 30 septembre 2020. La dette obligataire a atteint 700 millions d'euros au 30 septembre 2020.

La trésorerie nette d'Alstom s'élevait à 843 millions d'euros au 30 septembre 2020, contre 1 178 millions d'euros au 31 mars 2020. Enfin, les capitaux propres ont atteint 3 341 millions d'euros au 30 septembre 2020, contre 3 328 millions d'euros au 31 mars 2020.

Etat d'avancement de l'acquisition de Bombardier Transport et calendrier indicatif

Le 31 juillet 2020, la Commission Européenne a approuvé l'acquisition par Alstom de Bombardier Transport. L'approbation de l'opération par la Commission est sujette aux engagements proposés (c.f. communiqué de presse daté du 31 juillet 2020).

Le 16 septembre 2020, Alstom a annoncé la signature du contrat de vente et d'achat avec Bombardier Inc. et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour l'acquisition de Bombardier Transport. Le prix a été révisé pour tenir compte du contexte actuel. Le prix d'acquisition est désormais attendu jusqu'à 5,3 milliards d'euros³ à comparer avec la fourchette initiale de 5,8-6,2 milliards d'euros.

² Avec une échéance de 1 an, une option de prolongation de 6 mois à la discrétion de l'emprunteur et une autre prolongation de 6 mois à la discrétion des prêteurs

³ Fourchette de prix révisée entre 5,5 et 5,9 milliards d'euros. Prix d'acquisition contractuel préliminaire estimé à 5,3 milliards d'euros, après prise en compte des estimés des potentiels ajustements post-réalisation et obligations liés au mécanisme de protection de la position de trésorerie nette de Bombardier Transport. Le

Le 7 octobre 2020, un amendement au Document d'enregistrement universel 2019/20 a été déposé auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF). A cette même date, l'AMF a également approuvé le prospectus lié aux différentes augmentations de capital au bénéfice de Bombardier Inc. et CDPQ.

Le 29 octobre 2020, une assemblée générale mixte a approuvé toutes les résolutions relatives à l'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription, aux augmentations de capital réservées et à la suppression du droit de vote double. Cette suppression a été approuvée au cours d'une assemblée spéciale des détenteurs d'actions à droits de vote double ce même jour.

L'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription est prévue entre le T4 2020 et le S1 2021, sous réserve des conditions de marché.

La réalisation de l'opération est désormais attendue pour le 1^{er} trimestre 2021, sous réserve des approbations réglementaires et des conditions de réalisation usuelles.

Perspectives pour l'exercice fiscal 2020/21

En 2019/20, Alstom a déployé son plan stratégique Alstom in Motion « AiM » afin de réaliser une croissance du chiffre d'affaires et de la marge en ligne avec les objectifs fixés dans le cadre de AiM pour 2022/23.

La crise du Covid-19 affecte négativement la performance financière de l'exercice 2020/21. Néanmoins, à date, Alstom s'attend à un pipeline commercial solide pour le second semestre de l'exercice 2020/21 et observe une reprise forte de la production au cours du second trimestre.

Prenant l'hypothèse que la 'seconde vague' du Covid-19 n'affecte pas significativement l'appareil de production ou le potentiel commercial à venir⁴, Alstom vise les perspectives suivantes pour l'exercice 2020/21 :

- Performance commerciale menant à un ratio commande sur chiffre d'affaires supérieur à 1 ;
- Chiffre d'affaires compris entre 7,6 milliards d'euros et 7,9 milliards d'euros ;
- Une marge d'exploitation ajustée dans la fourchette de 7,7 % - 8,0 % ;
- Génération de Cash-flow libre neutre ou positive⁵.

Le lecteur est invité à se référer à la section 6 « *Perspectives pour l'exercice 2020/21* » du présent Deuxième Amendement.

montant final du prix d'acquisition sera déterminé sur la base des livres comptables de Bombardier Transport au 31 décembre 2020 et à la date de réalisation de l'opération et des mécanismes convenus dans le contrat d'acquisition.

⁴ Les perspectives pour exercice fiscal 2020/21 supposent l'absence de ralentissement de la production lié à la crise du Covid-19 résultant de situations de confinement total ou partiel, qui excéderaient les mesures de re-confinement en vigueur à la date du présent document et qui impacteraient soit Alstom, soit ses fournisseurs clés. Les perspectives supposent en outre que les commandes dont l'attribution est prévue au second semestre ne seront pas sensiblement décalées à des périodes ultérieures et que le kilométrage parcouru par les trains (sur lesquels le chiffre d'affaires de la maintenance est partiellement indexé) ne diminuera pas de manière très significative au cours du second semestre en raison de la crise sanitaire actuelle

⁵ Soumise à la volatilité habituelle à court terme liée aux acomptes clients et aux paiements d'étape des clients

Perspectives de moyen terme pour l'exercice fiscal 2022/23

Les perspectives annoncées lors de la présentation des résultats annuels le 12 mai 2020 sont confirmées

Périmètre Alstom standalone

Dans le contexte de la crise du Covid-19, l'objectif d'un taux de croissance annuel moyen de 5 % sur la période 2019/20 à 2022/23 devrait être légèrement impacté par le ralentissement temporaire de l'activité d'appel d'offres, mais les objectifs 2022/23 d'une marge opérationnelle ajustée de 9 % et une conversion du résultat net en cash-flow libre supérieur à 80 % sont confirmés.

Avec une position de liquidité solide, une capacité démontrée de livrer une exécution et une rentabilité et le lancement rapide d'un plan d'atténuation des coûts et de la trésorerie, le Groupe est confiant dans sa capacité à gérer la crise ainsi que pour saisir les opportunités d'un marché ferroviaire résilient et contribuer à la transition vers des systèmes de transport plus durables.

ANNEXE 1A – REPARTITION PAR GEOGRAPHIE

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	S1 2019/20	% <i>Contrib.</i>	S1 2020/21	% <i>Contrib.</i>
Europe	3 900	84%	1 088	41%
Amériques	413	9%	249	10%
Asie / Pacifique	255	6%	432	16%
Afrique / Moyen Orient / Asie Centrale	50	1%	883	33%
Commandes par destination	4 618	100%	2 652	100%

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	S1 2019/20	% <i>Contrib.</i>	S1 2020/21	% <i>Contrib.</i>
Europe	20 024	48%	20 398	51%
Amériques	6 220	15%	5 106	13%
Asie / Pacifique	5 617	14%	6 262	16%
Afrique / Moyen Orient / Asie Centrale	9 469	23%	8 235	20%
Carnet par destination	41 330	100%	40 001	100%

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	S1 2019/20	% <i>Contrib.</i>	S1 2020/21	% <i>Contrib.</i>
Europe	2 269	54%	2 017	57%
Amériques	687	17%	557	16%
Asie / Pacifique	458	11%	424	12%
Afrique / Moyen Orient / Asie Centrale	726	18%	520	15%
CA par destination	4 140	100%	3 518	100%

ANNEXE 1B – REPARTITION PAR PRODUIT

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	S1 2019/20	% <i>Contrib.</i>	S1 2020/21	% <i>Contrib.</i>
Matériels roulants	2 435	53%	890	34%
Services	1 453	31%	820	31%
Systèmes	51	1%	374	14%
Signalisation	679	15%	568	21%
Commandes par destination	4,618	100%	2,652	100%

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	S1 2019/20	% <i>Contrib.</i>	S1 2020/21	% <i>Contrib.</i>
Matériels roulants	21 340	52%	19 838	50%
Services	13 273	32%	13 899	35%
Systèmes	2 961	7%	2 218	5%
Signalisation	3 756	9%	4 046	10%
Carnet par destination	41 330	100%	40 001	100%

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	S1 2019/20	% <i>Contrib.</i>	S1 2020/21	% <i>Contrib.</i>
Matériels roulants	1 898	46%	1 713	49%
Services	718	17%	662	19%
Systèmes	801	19%	452	13%
Signalisation	723	18%	691	19%
CA par destination	4 140	100%	3 518	100%

ANNEXE 2 – COMPTE DE RESULTAT

Données publiées	S1 2019/20	S1 2020/21
<i>(en millions d'euros)</i>		
Chiffre d'affaires	4 140	3 518
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)*	319	263
Charges de restructuration et rationalisation	(7)	(7)
Pertes de valeurs sur actifs et autre	(12)	26
Coûts additionnels et non productifs Covid-19	-	(68)
Renversement de la contribution de CASCO	(19)	(24)
Résultat d'exploitation (EBIT)	281	190
Résultat financier	(40)	(23)
Impôts sur les bénéfices	(61)	(38)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	36	37
Intérêts minoritaires des activités poursuivies	(3)	(5)
Résultat net des activités poursuivies	213	161
Résultat net des activités non poursuivies	14	9
Résultat net – Part du Groupe	227	170

*Résultat d'exploitation ajusté intégrant la contribution de CASCO. Quote part des résultats nets de CASCO JV pour les deux périodes : 19 m€ en 2019/20 et 24 m€ en 2020/21.

ANNEXE 3 – CASH-FLOW LIBRE

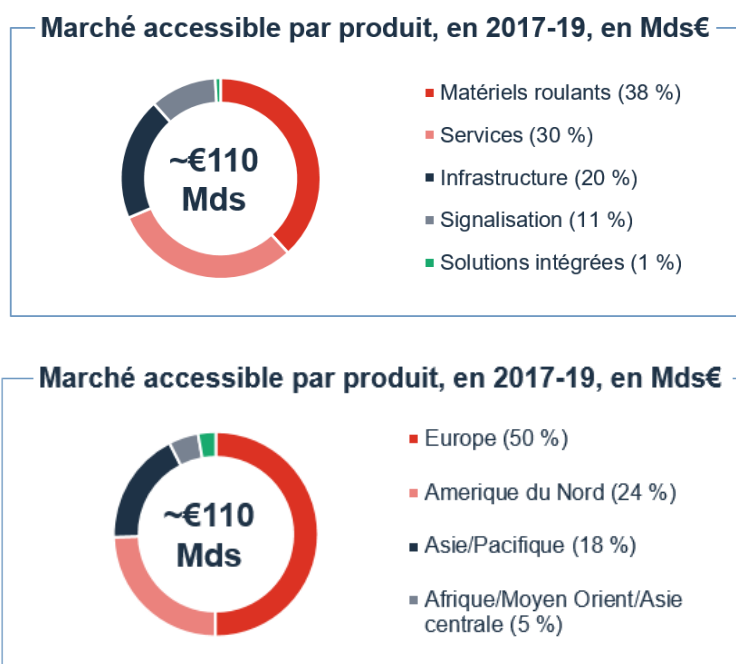
Données publiées	S1 2019/20	S1 2020/21
<i>(en millions d'euros)</i>		
Résultat d'exploitation	281	190
Dépréciations et amortissements	145	101
Charges de restructuration décaissées	(9)	(15)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(60)	(54)
R&D capitalisés	(32)	(39)
Variation du besoin en fonds de roulement	(323)	(433)
Frais financiers décaissés	(37)	(21)
Impôts sur les sociétés décaissés	(54)	(30)
Autres	70	48
Cash-flow libre	(19)	(253)

5. PERSPECTIVES DE MARCHÉ

5.1 Evolutions du marché ferroviaire

La section « *Caractéristiques du secteur d'activité – Perspectives du marché* » du chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 ainsi que la section 6 « *Perspectives de marché* » du Premier Amendement sont amendées et complétées comme suit :

Selon le dernier rapport de l'UNIFE, le marché annuel mondial accessible pour la période 2017-2019 était d'environ 110 milliards d'euros, répartis comme suit :



Depuis le début de la pandémie de Covid-19, des plans de soutiens aux opérateurs dans le monde se sont succédé, les gouvernements ayant eu tendance à soutenir leurs opérateurs ferroviaires nationaux⁶. Par ailleurs, à date, les plans de relance se caractérisent par l'attention portée à l'environnement – voire spécifiquement à la mobilité durable et au secteur ferroviaire. Ainsi :

- L'Union européenne a dévoilé son plan de soutien avec une *Recovery & Resilience Facility* qui couvrira la période 2021 à 2024 et dont les € 672 milliards d'investissement et de financement prévus devront se conformer aux objectifs de neutralité climatique à horizon 2050.
- En Allemagne, le plan de relance prévoit € 2,5 milliards pour les transports publics locaux et € 5,5 milliards d'aide pour Deutsche Bahn. Enfin, un ambitieux plan hydrogène a été doté de € 9 milliards.
- En France, le plan de relance dévoilé le 3 septembre 2020⁷ prévoit € 4,7 milliards d'investissement dans le ferroviaire ainsi que € 1,2 milliards pour la mobilité du

⁶ En Allemagne, Deutsche Bahn devrait recevoir 5,5 milliards d'euros dans le cadre du plan de relance ; au Royaume-Uni, les opérateurs Go-Ahead et FirstGroup ont bénéficié en septembre 2020 d'extensions de leurs plans de sauvetage dans le cadre de la Covid-19 ; au Canada, 600 millions de dollars ont été mis à la disposition de la Toronto Transit Commission.

⁷ https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/cfiles/mesures_france_relance.pdf

quotidien. Il prévoit également € 2 milliards pour le développement de l'hydrogène vert. Ces sommes doivent être engagées d'ici 2022.

- Le Royaume-Uni a annoncé près de 53 milliards de livres sterling d'investissement dans le secteur ferroviaire d'ici 2024⁸.
- Aux Etats-Unis, le US Invest Act prévoit d'engager \$ 60 milliards pour Amtrak, le transport ferroviaire du quotidien et le transport ferroviaire passagers de haute performance. Ce projet de loi sera présenté au Congrès l'année prochaine.

En Inde, l'engagement du gouvernement pour le secteur ferroviaire se maintient, avec notamment un objectif d'électrifier tout le réseau d'ici 2030 dont 7 000 kilomètres d'ici 2020/21.

En Chine, les dépenses dans le secteur ferroviaire devraient atteindre près de € 100 milliards d'euros pour l'année 2020⁹.

Par ailleurs, le marché des trains à hydrogène présente un important potentiel. Tandis que 46 % du réseau principal de l'Union européenne est toujours desservi par des locomotives fonctionnant au diesel¹⁰, certains opérateurs choisissent de se désengager de cette technologie (la SNCF d'ici 2035, Deutsche Bahn d'ici 2020) et les pouvoirs publics européens soutiennent le développement des trains à hydrogène (outre les investissements susmentionnés prévus en France et en Allemagne, l'Union européenne a adopté un plan visant à développer les capacités en hydrogène).

Alstom bénéficie de surcroît d'un placement de pointe sur le marché des trains à hydrogène. Ainsi, le 22 juillet 2020, Alstom a annoncé avec Eversholt Rail un investissement de plus de 1 million € supplémentaires au Royaume-Uni dans des trains à hydrogène, créant ainsi une toute nouvelle classe de trains, la série 600, en réponse à la volonté du gouvernement britannique de décarboner l'industrie ferroviaire. En septembre 2020, Alstom a annoncé que le train à hydrogène Coradia iLint, développé par Alstom, allait assurer pour la toute première fois un service voyageurs régulier pour ÖBB, la compagnie ferroviaire autrichienne et qu'il avait officiellement réussi les essais aux Pays-Bas qui visaient à déterminer si un train à hydrogène pouvait être une alternative totalement viable aux trains diesel actuellement en circulation dans le nord du pays.

5.2 Perspectives concernant Alstom suite à la réalisation de l'Acquisition

La section « *Acquisition de Bombardier Transport* » du chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 ainsi que la section 1.1.2 « *Intérêt de l'Opération pour Alstom et ses actionnaires* » du Premier Amendement sont amendées et complétées comme suit :

Dans le secteur de la signalisation, l'Acquisition de Bombardier Transport, cinquième acteur mondial, ferait passer le groupe combiné en deuxième position¹¹.

De surcroît, sur la base des informations financières pro forma au 31 mars 2020 (telles que figurant en Annexe 10 au Premier Amendement), l'entité combinée résultant de l'Acquisition aurait réalisé un chiffre d'affaires de 15,7 milliards d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2020, faisant de l'entité

⁸ Network Rail's CP6 delivery plan, <https://www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2020/03/cp6-delivery-plan-update.pdf>

⁹ Reuters, Déc. 2019, <https://www.reuters.com/article/china-infrastructure-goals-1226-thur-idCNKBS1YU08V>

¹⁰ European Union Hydrogen strategy – https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf

¹¹ Sur la base des ventes réalisées en 2019, telles que publiées par les principales sociétés du secteur, à l'exclusion du marché domestique chinois.

combinée le deuxième acteur mondial du secteur de l'équipement ferroviaire en termes de chiffre d'affaires¹².

Suite à l'Acquisition, Alstom se fixe pour objectif de générer 400 millions d'euros de synergies de coûts par an à partir de la quatrième ou cinquième année suivant la réalisation de l'Acquisition. Ces synergies seraient obtenues dans le cadre de la politique d'achat, de la gestion des produits, de la politique de R&D, ou encore seraient de nature industrielle. Plusieurs actions concrètes sont envisagées, notamment l'optimisation des coûts et des ressources, le partage des compétences et des bonnes pratiques, la réduction des coûts liés aux appels d'offres, la consolidation des projets de R&D ou l'optimisation de l'outil de production. Alstom estime que les coûts de mise en œuvre pourraient représenter environ un an de synergies.

Alstom se fixe pour objectif que l'Opération conduise à une relation à deux chiffres du Bénéfice Net par Action (BNPA) pour les actionnaires d'Alstom à partir de la seconde année suivant la réalisation de l'Acquisition¹³.

Alstom a mis en place un comité dédié à l'intégration, travaillant notamment avec neuf groupes chargés de problématiques clés liées à l'intégration. Ces problématiques incluent notamment la supervision de l'intégration dans le domaine des appels d'offres, de la gestion des produits, des solutions informatiques et du contrôle financier, la planification d'une stratégie sur base combinée, la création de valeur et l'inclusion des salariés et partenaires du Groupe. Une nouvelle organisation¹⁴ devrait être mise en place, s'articulant notamment autour de sept directions régionales et de trois lignes de produits (Matériel roulant, Services et Systèmes digitaux intégrés).

¹² Sur la base des chiffres d'affaires tels que publiés par les sociétés du secteur.

¹³ Après synergies de coûts et coûts de mise en œuvre, et avant amortissement du *purchase price allocation* (PPA).

¹⁴ Sous réserve de l'avis des instances représentatives du personnel.

6. PERSPECTIVES POUR L'EXERCICE 2020/21

Perspectives pour l'exercice 2020/21

Les prévisions pour l'exercice qui clôturera le 31 mars 2021 présentées ci-dessous sont fondées sur des données, des hypothèses et des estimations considérées comme raisonnables par le Groupe à la date du présent Deuxième Amendement. Elles sont établies sur la base des périmètres de consolidation et d'activité existants en date du présent Deuxième Amendement. Ces données et hypothèses sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées en raison des incertitudes liées notamment à l'environnement économique, financier, comptable, concurrentiel, réglementaire et fiscal ou en fonction d'autres facteurs dont le Groupe n'aurait pas connaissance à la date du présent Deuxième Amendement. En outre, la matérialisation de certains risques décrits au chapitre 4 « *Facteurs de risques, contrôle interne et gestion des risques* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20, à la section 2 « *Facteurs de risques* » du Premier Amendement et à la section 2 « *Facteurs de risques* » du présent Deuxième Amendement, pourrait avoir un impact sur les activités, la situation financière, les résultats ou les perspectives du Groupe et donc remettre en cause ces prévisions. Par ailleurs, la réalisation des prévisions suppose le succès de la stratégie du Groupe (voir la section 1 « *Stratégie* » du chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20). Le Groupe ne prend donc aucun engagement ni ne donne aucune garantie quant à la réalisation des prévisions figurant à la présente section.

Les prévisions pour l'exercice clos le 31 mars 2021 présentées ci-dessous, et les hypothèses qui les sous-tendent, ont par ailleurs été établies en application des dispositions du règlement délégué (UE) n°2019/980 complétant le règlement (UE) 2017/1129 et des recommandations ESMA relatives aux prévisions.

Hypothèses sous-jacentes

Les prévisions pour l'exercice qui clôturera le 31 mars 2021 présentées ci-dessous ont été établies conformément aux méthodes comptables appliquées dans les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 mars 2020 et la période intermédiaire de six mois close le 30 septembre 2020. La définition de la marge d'exploitation ajustée est identique à celle retenue au 31 mars 2020 et au 30 septembre 2020. La marge d'exploitation ajustée exclut les coûts additionnels et non-productifs liés au Covid-19.

Ces perspectives sont basées sur le périmètre de consolidation d'Alstom à fin septembre 2020, et excluent donc les variations de périmètre liées à l'acquisition de Bombardier Transport. Elles reposent principalement sur les hypothèses suivantes :

Hypothèses internes à Alstom

- La hausse du chiffre d'affaires au second semestre, par rapport au premier semestre, proviendra principalement d'une diminution des perturbations liées au Covid-19 ayant affecté Alstom lors de la première moitié de cet exercice fiscal, et de l'exécution de son carnet de commandes.
- La hausse de la marge d'exploitation ajustée par rapport au premier semestre proviendra principalement d'une hausse de volume, de la bonne exécution des projets et des économies liées à la chaîne d'approvisionnement.
- La standardisation des outils et des processus d'ingénierie, l'approche « design to cost », ainsi que l'optimisation de l'empreinte industrielle à la fois pour l'ingénierie et la production, soutiendront également l'amélioration des performances d'Alstom. En outre, la transformation numérique associée à une discipline efficace dans la gestion des frais généraux contribueront à l'amélioration de la marge d'exploitation ajustée.

- L'amélioration de la génération de trésorerie au second semestre, par rapport au premier semestre, proviendra essentiellement de l'accélération des livraisons et de la performance commerciale. Elle reste sujette à l'habituelle volatilité à court terme des acomptes et paiements clients.

Hypothèses macro-économiques

- Elles sont établies en excluant toute variation majeure des taux de change des monnaies des principaux pays hors zone Euro dans lesquels le Groupe génère ses revenus, par rapport à ceux connus au 30 septembre 2020.
- Elles présument d'un environnement politique stable dans les pays dans lesquels Alstom produit ou livre ses produits.
- Elles supposent l'absence de ralentissement de la production lié à la crise du Covid-19 résultant de situations de confinement total ou partiel, qui excéderaient les mesures de reconfinement en vigueur à la date du présent document et qui impacteraient soit Alstom, soit ses fournisseurs clés. Les perspectives supposent en outre que les commandes dont l'attribution est prévue au second semestre ne seront pas sensiblement décalées à des périodes ultérieures et que le kilométrage parcouru par les trains (sur lesquels le chiffre d'affaires de la maintenance est partiellement indexé) ne diminuera pas de manière très significative au cours du second semestre en raison de la crise sanitaire actuelle.

Prévisions du Groupe pour l'exercice clos le 31 mars 2021

La crise du Covid-19 a eu un impact négatif sur la performance financière du Groupe au cours de l'exercice fiscal 2020/21 à ce jour. Cependant, en prévoyant de solides perspectives commerciales au second semestre 2020/21 et en se basant sur la reprise de production observée au second trimestre 2020/21, Alstom envisage les perspectives suivantes pour l'année fiscale 2020/21 :

- Le chiffre d'affaires s'établira entre € 7,6 milliards et € 7,9 milliards, et la marge d'exploitation ajustée atteindra 7,7 % à 8,0 %.
- L'entreprise générera un cash-flow libre neutre à positif.
- La performance commerciale du second semestre permettra un ratio commandes sur chiffre d'affaires au-dessus de 1,0 sur l'exercice fiscal.

Le rapport des commissaires aux comptes de la Société sur les prévisions de marge d'exploitation ajustée relatives à l'exercice clos le 31 mars 2021 est joint en Annexe 2 au présent Deuxième Amendement.

7. GOUVERNANCE

L'Assemblée Générale d'Alstom s'est déroulée le 29 octobre 2020. L'Assemblée Générale a approuvé toutes les résolutions proposées.

La section 5 « *Gouvernement d'entreprise* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et la section 8.2 « *Gouvernance* » du Premier Amendement sont amendées et complétées comme suit :

Dans le cadre de l'Opération, il est prévu que CDPQ puisse nommer, sous réserve de la réalisation de l'Acquisition, et avec effet à la Date de Réalisation, deux administrateurs ainsi qu'un censeur au conseil d'administration de la Société (voir aussi la section 1.2.2(b) « *Contrat de Réinvestissement CDPQ–Gouvernance* » du Premier Amendement).

L'Assemblée Générale a approuvé (i) la nomination de CDPQ, représentée par Mme. Kim Thomassin et (ii) la nomination de M. Serge Godin en qualité d'administrateurs de la Société, sous condition suspensive de la réalisation de l'Acquisition et avec effet à la Date de Réalisation.

Par ailleurs, la politique de rémunération du Président-Directeur Général, telle que présentée à la section 7 « *Politique de rémunération du Président-Directeur général* » du Premier Amendement, a été approuvée par l'Assemblée Générale.

8. MISE A JOUR DE L'INFORMATION CONCERNANT L'EMETTEUR

La section « *Informations sur le capital social – Titres et droits émis donnant accès au capital* » du chapitre 7 « *Informations complémentaires* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée et complétée comme suit :

Le 28 octobre 2020, la Société a procédé au remboursement de l'intégralité des 71 530 obligations remboursables en actions Alstom en circulation initialement émises le 18 novembre 2003 par l'émission de 4 466 actions nouvelles Alstom. Depuis le 28 octobre 2020, il n'existe plus aucune obligation remboursable en actions Alstom en circulation.

9. FAITS MARQUANTS RECENTS

Les informations ci-dessous proviennent des communiqués de presse publiés postérieurement au Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et au Premier Amendement, et complètent le chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et la section 11 « *Faits marquants du début de l'exercice 2020/21* » du Premier Amendement.

Le 9 octobre 2020, Alstom a annoncé la fourniture à Nantes Métropole de 49 tramways Citadis, pour un montant de près de 200 millions d'euros.

Le 12 octobre 2020, Alstom a annoncé la mise en service commercial à Paris du métro MP14, sur la ligne 14 du métro parisien. Le MP14 est un métro automatique sur pneus composé de 8 voitures, qui a été conçu et fabriqué avec la contribution de 8 sites Alstom en France.

Le 14 octobre 2020, Alstom a annoncé l'ouverture de son nouveau site à Fès, au Maroc, à l'occasion de l'achèvement du déménagement de l'ancien au nouveau site. Alstom est présent au Maroc depuis un siècle. Avec plus de 500 employés, Alstom a réalisé de nombreux projets clés, parmi lesquels la livraison de tramways Citadis aux villes de Rabat et de Casablanca, 12 trains Avelia Euroduplex pour la ligne à grande vitesse qui reliera Tanger à Casablanca et 50 locomotives Prima.

Le 15 octobre 2020, la Fondation Alstom a annoncé son soutien à 29 projets à travers le monde. Fondée en 2007, la Fondation Alstom soutient et finance des projets proposés par des collaborateurs Alstom qui s'associent à des organisations à but non lucratif et à des ONG partenaires locales pour améliorer, à travers diverses initiatives, les conditions de vie des communautés résidant à proximité des installations et des sites du Groupe dans le monde. Les projets de la Fondation s'articulent autour de quatre axes : la mobilité, la protection de l'environnement, l'énergie et l'eau, et le développement socio-économique.

Le 20 octobre 2020, Alstom a annoncé avoir signé une lettre d'intention avec le ministère des Transports de l'Irak, en vue de la mise en œuvre du métro aérien de Bagdad. Ce projet, mené en consortium avec Hyundai Engineering & Construction, correspond à une ligne de 20 km de long couvrant 14 stations, et inclut la fourniture du matériel roulant, des systèmes électromécaniques, des voies, ainsi que les travaux de génie civil associés.

Le 21 octobre 2020, Alstom a annoncé être la première entreprise à obtenir une certification pour la toute dernière norme de contrôle digital des trains ETCS (*European Train Control System*, ou Système européen de contrôle des trains), qui porte sur l'équipement embarqué et au sol. Les certifications ont été délivrées par Belgorail, une organisation indépendante de certification et d'essais ferroviaires. ETCS est sans doute l'un des systèmes de contrôle des trains les plus efficaces au monde, offrant des avantages considérables en termes de maintenance, d'économies, de sécurité, de fiabilité, de ponctualité et de capacité du trafic. Ainsi, ETCS connaît un succès grandissant hors d'Europe, au

point de devenir le système de contrôle de trains privilégié dans de nombreux pays (Australie, Inde, Taïwan, Corée du Sud et Arabie saoudite, notamment).

Le 26 octobre 2020, Alstom a annoncé participer à la cérémonie de lancement de la première station de ravitaillement en hydrogène pour les trains de passagers du Land de Hesse, en Allemagne. Cette station, la deuxième de ce type au monde, approvisionnera la plus grande flotte de trains à pile à combustible au monde dès décembre 2022. Alstom est chargé de fournir les trains à pile à combustible qui seront exploités par l'Association des transports Rhin-Main (RMV), détenteur de la plus grande flotte de trains à pile à combustible au monde.

Le 28 octobre 2020, Alstom a annoncé faire partie des groupements qui ont été sélectionnés par SNCF Réseau pour développer les postes d'aiguillage du futur, dans le cadre du partenariat d'innovation ARGOS.

Le 29 octobre 2020, Alstom a annoncé que les actionnaires d'Alstom ont approuvé l'ensemble des résolutions présentées lors de l'assemblée spéciale et de l'assemblée générale mixte en date du 29 octobre 2020.

Le 3 novembre 2020, Alstom a annoncé son premier contrat de matériel roulant en Roumanie. Alstom a été retenu par Metrorex SA, l'opérateur du métro de Bucarest, pour livrer, en deux lots, jusqu'à 30 trains destinés à la récente ligne 5 du réseau de métro de la ville. Le contrat s'élève à plus de 100 millions d'euros pour les 13 premiers trains. Il est assorti d'une option pour 17 trains supplémentaires qui, si le client décide de l'exercer, pourrait porter le projet à une somme totale de 240 millions d'euros.

Le 5 novembre 2020, Alstom a annoncé avoir décroché un contrat auprès de Casa Transports, la société gérant les transports publics de Casablanca, pour fournir à cette dernière 66 tramways avec une option de 22 tramways supplémentaires. Le contrat s'élève à 130 millions d'euros.

Le 5 novembre 2020, Alstom a annoncé avoir, dans le cadre d'un consortium, été désigné gagnant dans l'appel d'offres concernant la construction du premier tronçon de la ligne 4 du métro d'Athènes. La part d'Alstom dans ce projet, un des plus grands projets d'infrastructure prévus dans l'UE, est estimée à près de 300 millions d'euros.

Le 12 novembre 2020, Alstom a annoncé être devenu le premier acteur ferroviaire en France à obtenir la certification Qualiopi, délivrée par l'AFNOR.

10. PROCEDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

La sous-section « *Procédures judiciaires et d'arbitrage* » de la section « *Information sur le Groupe et la société mère* » du chapitre 7 « *Informations complémentaires* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et la section 11 « *Contentieux, procédures judiciaires et d'arbitrage* » du *Premier Amendement* » sont amendées comme suit :

Le lecteur est invité à se reporter à la Note 33 aux états financiers consolidés au 31 mars 2020 inclus dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et à la Note 23 aux états financiers consolidés au 30 septembre 2020 inclus dans l'Annexe 1 au présent Deuxième Amendement pour une description des principaux litiges du Groupe. À l'exception des procédures et litiges décrits dans le Document d'Enregistrement Universel, le Premier Amendement et le présent Deuxième Amendement, il n'y a pas d'autre procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage, y compris toute procédure dont le Groupe a connaissance, qui est en suspens ou dont le Groupe est menacé, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des douze derniers mois des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité du Groupe.

**11. ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DEUXIEME AMENDEMENT AU
DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019/20**

« J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent Deuxième Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019/20 sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. »

Saint-Ouen-sur-Seine, le 13 novembre 2020

Monsieur Henri Poupart-Lafarge
Président-Directeur Général

12. TABLE DE CONCORDANCE

La table de concordance ci-après reprend les rubriques prévues par l'annexe 1 du règlement délégué (UE) 2019/980 de la Commission du 14 mars 2019 et renvoie aux pages ou sections du Document d'Enregistrement Universel 2019/20, du Premier Amendement et du présent Deuxième Amendement où sont mentionnées les informations relatives à chacune de ces rubriques.

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Premier Amendement	Deuxième Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section	Section
1.	Personnes responsables, informations provenant de tiers, rapports d'experts et approbation de l'autorité compétente			
1.1	Indication des personnes responsables	301	13	11
1.2	Déclaration des personnes responsables	301	13	11
1.3	Déclaration ou rapport d'expert	N/A	N/A	N/A
1.4	Attestations relatives aux informations provenant de tiers	N/A	N/A	N/A
1.5	Déclaration sans approbation préalable de l'autorité compétente	1	p.1	p.1
2.	Contrôleurs légaux des comptes			
2.1	Nom et adresse des contrôleurs légaux des comptes	206	N/A	N/A
2.2	Contrôleurs légaux ayant démissionné, ayant été écartés ou n'ayant pas été redésignés durant la période couverte	N/A	N/A	N/A
3.	Facteurs de risques	134 à 153	2	2
4.	Informations concernant l'émetteur			
4.1	Raison sociale et nom commercial	1 et 280	p.1	p.1
4.2	Lieu, numéro d'enregistrement et identifiant d'entité juridique (LEI)	280	N/A	N/A
4.3	Date de constitution et durée de vie	280	N/A	N/A
4.4	Siège social, forme juridique, législation, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone du siège statutaire et site web	280 et 296	N/A	N/A
5.	Aperçu des activités			
5.1	Principales activités	13 à 19	N/A	N/A
5.2	Principaux marchés	4 à 7	N/A	N/A
5.3	Événements importants dans le développement des activités	280	1 et 11	1, 5 et 9
5.4	Stratégie et objectifs	10	6 et 9	4, 5, 6, Annexe 1
5.5	Dépendance à l'égard des brevets, licences, contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	19 à 21 et 282	N/A	N/A
5.6	Éléments sur lesquels est fondée toute déclaration de l'émetteur sur sa position concurrentielle	7	N/A	5
5.7	Investissements			
5.7.1	Investissements importants réalisés	10 et 24 à 32	1 et 11	1, 4, 9 et Annexe 1 (pages 4 à 15)
5.7.2	Investissements en cours ou pour lesquels des engagements fermes ont déjà été pris	10 et 24 à 32	1 et 11	1, 4, 9 et Annexe 1 (pages 4 à 15)

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Premier Amendement	Deuxième Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section	Section
5.7.3	Coentreprises et entreprises dans lesquelles l'émetteur détient une part de capital susceptible d'avoir une influence significative sur l'évaluation de son actif et de son passif, de sa situation financière ou de ses résultats	101 à 106, 298 à 299 et 284	N/A	4 et Annexe 1 (pages 49 à 53)
5.7.4	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation, faite par l'émetteur, de ses immobilisations corporelles	218 à 220	N/A	N/A
6. Structure organisationnelle				
6.1	Description sommaire du Groupe	280 à 284 et 298 à 299	Annexe 2.	N/A
6.2	Liste des filiales importantes	101 à 106 et 298 à 299	Annexe 2.	Annexe 1 (pages 49 à 53)
7. Examen de la situation financière et du résultat				
7.1	Situation financière			
7.1.1	Évolution et résultat des activités de l'émetteur, évolution de sa situation financière pour chaque exercice et période intermédiaire pour lesquels des informations financières historiques sont exigées	25 à 35 et 274 à 277	3 et 5	4 et Annexe 1 (pages 5 à 15)
7.1.2	Évolution future probable des activités de l'émetteur et activités en matière de recherche et développement	N/A	N/A	N/A
7.2	Résultats d'exploitation			
7.2.1	Facteurs importants, événements inhabituels ou peu fréquents ou nouveaux développements, influant sensiblement sur le revenu d'exploitation	23 à 35	3 et 5	4 et Annexe 1 (pages 4 à 15)
7.2.2	Raison des changements importants du chiffre d'affaires net ou des produits nets	22 à 35	3 et 5	4 et Annexe 1 (pages 4 à 15)
8. Trésorerie et capitaux			N/A	
8.1	Informations sur les capitaux	32, 34 à 35, 43, 73 et 117 à 118	N/A	4 et Annexe 1 (pages 11 à 15)
8.2	Source et montant des flux de trésorerie et description de ces flux de trésorerie	25, 31 à 32, 34 et 41 à 42	5	4 et Annexe 1 (pages 14, 17, 18 et 23)
8.3	Besoins de financement et structure de financement	74 à 75 et 119 à 120	1 et 5	4 et Annexe 1 (page 41 à 43)
8.4	Informations concernant toute restriction à l'utilisation des capitaux ayant influé sensiblement ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les opérations de l'émetteur	80 à 84 et 143	N/A	4 et Annexe 1 (pages 42 et 43)
8.5	Informations concernant les sources de financement attendues nécessaires pour honorer les engagements visés au point 5.7.2.	45 à 46, 74 à 75 et 81 à 84	N/A	4 et Annexe 1 (4 à 5, 41 à 43)
9. Environnement réglementaire				
9.1	Description de l'environnement réglementaire dans lequel l'émetteur opère et qui peut influencer de manière significative sur ses activités et toute mesure ou facteur de nature administrative, économique, budgétaire, monétaire ou politique ayant influé ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les activités de l'émetteur	140 à 141	N/A	N/A
10. Informations sur les tendances				
10.1	Principales tendances ayant affecté la production, les ventes et les stocks, les coûts et les prix de vente depuis la fin du dernier exercice jusqu'à la date du document d'enregistrement	4 à 7	2, 5 et 11	2, 4, 9 et Annexe 1 (pages 6 à 15)

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Premier Amendement	Deuxième Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section	Section
10.2	Tendance connue, incertitude ou demande ou engagement ou événement raisonnablement susceptible d'influer sensiblement sur les perspectives de l'émetteur, au moins pour l'exercice en cours	4 à 7	2, 5 et 6	2, 4, 5, 6, Annexe 1 (pages 6 à 8) et Annexe 2
11.	Prévisions ou estimations du bénéfice			
11.1	Prévisions ou estimations du bénéfice publiées	N/A	N/A	4, 6, Annexe 1 (pages 7 et 8) et Annexe 2
11.2	Principales hypothèses sur lesquelles l'émetteur a fondé sa prévision ou son estimation	N/A	N/A	4, 6, Annexe 1 (pages 7 et 8) et Annexe 2
11.3	Déclaration de comparabilité avec les informations financières historiques et de conformité aux méthodes comptables de l'émetteur	N/A	N/A	N/A
12.	Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale			
12.1	Informations concernant les membres des organes d'administration, de direction et de surveillance	156 à 170 et 196 à 197	7 et 8	7
12.2	Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance	168 à 169	N/A	N/A
13.	Rémunération et avantages			
13.1	Montant de la rémunération versée et avantages en nature octroyés par l'émetteur et ses filiales	85 à 95, 100, 179 à 194 et 197	7	N/A
13.2	Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par l'émetteur ou ses filiales aux fins de versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	85 à 89	7	N/A
14.	Fonctionnement des organes d'administration et de surveillance			
14.1	Date d'expiration des mandats actuels et période durant laquelle la personne est restée en fonction	157	8	N/A
14.2	Informations sur les contrats de service liant les membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance à l'émetteur ou à l'une quelconque de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages, ou une déclaration appropriée attestant de l'absence de tels avantages	168 à 169	N/A	N/A
14.3	Informations sur le comité d'audit et le comité de rémunération de l'émetteur	173 à 178	8	7
14.4	Déclaration de conformité au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur	195	1	N/A
14.5	Incidences significatives potentielles sur la gouvernance d'entreprise	N/A	1	N/A
15.	Salariés			
15.1	Nombre de salariés à la fin de la période couverte par les informations financières historiques ou nombre moyen durant chaque exercice de cette période et répartition des salariés par grande catégorie d'activité et par site	8, 94 à 95, 232 et 268	N/A	N/A
15.2	Participations au capital, options, attribution d'actions de performance	90 à 94, 121 à 124 et 198 à 204	10	8
15.3	Accords prévoyant une participation des salariés dans le capital social	203 à 204	N/A	N/A
16.	Principaux actionnaires			

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Premier Amendement	Deuxième Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section	Section
16.1	Nom de toute personne non membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance détenant, directement ou indirectement, un pourcentage du capital social ou des droits de vote de l'émetteur devant être notifié en vertu de la législation nationale applicable et montant de la participation ainsi détenue, ou déclaration appropriée en l'absence de telles personnes	290 à 291	8	N/A
16.2	Existence de droits de vote différents	281 et 290 à 291	1	N/A
16.3	Détention ou contrôle, direct ou indirect, de l'émetteur	N/A	N/A	N/A
16.4	Accord, connu de l'émetteur, dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle	N/A	N/A	N/A
17.	Transactions avec les parties liées			
17.1	Détail des transactions avec des parties liées	99	N/A	N/A
18.	Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur			
18.1	Informations financières historiques			
18.1.1	Informations financières historiques auditées pour les trois derniers exercices et rapport d'audit pour chacun de ces exercices	38 à 106, 107 à 110, 111 à 125, 126 à 129 et 301	N/A	N/A
18.1.2	Changement de date de référence comptable	N/A	N/A	N/A
18.1.3	Normes comptables	47 à 52	1	Annexe 1 (pages 28 et 29)
18.1.4	Changement de référentiel comptable	47 à 48	N/A	Annexe 1 (pages 28 et 29)
18.1.5	Informations financières auditées établies conformément à des normes comptables nationales	111 à 125	N/A	N/A
18.1.6	États financiers consolidés	40 à 106	N/A	N/A
18.1.7	Date des dernières informations financières	31 mars 2020	N/A	30 septembre 2020
18.2	Informations financières intermédiaires et autres		5	
18.2.1	Informations financières semestrielles ou trimestrielles	N/A	5	4, Annexe 1
18.3	Audit des informations financières annuelles historiques		N/A	
18.3.1	Audit indépendant des informations financières annuelles historiques	38 à 106, 111 à 125 et 301	N/A	N/A
18.3.2	Autres informations auditées par les contrôleurs légaux	107 à 110, 126 à 129 et 259 à 260	4	3
18.3.3	Informations financières non tirées des états financiers audités	33 à 35	N/A	4, Annexe 1
18.4	Informations financières pro forma	N/A	3, Annexe 10	N/A
18.4.1	Modification significative des valeurs brutes	N/A	N/A	N/A
18.5	Politique en matière de dividendes			
18.5.1	Description de la politique de distribution de dividendes et de toute restriction applicable	295	9	N/A

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Premier Amendement	Deuxième Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section	Section
18.5.2	Montant du dividende par action	295	9	N/A
18.6	Procédures judiciaires et d'arbitrage			
18.6.1	Procédures significatives	284	12	10
18.7	Changement significatif de la situation financière de l'émetteur			
18.7.1	Description	284	N/A	N/A
19.	Informations complémentaires			
19.1	Capital social			
19.1.1	Montant du capital émis et autorisé, nombre d'actions émises et totalement libérées et émises mais non totalement libérées, valeur nominale par action, rapprochement du nombre d'actions en circulation à la date d'ouverture et à la date de clôture de l'exercice	285 et 290 à 291	N/A	N/A
19.1.2	Informations relatives aux actions non représentatives du capital	295	N/A	N/A
19.1.3	Nombre, valeur nominale et valeur comptable des actions détenues par l'émetteur lui-même ou en son nom, ou par ses filiales	293 à 294	N/A	N/A
19.1.4	Informations relatives aux valeurs mobilières convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription	199 à 204 et 293	1	8
19.1.5	Informations sur les conditions régissant tout droit d'acquisition et/ ou toute obligation attaché(e) au capital autorisé, mais non émis, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital	N/A	1 et 10 ; annexes 3 à 7	N/A
19.1.6	Informations sur le capital de tout membre du Groupe faisant l'objet d'une option ou d'un accord conditionnel ou inconditionnel prévoyant de le placer sous option	N/A	N/A	N/A
19.1.7	Historique du capital social	287 à 289	N/A	N/A
19.2	Actes constitutifs et statuts			
19.2.1	Registre et objet social	280 à 281	N/A	N/A
19.2.2	Droits, privilèges et restrictions attachés à chaque catégorie d'actions existantes	285	1, 10	N/A
19.2.3	Dispositions de l'acte constitutif, des statuts, d'une charte ou d'un règlement de l'émetteur qui pourraient avoir pour effet de retarder, de différer ou d'empêcher un changement de son contrôle	N/A	1, Annexe 7	N/A
20.	Contrats importants			
20.1	Résumé de chaque contrat important	284	N/A	N/A
21.	Documents disponibles			
21.1	Déclaration sur les documents pouvant être consultés	282	p.1	p.1

ANNEXES

Le présent Deuxième Amendement comprend les Annexes suivantes :

- Annexe 1 : Rapport financier semestriel d'Alstom pour le premier semestre de l'exercice 2020/21
- Annexe 2 : Rapport des commissaires aux comptes de la Société sur les prévisions de marge d'exploitation ajustée relatives à l'exercice clos le 31 mars 2021

ANNEXE 1

Rapport financier semestriel d'Alstom pour le premier semestre de l'exercice 2020/21



Rapport financier Semestriel

Au 30 septembre 2020

Sommaire

Rapport d'activité sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2020	Page 3
Etats financiers consolidés intermédiaires résumés, semestre clos le 30 septembre 2020	Page 19
Rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle	Page 54
Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel	Page 57

Société anonyme au capital de € 1 588 222 755
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 2020

1. Evènements significatifs du premier semestre clos le 30 septembre 2020

1.1 Acquisition de Bombardier Transport

Statut

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a autorisé l'acquisition de Bombardier Transport par Alstom. L'approbation de la Commission, pour cette acquisition, est conditionnée par les engagements proposés, qui consistent en :

- Un transfert de la contribution de Bombardier Transportation au train à très grande vitesse V300 ZEFIRO et une offre de licence IP à Hitachi pour le train co-développé par Hitachi et Bombardier Transport pour utilisation dans de futurs appels d'offres à très grande vitesse au Royaume-Uni ;
- La cession de l'Alstom Coradia Polyvalent et du site de production de Reichshoffen en France (voir note 9 des états financiers intermédiaires résumés) ;
- La cession de la plate-forme Bombardier TALENT 3 et des installations de production dédiées situées sur le site de Hennigsdorf en Allemagne ;
- Fournir un accès à certaines interfaces et à certains produits pour certaines unités de signalisation embarquées et certains systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS) de Bombardier Transport.

Le 16 septembre 2020, Alstom et Alstom Holdings ont signé un contrat d'achat et de vente avec Bombardier Inc ("Bombardier"), la Caisse de Dépôt et Placement du Québec ("CDPQ") et certaines filiales de Bombardier et CDPQ pour l'acquisition de Bombardier Transport par Alstom Holdings. Les termes de l'accord ont été adaptés en raison de la situation actuelle. Une réduction de € 300 millions de la fourchette de prix entre € 5,8 milliards et € 6,2 milliards, communiquée le 17 Février 2020, a été convenue avec Bombardier et CDPQ.

Le 16 septembre 2020, Alstom a également signé des accords d'investissement avec respectivement Bombardier et CDPQ. En vertu de ces accords d'investissement, Bombardier et CDPQ souscriront à des augmentations de capital réservées à leur profit, afin de réinvestir dans le capital d'Alstom une partie du produit de la vente de Bombardier Transport, et, à l'égard de CDPQ uniquement, d'investir des montants supplémentaires dans le capital d'Alstom.

Le 7 octobre 2020, un avenant au document de référence universel 2019/20 a été déposé auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF). A cette date, l'AMF a également approuvé le prospectus relatif aux augmentations de capital réservées au profit, respectivement, de Bombardier et de CDPQ.

Le 29 octobre 2020, l'assemblée générale mixte des actionnaires a approuvé toutes les résolutions présentées, y compris les résolutions relatives au projet d'émission de droits préférentiel de souscription, les augmentations de capital réservées et la suppression des droits de vote double. Cette suppression a également été approuvée, par les titulaires de droits de vote double lors d'une assemblée générale particulière tenue le même jour.

Les émissions de capital envisagées devraient se dérouler entre le quatrième trimestre 2020 et le premier semestre 2021 sous réserve des conditions du marché.

La réalisation de l'acquisition de Bombardier Transport est attendue pour le premier trimestre 2021 et reste soumise à d'autres approbations réglementaires de plusieurs autres autorités et aux conditions de finalisation habituelles.

Structure de prix et financement

En excluant le paiement de toute recapitalisation de Bombardier et/ou de CDPQ (jusqu'à € 750 millions) pouvant avoir lieu avant la transaction ou tout ajustement à la baisse lié au mécanisme de protection des liquidités nettes, la fourchette de prix pour l'acquisition de 100 % des actions de Bombardier Transport a été désormais ajustée entre € 5,5 milliards et € 5,9 milliards contre une fourchette de prix entre € 5,8 milliards et € 6,2 milliards communiquée le 17 février 2020.

Alstom considère que le prix d'acquisition pourrait atteindre € 5,3 milliards après prise en compte des estimés potentiels ajustements post-réalisation et obligations liés au mécanisme de protection de la position de trésorerie nette. Les

montants versés à Bombardier Inc. (à l'exception de l'équivalent de € 500 millions lié à l'augmentation de capital réservée à Bombardier) seront libellés en dollars américains au taux de change EUR/USD convenu d'environ 1/1,17. Ces montants sont couverts en dollars américains.

La structure de financement est la suivante :

- CDPQ réinvestira le produit du prix d'acquisition pour un montant total souscrit entre € 1,9 milliards et € 2,1 milliards par le biais d'une augmentation de capital réservée et d'un montant additionnel de € 700 millions.
- Bombardier souscrira par le biais d'une augmentation de capital d'Alstom un montant de € 500 millions (jusqu'à € 650 millions dans certaines circonstances).
- Un prêt-relais syndiqué de € 2,4 milliards qui sera refinancé par :
 - L'augmentation de capital d'Alstom avec maintien du droit préférentiel de souscription pour un montant, prime d'émission incluse, d'environ € 2 milliards et ;
 - Une émission obligataire envisagée pouvant s'élever à € 400 millions.
- Le solde, le cas échéant, sera payé avec les ressources de trésorerie existantes d'Alstom, y compris la trésorerie nette de Bombardier Transport à la clôture.

1.2 Actionnariat et indice boursier

Le Conseil de pilotage des Indices Euronext a décidé d'introduire Alstom dans la liste des 40 actions composant l'indice CAC40 de Paris. Cette introduction est effective depuis le lundi 21 septembre 2020.

Le 30 septembre 2020, Bouygues a annoncé le succès du placement d'environ 4,8% du capital social d'Alstom. À la suite de l'opération qui a eu lieu le 3 novembre 2020, Bouygues est désormais actionnaire à hauteur d'environ 9,7% d'Alstom.

1.3 Chiffres clés pour Alstom au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21

Le tableau suivant présente les principaux indicateurs de performance du Groupe pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Semestre clos le 30 septembre 2019	% Variation sep 20/sep 19	
			Réel	Organique
Commandes reçues	2 652	4 618	(43%)	(42%)
Carnet de commandes	40 001	41 330	(3%)	2%
Chiffre d'affaires	3 518	4 140	(15%)	(13%)
Résultat d'exploitation ajusté	263	319	(18%)	
<i>Marge d'exploitation ajustée</i>	<i>7,5%</i>	<i>7,7%</i>		
Résultat d'exploitation	190	281		
Résultat net - Part du Groupe	170	227		
Cash Flow Libre	(253)	(19)		
Capitaux employés	2 881	2 469		
Trésorerie / (Dettes) nette	843	991		
Capitaux propres	3 341	3 135		

1.4 Crise du Covid-19 et impact sur la performance

Le Groupe Alstom est présent dans de nombreux pays particulièrement impactés par l'épidémie de Covid-19 et suit l'évolution de la situation avec grande attention tout en mettant en place les mesures nécessaires pour protéger ses salariés, ses fournisseurs et sous-traitants, ainsi que pour réduire les impacts économiques et financiers de cette crise sans précédent.

Les coûts supplémentaires identifiés liés au covid-19 engagés au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 s'élèvent à € 68 millions, dont des coûts non-productifs et des coûts additionnels liés spécifiquement au Covid-19. Ces coûts ont tous été engagés pendant le premier trimestre de l'exercice fiscal. Les coûts non-productifs correspondent à l'impossibilité pour certains employés de se déplacer sur leur lieu de travail en raison des couvre-feux liés au Covid-19. Alstom inclut dans les coûts additionnels les dépenses de nettoyage et d'achat d'équipements destinés à protéger ses employés du virus. Ces coûts ne sont pas inclus dans la mesure de l'avancement des projets et ne génèrent pas de chiffre d'affaires. Ils ont été comptabilisés dans l'état primaire du compte de résultat sous la rubrique coût des ventes.

Le Groupe estime qu'à la fin du mois de Septembre, ses opérations étaient revenues à un niveau équivalent aux conditions précédant la crise du Covid-19.

De plus, des tests de dépréciation ont été conduits sur le goodwill (voir note 11 des états financiers semestriels résumés), les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et les impôts différés (voir note 8 des états financiers semestriels résumés). Ils n'ont pas révélé de risque de dépréciation à fin septembre 2020.

En réaction à la crise, la priorité du Groupe a été de relancer la production dans un environnement conforme aux normes sanitaires, et de reprendre l'exécution des projets tout en mettant en place des mesures de réduction des coûts dans toute l'entreprise. Les habitudes de travail des employés ont été adaptées et les voyages et événements non-essentiels limités. Le Groupe a également encouragé la modération salariale et appliqué un contrôle strict sur les recrutements additionnels. L'entreprise a redéfini les investissements prioritaires pour protéger sa trésorerie, tout en conservant ses investissements en R&D à un niveau nécessaire au succès de sa stratégie Alstom in Motion.

1.5 Données organiques

Les chiffres présentés ci-dessus sont ajustés afin d'éliminer l'incidence des modifications de périmètre et de la conversion en euros des comptes libellés en devises étrangères.

Le tableau ci-dessous présente la conversion des données réelles de l'année précédente en données organiques et comparables :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Semestre clos le 30 septembre 2019			sep 20/sep 19	
	Données réelles	Données réelles	Effet change	Données organiques	% Var réel	% Var org.
Carnet de commandes	40 001	41 330	(2 180)	39 150	(3%)	2%
Commandes reçues	2 652	4 618	(44)	4 574	(43%)	(42%)
Chiffre d'affaires	3 518	4 140	(104)	4 036	(15%)	(13%)

Les chiffres réels de l'exercice fiscal 2019/20 (carnet de commandes, commandes reçues et chiffre d'affaires) sont retraités pour refléter les taux de changes de septembre 2020.

- Le carnet de commandes a été pénalisé par la dépréciation du rand sud-africain (ZAR), de la roupie indienne (INR), du dollar canadien (CAD) et du dollar américain (USD) face à l'euro (EUR).
- Les commandes reçues ont été légèrement impactées par la variation des taux de change, et principalement par la dépréciation du peso chilien (CLP) face à l'euro (EUR).

- Les ventes ont été principalement impactées par la dépréciation du rand sud-africain (ZAR) et du real brésilien (BRL) face à l'euro (EUR).

1.6 Acquisitions et partenariats

SpeedInnov

Au travers de sa filiale SpeedInnov, co-entreprise créée en 2015 avec ADEME, Alstom se concentre sur son projet de "Train à Très grande Vitesse du futur" visant à promouvoir une nouvelle génération de trains à très grande vitesse qui permettra de réduire ses coûts d'acquisition et d'exploitation d'au moins 20% par rapport à la génération précédente, d'optimiser son empreinte environnementale et de développer son offre commerciale dans le but d'améliorer l'expérience voyageur. Dans ce contexte, Alstom a souscrit à une augmentation de capital de la société d'un montant de € 27 millions au cours du mois de juin 2020, augmentant sa participation de 71,0% à 74,0%, sans entrainer de changement dans la méthode de consolidation (contrôle conjoint).

Acquisition d'IBRE

Le 30 juin 2020, Alstom a acquis la totalité des actions de l'IBRE (International Braking & Railway Equipment), une société basée en France et renommée "Alstom IBRE". Cette société est spécialisée dans le développement, la production et la fourniture de disques de freins ferroviaires. Leurs produits fiables et de haute qualité sont reconnus par les plus importantes administrations ferroviaires européennes. L'entité est consolidée en intégration globale dans les comptes du Groupe. L'écart d'acquisition préliminaire s'élève à € 8 millions. L'allocation du prix d'acquisition n'est pas encore totalement achevée et sera finalisée dans les douze mois suivant la date d'acquisition. Le chiffre d'affaires est non significatif.

2. Perspectives pour l'exercice 2020/21

La crise du Covid-19 a eu un impact négatif sur la performance financière du Groupe au cours de l'exercice fiscal 2020/21 à ce jour. Cependant, en prévoyant de solides perspectives commerciales au second semestre 2020/21 et en se basant sur la reprise de production observée au second trimestre 2020/21, Alstom envisage les perspectives suivantes pour l'année fiscale 2020/21 :

- Le chiffre d'affaires s'établira entre € 7,6 milliards et € 7,9 milliards, et la marge d'exploitation ajustée atteindra 7,7% à 8,0%.
- L'entreprise générera un cash-flow libre neutre à positif.
- La performance commerciale du second semestre permettra un ratio commandes sur chiffre d'affaires au-dessus de 1,0 sur l'exercice fiscal.

Hypothèses sous-jacentes

Les prévisions pour l'exercice qui clôturera le 31 mars 2021 présentées ci-dessous ont été établies conformément aux méthodes comptables appliquées dans les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 mars 2020 et la période intermédiaire de six mois close le 30 septembre 2020. La définition de la marge d'exploitation ajustée est identique à celle retenue au 31 mars 2020 et au 30 septembre 2020. La marge d'exploitation ajustée exclut les coûts additionnels et non-productifs liés au Covid-19.

Ces perspectives sont basées sur le périmètre de consolidation d'Alstom à fin septembre 2020, et excluent donc les variations de périmètre liées à l'acquisition de Bombardier Transport. Elles reposent principalement sur les hypothèses suivantes :

Hypothèses internes à Alstom

- La hausse du chiffre d'affaires au second semestre, par rapport au premier semestre, proviendra principalement d'une diminution des perturbations liées au Covid-19 ayant affecté Alstom lors de la première moitié de cet exercice fiscal, et de l'exécution de son carnet de commandes.
- La hausse de la marge d'exploitation ajustée par rapport au premier semestre proviendra principalement d'une hausse de volume, de la bonne exécution des projets et des économies liées à la chaîne d'approvisionnement.
- La standardisation des outils et des processus d'ingénierie, l'approche « design to cost », ainsi que l'optimisation de l'empreinte industrielle à la fois pour l'ingénierie et la production, soutiendront également l'amélioration des performances d'Alstom. En outre, la transformation numérique associée à une discipline efficace dans la gestion des frais généraux contribueront à l'amélioration de la marge d'exploitation ajustée.
- L'amélioration de la génération de trésorerie au second semestre, par rapport au premier semestre, proviendra essentiellement de l'accélération des livraisons et de la performance commerciale. Elle reste sujette à l'habituelle volatilité à court terme des acomptes et paiements clients.

Hypothèses macro-économiques

- Elles sont établies en excluant toute variation majeure des taux de change des monnaies des principaux pays hors zone Euro dans lesquels le Groupe génère ses revenus, par rapport à ceux connus au 30 septembre 2020.
- Elles présument d'un environnement politique stable dans les pays dans lesquels Alstom produit ou livre ses produits.
- Elles supposent l'absence de ralentissement de la production lié à la crise du Covid-19 résultant de situations de confinement total ou partiel, qui excéderaient les mesures de re-confinement en vigueur à la date du présent document et qui impacteraient soit Alstom, soit ses fournisseurs clés. Les perspectives supposent en outre que les commandes dont l'attribution est prévue au second semestre ne seront pas sensiblement décalées à des périodes ultérieures et que le kilométrage parcouru par les trains (sur lesquels le chiffre d'affaires de la maintenance est partiellement indexé) ne diminuera pas de manière très significative au cours du second semestre en raison de la crise sanitaire actuelle.

Clause de non-responsabilité

Les indications sur les perspectives mentionnées ci-dessus contiennent des affirmations basées sur les plans existants et les prévisions du management d'Alstom. De telles déclarations prospectives sont pertinentes pour le périmètre actuel et sont par nature sujettes à un nombre important de risques et de facteurs d'incertitudes (comme ceux décrits dans les documents remplis par Alstom auprès de l'AMF) qui pourraient conduire les résultats réels à différer des plans, des objectifs et des attentes exprimées dans de telles déclarations. Ces déclarations prospectives sont jugées raisonnables à la date du présent document et Alstom ne prend aucun engagement quant à la mise à jour ou la révision de l'une d'entre elles, que ce soit à la suite de nouvelles informations, d'événements futurs ou autres.

3. Performance commerciale

Au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21, les prises de commandes d'Alstom se sont élevées à € 2,7 milliards, contre € 4,6 milliards lors de l'exercice précédent.

Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 20/sep 19	
	30 septembre		30 septembre		Réel	Organique
	2020	% contrib	2019	% contrib		
Europe	1 088	41%	3 900	84%	(72%)	(72%)
Amérique	249	10%	413	9%	(40%)	(34%)
Asie/Pacifique	432	16%	255	6%	70%	72%
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	883	33%	50	1%	1664%	1663%
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	2 652	100%	4 618	100%	(43%)	(42%)

Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le		% Variation sep 20/sep 19	
	30 septembre		30 septembre		Réel	Organique
	2020	% contrib	2019	% contrib		
Matériels roulants	890	34%	2 435	53%	(63%)	(63%)
Services	820	31%	1 453	31%	(44%)	(42%)
Systèmes	374	14%	51	1%	634%	638%
Signalisation	568	21%	679	15%	(16%)	(16%)
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	2 652	100%	4 618	100%	(43%)	(42%)

En **Europe**, le Groupe a enregistré un niveau de commande de € 1,1 milliard au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 contre € 3,9 milliards lors de l'exercice précédent, incluant essentiellement un contrat pour la fourniture de 49 tramways pour la ville de Nantes, une commande additionnelle de 11 trains Citadis™ Dualis™ dans le cadre du contrat-cadre avec la SNCF TTNG et un contrat de signalisation dans le cadre du partenariat ARGOS avec la SNCF portant sur le développement de la nouvelle génération de solutions d'enclenchements en France. Alstom fournira également des infrastructures de contrôle des trains numérique, de gestion du trafic et d'électrification dans le cadre de la réhabilitation et de la modernisation de la section Sighisoara-Brasov du corridor ferroviaire européen Rhin-Danube en Roumanie.

Lors du premier semestre de l'exercice précédent, les commandes enregistrées en Europe comprenaient des trains régionaux Coradia™ Polyvalent et des trains Avelia™ Euroduplex en France, des trains à grande vitesse Pendolino™ avec la maintenance associée et des trains régionaux Smart Coradia™ POP en Italie, ainsi que des trains Coradia™ iLint et la maintenance associée en Allemagne.

Dans la région **Amérique**, Alstom continue de stabiliser sa présence en Amérique Latine dans les services et sécurise son activité dans les produits de signalisation en Amérique du Nord. Le Groupe a enregistré € 0,2 milliard de commandes au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21, notamment le renouvellement du contrat de maintenance des 158 locomotives de la flotte Ferrosur au Mexique. Les commandes sont en baisse de 40% par rapport à la même période de l'exercice précédent, au cours de laquelle elles s'étaient élevées à € 0,4 milliard.

Dans la région **Asie/Pacifique**, Alstom a enregistré € 0,4 milliard de commandes, soit une hausse de 70% par rapport au premier semestre de l'exercice fiscal précédent, principalement grâce au projet d'extension de la ligne 7 du métro de Taipei à Taiwan. Alstom sera responsable de la conception, de la fourniture, de la fabrication, des essais et de la mise en service de 16 trains Metropolis supplémentaires entièrement automatisés à quatre voitures, du système de signalisation CBTC (Communication Based Train Control) Urbalis 400, du système de contrôle et d'acquisition de données SCADA, ainsi que des portes palières. Le Groupe a également remporté un contrat de services d'une durée de six ans en Chine portant sur la rénovation de 180 locomotives.

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, les prises de commandes du Groupe se sont élevées à € 0,9 milliard grâce à la signature d'une option pour du matériel roulant avec la maintenance associée suite à l'exécution de contrats existants.

Les principales commandes reçues par Alstom au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Chine	Services	Rénovation de 180 locomotives pour une durée de six ans
France	Matériels roulants	Fourniture de 49 trains Citadis X05™ à la métropole de Nantes
France	Signalisation	Fourniture de la nouvelle génération de solutions d'enclenchements à la SNCF
France	Matériels roulants	Fourniture de 11 trains additionnels Citadis™ Dualis™ à la SNCF
Mexique	Services	Renouvellement du contrat de maintenance des 158 locomotives de la flotte Ferrosur
Roumanie	Systèmes	Réhabilitation et modernisation d'une partie du corridor ferroviaire européen Rhin-Danube
Taiwan	Systèmes	Fourniture d'un système de métro intégré pour l'extension de la ligne 7 du métro de Taipei

4. Carnet de commandes

Au 30 Septembre 2020, le carnet de commandes atteint € 40,0 milliards, offrant au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une baisse de 3% sur une base réelle mais une hausse de 2% sur une base organique par rapport au 30 septembre 2019.

Des contrats majeurs de systèmes dans les régions Afrique / Moyen-Orient / Asie centrale et Amérique latine arrivent à leur terme et expliquent la diminution du carnet de commandes de la gamme de produits.

La fluctuation des devises par rapport à l'euro (EUR) depuis le 30 septembre 2019, notamment la dépréciation du rand sud-africain (ZAR) dans la région Afrique / Moyen-Orient / Asie centrale et de la roupie indienne (INR) dans la région Asie-Pacifique, a eu un impact négatif sur le carnet de commandes d'un montant total de € 2,2 milliards. Cette fluctuation a particulièrement affecté les carnets de commandes de matériels roulants et de systèmes.

Décomposition géographique

Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 septembre 2020	% contrib	30 septembre 2019	% contrib
Europe	20 398	51%	20 024	48%
Amérique	5 106	13%	6 220	15%
Asie/Pacifique	6 262	16%	5 617	14%
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	8 235	20%	9 469	23%
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	40 001	100%	41 330	100%

Décomposition par produit

Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 septembre 2020	% contrib	30 septembre 2019	% contrib
Matériels roulants	19 838	50%	21 340	52%
Services	13 899	35%	13 273	32%
Systèmes	2 218	5%	2 961	7%
Signalisation	4 046	10%	3 756	9%
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	40 001	100%	41 330	100%

5. Compte de résultat

5.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'est élevé à € 3,5 milliards pour le premier semestre de l'année fiscale 2020/21, soit une baisse de 15% sur une base réelle et de 13% sur une base organique comparé à la même période de l'année précédente.

La crise du Covid-19 a principalement impacté les ventes de matériels roulants du fait du ralentissement de la production pendant la période de confinement et dans une moindre mesure les ventes de services en raison de la réduction du trafic ferroviaire.

Décomposition géographique					% Variation	
					sep 20/sep 19	
	Semestre clos le		Semestre clos le		Réel	Organique
Données base réelle	30 septembre	%	30 septembre	%		
<i>(en millions d'€)</i>	2020	contrib	2019	contrib		
Europe	2 017	57%	2 269	54%	(11%)	(11%)
Amérique	557	16%	687	17%	(19%)	(13%)
Asie/Pacifique	424	12%	458	11%	(8%)	(4%)
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	520	15%	726	18%	(28%)	(25%)
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	3 518	100%	4 140	100%	(15%)	(13%)

Décomposition par produit					% Variation	
					sep 20/sep 19	
	Semestre clos le		Semestre clos le		Réel	Organique
Données base réelle	30 septembre	%	30 septembre	%		
<i>(en millions d'€)</i>	2020	contrib	2019	contrib		
Matériels roulants	1 713	49%	1 898	46%	(10%)	(8%)
Services	662	19%	718	17%	(8%)	(5%)
Systèmes	452	13%	801	19%	(44%)	(42%)
Signalisation	691	19%	723	18%	(4%)	(2%)
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	3 518	100%	4 140	100%	(15%)	(13%)

En **Europe**, les ventes ont atteint € 2,0 milliards, représentant 57% du chiffre d'affaires total du Groupe. Les ventes ont été stimulées par la bonne exécution d'importants contrats de matériels roulants, notamment les trains Coradia Stream™ en Italie et aux Pays-Bas, les trains régionaux Coradia™ Polyvalent en France, ainsi que les trains Coradia™ Continental et Coradia™ Lint™ en Allemagne. Par ailleurs, Alstom continue d'assurer la maintenance des trains Pendolino™ au Royaume-Uni, qui ont généré des ventes supplémentaires.

En **Amériques**, le chiffre d'affaires a atteint € 0,6 milliard au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21, contribuant à hauteur de 16% au chiffre d'affaires total du Groupe et en réduction de € 0,1 milliard par rapport à la même période de l'année précédente. Les ventes de la région ont été portées à nouveau principalement par les trains à grande vitesse Amtrak aux États-Unis et par le métro léger pour le REM au Canada. En Amérique latine, l'activité a été principalement tirée par la livraison de la ligne 3 du métro de Guadalajara, au Mexique. Au cours de l'exercice précédent ont été achevés les contrats de systèmes de la ligne 1 et de la ligne 2 au Panama, générant une baisse attendue des ventes cette année.

En **Asie/Pacifique**, les ventes s'élèvent à € 0,4 milliard. Elles représentent 12% du chiffre d'affaires total du Groupe et sont en légère baisse par rapport à l'année précédente. Celles-ci ont été alimentées par l'augmentation de la production de locomotives électriques en Inde, l'exécution du contrat de métro à Singapour et l'accélération de la production du contrat de système pour la ligne 3 du métro de Hanoi au Vietnam.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s'élève à € 0,5 milliard, soit 15% du chiffre d'affaires total du Groupe, en baisse de € 0,2 milliard par rapport à la même période de l'exercice précédent. Les contrats de systèmes

pour le métro de Dubaï aux Émirats arabes unis et le métro de Riyad en Arabie saoudite sont en voie d'achèvement, et le contrat de livraison de trains Coradia™ polyvalents pour le Sénégal a été achevé à la fin de l'exercice fiscal précédent, générant la baisse attendue des ventes de la région par rapport à la même période de l'année précédente. La montée en puissance des contrats de matériels roulants, notamment les trains X'trapolis™ pour PRASA en Afrique du Sud et les locomotives Prima™ pour le Kazakhstan et le Maroc ont compensé en partie cette baisse.

5.2 Recherche et développement

Durant le premier semestre de l'année fiscale 2020/21, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint € 178 millions, soit 5,1% du chiffre d'affaires total du Groupe, avec un investissement continu du Groupe sur les développements de solutions de mobilité intelligente et de mobilité verte à la base de la stratégie Alstom in Motion.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020*	Semestre clos le 30 septembre 2019
Dépenses brutes de R&D	(178)	(192)
<i>Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	5,1%	4,6%
Financements reçus	45	56
Dépenses nettes de R&D	(133)	(136)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	39	32
Dotations aux amortissements des coûts de développements capitalisés	(31)	(28)
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat)	(125)	(132)
<i>Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	3,6%	3,2%

(*) Une reprise de dépréciation de € 15 millions sur la technologie Coradia™ Polyvalent et un amortissement correspondant de € (15) millions n'ont pas été pris en compte dans ce tableau.

Alstom a notamment concentré ses efforts de recherche et développement sur la gamme **Avelia Horizon™** des trains à très grande vitesse, financée par la coentreprise SpeedInnov, symbolisée par la première livraison pour tests sur voie du projet Amtrak aux États-Unis.

Dans le cadre de la stratégie Alstom In Motion, le Groupe a investi dans des solutions vertes pour proposer des alternatives zéro émission carbone au diesel. Le Groupe élargit le portefeuille avec une solution de trains à batterie BEMU en Allemagne ainsi que les trains à hydrogène **Coradia iLint™** déjà en circulation en Autriche, en Allemagne et aux Pays-Bas.

Le Groupe a également investi dans **Health Hub™**, une solution innovante de maintenance prédictive pour les trains et les produits d'infrastructure et de signalisation. Cette solution s'appuie sur des analyses perfectionnées de données pour prévoir la durée de vie restante des actifs. C'est un élément central des solutions de maintenance des matériels roulants et des infrastructures.

Alstom a poursuivi le développement de ses solutions CBTC, **Urbalis Fluence™** et **Urbalis 400™** pour les métros et les tramways, avec le lancement de la gamme Fluence Baseline 2 qui s'adresse à présent au marché mondial.

En outre, Alstom a renforcé son soutien à la suite **ICONIS™** pour les centres de contrôle des opérations, permettant de maximiser la fluidité du trafic et d'orchestrer les opérations à distance. Des développements supplémentaires ont été réalisés dans la cybersécurité des solutions Alstom grâce à son partenariat avec Airbus signé en 2017, dont une nouvelle génération de solutions d'enclenchements déployée pour le partenariat ARGOS avec la SNCF signé en septembre 2020.

5.3 Performance opérationnelle

Au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21, le résultat d'exploitation ajusté a atteint € 263 millions, soit 7,5% de marge opérationnelle, contre € 319 millions ou 7,7% au cours de la même période de l'année précédente.

La marge d'exploitation ajustée a été impactée par le ralentissement de la production lié au Covid-19. Cependant, la marge opérationnelle en pourcentage des ventes s'est améliorée grâce à une réduction du coût des ventes. Les coûts des ventes chez Alstom sont principalement constitués d'achats de fournitures, de salaires liés aux activités d'ingénierie applicative et de systèmes, d'approvisionnement et de fabrication et des services sous-traités. Le ratio coût des ventes sur ventes a été amélioré sur toutes les lignes de produit grâce à une exécution plus efficace des projets. L'augmentation de la part des activités de signalisation dans le mix de ventes de l'entreprise a, en outre, permis d'optimiser ce ratio.

Les frais de vente et d'administration en pourcentage des ventes ont légèrement augmenté à 7,7%, contre 6,9% l'année précédente, mais ont diminué en valeur absolue témoignant de la réponse du Groupe face à la chute de volume de ventes engendrée par la crise sanitaire.

Sur la période, la contribution de CASCO s'est élevée à € 24 millions, en augmentation par rapport à la contribution de € 19 millions de l'année précédente. Alstom détient une participation de 49% dans CASCO Signal Limited, une coentreprise opérant sur le marché ferroviaire chinois. Elle a été établie avec la China Railway Signal & Communication Corporation et est basée à Shanghai. CASCO fournit des services de signalisations et de maintenance pour les métros, les tramways et les grandes lignes.

5.4 Du résultat d'exploitation ajusté au résultat net

Au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21, Alstom a enregistré des charges de restructuration et de rationalisation pour € (7) millions, liées à de petites initiatives au Brésil et aux Etats-Unis.

Sur cette période, les coûts additionnels et non-productifs liés au Covid-19 se sont élevés à € (68) millions.

La perte de valeur et les autres coûts se sont élevés à € 26 millions d'euros, ce qui inclue la reprise de dépréciations d'actifs dans le cadre de la vente du site de Reichshoffen pour un montant de € 47 millions, l'ajustement de provisions liées à des procédures judiciaires pour € 30 millions, des coûts d'acquisition de Bombardier Transport pour € (44) millions ainsi que l'amortissement d'immobilisations incorporelles et de coûts d'intégration liés à des regroupements d'entreprises pour € (7) millions (voir note 6 des états financiers semestriels résumés).

Le résultat d'exploitation s'établit à € 190 millions contre € 281 millions au cours de la même période de l'exercice précédent, reflétant le ralentissement de la plupart des activités à travers le monde lié à la crise du Covid-19.

Les frais financiers nets se sont élevés à € (23) millions, contre € (40) millions pour l'année précédente. Cette baisse est induite par la réduction des frais de financement au niveau de la holding, liée au remboursement d'obligations échues au cours de l'exercice précédent.

Le Groupe a enregistré une charge d'impôt sur le résultat de € (38) millions durant le premier semestre de l'exercice 2020/21 correspondant à un taux d'imposition effectif de 23% contre € (61) millions à la même période l'an dernier et un taux d'imposition effectif de 25%. Le taux d'imposition effectif de cette année s'explique notamment par un résultat avant impôt plus faible sur lequel est appliqué le taux d'imposition attendu et prend également en considération des éléments distincts pour un montant de € 4 millions.

La part dans le résultat net des participations s'élève à € 37 millions, principalement liée à l'amélioration du résultat de nos coentreprises Transmashholding (TMH) et CASCO Signal Limited.

Le résultat net des activités non poursuivies s'établit à € 9 millions.

En conséquence, le résultat net (part du Groupe) s'établit à € 170 millions pour le premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 contre € 227 millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

6. Cash-flow libre

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Semestre clos le 30 septembre 2019
EBIT	190	281
Dépréciations et amortissements	101	145
Charges de restructuration décaissées	(15)	(9)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(54)	(60)
R&D capitalisés	(39)	(32)
Variation du besoin en fonds de roulement	(433)	(323)
Frais financiers décaissés	(21)	(37)
Impôts sur les sociétés décaissés	(30)	(54)
Autres	48	70
CASH-FLOW LIBRE	(253)	(19)

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à € (253) millions pour le premier semestre de l'exercice 2020/21 contre € (19) millions pour la période équivalente de l'année fiscale précédente.

La génération de trésorerie a notamment été défavorablement impactée par € (433) millions de consommation en fonds de roulement, contre € (323) millions sur la même période de l'année précédente. Cette dégradation est due aux retards de livraison en lien avec la situation sanitaire, combinés à l'accélération de la production de projet majeurs, notamment Coradia Stream™ pour les Pays-Bas et les trains à grande vitesse Amtrak pour les États-Unis, ainsi que par le décalage de commandes du premier au second semestre, générant moins d'acomptes client.

Les dépréciations et amortissements sont de € 101 millions, contre € 145 millions l'année précédente, cette baisse de € (44) millions s'explique notamment par la reprise de dépréciations d'actifs. L'amortissement semestriel lié au droit d'utilisation sur l'actif s'élève à € 33 millions ce semestre, contre € 38 millions au titre du premier semestre de l'année fiscale 2019/20.

Les frais financiers décaissés sont en baisse de € 16 millions, principalement en lien avec le remboursement des obligations senior.

Au cours du premier semestre de l'exercice 2020/21, Alstom a dépensé € 54 millions en dépenses d'investissement afin notamment de soutenir le développement des capacités de production en Pologne pour l'assemblage de Coradia Stream™. Les autres investissements ont trait à la montée en production de la ligne 3 de Mumbai et du projet E-Loco en Inde, des trains à grande vitesse Amtrak aux États-Unis et de l'avelia Horizon™ en France.

Les « autres » éléments du cash-flow libre ont atteint € 48 millions au cours du semestre et intègrent principalement les dividendes liés aux résultats de nos coentreprises CASCO Signal Limited et de Transmashholding (TMH).

7. Trésorerie (dette) nette

Au 30 septembre 2020, le Groupe enregistre une trésorerie nette de € 843 millions, contre une trésorerie nette de € 1 178 millions au 31 mars 2020. La baisse de € (335) millions provient de la consommation de cash-flow libre

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, s'élevant à € 1 953 millions au 30 septembre 2020, le Groupe peut accéder à une facilité de crédit renouvelable de € 400 millions, à échéance juin 2022, ainsi qu'une facilité de crédit renouvelable à court terme de € 1 750 millions à échéance avril 2021 avec une option de prolongation de six mois à la discrétion de l'emprunteur et une autre option de prolongation de six mois à la discrétion des prêteurs. Elles sont entièrement disponibles au 30 septembre 2020.

Il en résulte une position de liquidité au 30 septembre 2020 de € 4 103 millions.

8. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 30 septembre 2020 s'élèvent à € 3 341 millions (y compris les intérêts minoritaires) contre € 3 328 millions au 31 mars 2020. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de € 170 millions au titre du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 ;
- La variation des hypothèses actuarielles sur les engagements de retraites à prestations définies (enregistrées en capitaux propres) pour € (46) millions après impôts ;
- Des écarts de conversion de € (120) millions.

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

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

9.1 Commandes Reçues

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

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

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

9.2 Carnet de commandes

Le carnet de commandes représente le chiffre d'affaires non encore reconnu sur des commandes déjà reçues.

Le carnet de commandes à la clôture d'un exercice est calculé comme suit :

- carnet de commandes à l'ouverture de l'exercice ;
- plus nouvelles commandes reçues au cours de l'exercice ;
- moins annulations de commandes enregistrées au cours de l'exercice ;
- moins chiffre d'affaires reconnu sur l'exercice.

Le carnet de commandes peut également varier du fait des variations du périmètre de consolidation, d'ajustements de prix contractuels et des effets de conversion de devises étrangères.

Le carnet de commandes correspond au prix de transaction affecté aux obligations de prestation restant à remplir, selon les exigences d'informations quantitatives et qualitatives de la norme IFRS15.

9.3 Ratio « commandes sur chiffre d'affaires »

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

9.4 Résultat d'exploitation ajusté

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

A partir de septembre 2019 Alstom a opté pour l'inclusion de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence dans l'aEBIT lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe (car il existe des flux opérationnels significatifs et/ou la réalisation de projets communs avec ces entités), à savoir la coentreprise CASCO. La société estime que le fait de donner de la visibilité à un acteur clé de la stratégie de signalisation d'Alstom permettra de présenter une image plus fidèle et plus juste de la performance commerciale et opérationnelle globale du Groupe. Ce changement permettra également une plus grande comparabilité avec ce que des acteurs similaires du marché définissent comme faisant partie de leur information principale sur l'indicateur de profit non Gaap.

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

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

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

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

L'indicateur non Gaap « Résultat d'exploitation ajusté » et l'indicateur Gaap « Résultat d'exploitation » se réconcilient de la manière suivante :

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Semestre clos le 30 septembre 2019
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	263	319
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	<i>7,5%</i>	<i>7,7%</i>
Charges de restructuration et rationalisation	(7)	(7)
Perte de valeur sur actifs et autres	26	(12)
Coûts additionnels et non productifs liés au Covid-19	(68)	-
CASCO renversement de la contribution	(24)	(19)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	190	281

9.5 Cash-Flow libre

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

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Semestre clos le 30 septembre 2019
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	(162)	70
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(92)	(92)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	1	3
CASH FLOW LIBRE	(253)	(19)

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'est élevé à € (253) millions au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21, contre € (19) millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

9.6 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 2020, les capitaux employés ont atteint € 2 881 millions comparés aux € 2 424 millions à fin mars 2020. Cette évolution résulte principalement de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des actifs d'impôts différés et d'autres actifs financiers courants.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Exercice clos le 31 mars 2020
Actifs non courants	4 470	4 628
moins impôts différés	(226)	(234)
moins actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette	(163)	(177)
moins actifs de couverture des engagements de retraite	-	-
Capitaux employés - actifs non courants (A)	4 081	4 217
Actifs courants	8 234	8 380
moins trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 953)	(2 175)
moins autres actifs financiers courants	(25)	(45)
Capitaux employés - actifs courants (B)	6 256	6 160
Passifs courants	7 407	7 775
moins dettes financières courantes	(384)	(270)
plus les obligations au titre de contrats de location	458	465
moins les autres obligations associée à une dette financière	(163)	(177)
plus provisions non courantes	137	160
Capitaux employés - passifs (C)	7 456	7 953
CAPITAUX EMPLOYES (A)+(B)-(C)	2 881	2 424

9.7 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 2020, le Groupe a enregistré un niveau de trésorerie de € 843 millions, comparé à une position de trésorerie de € 1 178 millions au 31 mars 2020.

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le 30 septembre 2020	Exercice clos le 31 mars 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 953	2 175
Autres actifs financiers courants	25	45
<i>moins:</i>		
Dettes financières courantes	384	270
Dettes financières non-courantes	751	772
Trésorerie nette/(endettement net) en fin de période	843	1 178

9.8 Données organiques

Les chiffres présentés dans cette section incluent des indicateurs de performance présentés à structure 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.

Etats financiers consolidés intermédiaires résumés
Semestre clos le 30 septembre 2020

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos le	
		Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Chiffres d'affaires	(4)	3,518	4,140
Coût des ventes		(2,952)	(3,424)
Frais de recherche et développement	(5)	(125)	(132)
Frais commerciaux		(101)	(109)
Frais administratifs		(169)	(175)
Autres produits/(charges)	(6)	19	(19)
Résultat d'exploitation		190	281
Produits financiers	(7)	1	2
Charges financières	(7)	(24)	(42)
Résultat avant impôts		167	241
Impôt sur les bénéfices	(8)	(38)	(61)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	(13)	37	36
Résultat net des activités poursuivies		166	216
Résultat net des activités non poursuivies	(9)	9	14
RÉSULTAT NET		175	230
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère		170	227
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		5	3
Résultat net des activités poursuivies attribuable :			
• aux propriétaires de la société mère		161	213
• aux participations ne donnant pas le contrôle		5	3
Résultat net des activités non poursuivies attribuable :			
• aux propriétaires de la société mère		9	14
• aux participations ne donnant pas le contrôle		-	-
Résultat net par action (en €)			
• Résultat de base	(10)	0.75	1.01
• Résultat dilué	(10)	0.75	1.01

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

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Semestre clos le	
		Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Résultat net de la période		175	230
Réévaluation des engagements de retraites à prestations définies	(22)	(50)	(59)
Instruments de capitaux propres à la JV par OCI		4	4
Impôt sur les éléments non recyclables		-	13
Eléments non recyclables en résultat		(46)	(42)
<i>dont sociétés mises en équivalence</i>		-	-
Gains (pertes) sur instruments financiers de couverture		24	(3)
Réserve des coûts de couverture		(25)	(1)
Ecart de conversion (*)	(16)	(119)	24
Impôt sur les éléments recyclables		-	-
Eléments recyclables en résultat		(120)	20
<i>dont sociétés mises en équivalence</i>		(35)	10
RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE		9	208
Attribuable :			
- aux propriétaires de la société mère		5	206
- aux participations ne donnant pas le contrôle		4	2
Résultat global consolidé attribuable aux propriétaires de la société mère et provenant des :			
- Activités poursuivies		(4)	192
- Activité non poursuivies		9	14
Résultat global consolidé attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle et provenant des :			
- Activités poursuivies		4	2
- Activité non poursuivies		-	-

(*) inclut les écarts de conversion sur la réserve d'écarts actuariels pour € 3 millions au 30 septembre 2020 (€2 millions au 30 septembre 2019)

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

BILAN CONSOLIDE INTERMEDIAIRE

Actif

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Écarts d'acquisition	(11)	1,507	1,567
Immobilisations incorporelles	(11)	439	470
Immobilisations corporelles	(12)	1,330	1,371
Participations dans les coentreprises et entreprises associées	(13)	687	693
Autres titres de participation		66	60
Autres actifs non courants	(14)	215	233
Impôts différés		226	234
Total des actifs non courants		4,470	4,628
Stocks et en-cours	(15)	1,737	1,743
Actifs sur contrat	(15)	1,927	1,644
Clients et comptes rattachés		1,382	1,581
Autres actifs opérationnels courants	(15)	1,210	1,192
Autres actifs financiers courants	(18)	25	45
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(19)	1,953	2,175
Total des actifs courants		8,234	8,380
Actifs destinés à la vente	(9)	240	-
TOTAL DE L'ACTIF		12,944	13,008

Passif

<i>(en millions d'€)</i>	Note	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	(16)	3,281	3,271
Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		60	57
Total des capitaux propres		3,341	3,328
Provisions non courantes	(15)	137	160
Provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés	(22)	531	491
Emprunts non courants	(20)	751	772
Dettes non courantes sur contrats de location	(20)	458	465
Impôts différés		24	17
Total des passifs non courants		1,901	1,905
Provisions courantes	(15)	765	853
Emprunts courants	(20)	384	270
Dettes courantes sur contrats de location	(20)	111	131
Passifs sur contrat	(15)	2,568	3,148
Fournisseurs et comptes rattachés		1,849	1,653
Autres passifs opérationnels courants	(15)	1,730	1,720
Total des passifs courants		7,407	7,775
Passifs liés à des actifs destinés à la vente	(9)	295	-
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF		12,944	13,008

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

TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES INTERMEDIAIRE

(en millions d'€)	Note	Semestre clos le	
		Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Résultat net		175	230
Dotation aux amortissements et dépréciations	(11)/(12)	101	144
Charge relative aux paiements fondés sur des actions		7	11
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		(4)	(2)
Ajustement des flux relatifs aux engagements de retraite et avantages assimilés		7	9
Plus/moins-values sur cessions d'actifs		1	(2)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence (nette des dividendes reçus)	(13)	(2)	19
Charge d'impôt différé inscrite au compte de résultat		14	19
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation - hors variation du besoin en fonds de roulement		299	428
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation (b)	(15)	(461)	(358)
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation		(162)	70
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>		-	-
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles		1	3
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)		(92)	(92)
Augmentation/(diminution) des autres actifs non courants	(14)	12	(8)
Acquisition d'activités après déduction de la trésorerie acquise	(2)	(39)	(38)
Cession d'activités après déduction de la trésorerie cédée		(6)	(9)
Variation nette de la trésorerie liée aux investissements		(124)	(144)
<i>Dont flux d'investissements liés aux activités non poursuivies</i>	(9)	(6)	(9)
Augmentation/(réduction) de capital y compris celles souscrites par les participations ne donnant pas le contrôle		1	3
Dividendes versés y compris versements aux participations ne donnant pas le contrôle		-	(1,238)
Remboursements d'emprunts obligataires	(20)	-	(283)
Variation nette des emprunts courants et non courants	(20)	154	30
Variation nette des dettes sur contrats de location	(20)	(52)	(50)
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants		(46)	(11)
Variation nette de la trésorerie liée au financement		57	(1,549)
<i>Dont flux de financement liés aux activités non poursuivies</i>		-	-
(DIMINUTION)/AUGMENTATION NETTE DE LA TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE		(229)	(1,623)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début de période		2,175	3,432
Incidence des variations de taux de conversion		7	14
Transfert vers actifs destinés à la vente		-	3
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE EN FIN DE PERIODE	(19)	1,953	1,826
<i>(a) Net des intérêts reçus et payés</i>		(13)	(19)
<i>(b) Impôts payés</i>		(30)	(54)

(en millions d'€)	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Analyse de la variation de la trésorerie nette/(endettement net)		
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(229)	(1,623)
Variation nette des autres actifs et passifs financiers courants	46	11
Variation nette des obligations	-	283
Variation nette des emprunts courants et non courants	(154)	(30)
Dettes nettes des entités acquises/cédées à leur date d'acquisition/cession et autres variations	2	25
Diminution/(Augmentation) de l'endettement net	(335)	(1,334)
Trésorerie nette/(Endettement net) en début de période	1,178	2,325
TRÉSORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PÉRIODE	843	991

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

ETAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES INTERMEDIAIRE

	Nombre d'actions en circulation <i>(en millions d'€, à l'exception du nombre d'actions)</i>	Capitaux propres - attribuable aux propriétaires de la société mère					Capitaux propres - attribuables aux participati ons ne donnant pas le contrôle	Total capitaux propres		
		Capital	Primes d'émission	Réserves	Ecarts actuariels	Couverture des flux de trésorerie			Réserve de conversion	
Au 31 mars 2019	223,572,313	1,565	931	2,366	(311)	-	(460)	4,091	68	4,159
Variation des autres éléments du résultat global	-	-	-	2	(43)	(3)	23	(21)	(1)	(22)
Résultat net de la période	-	-	-	227	-	-	-	227	3	230
Total du résultat global	-	-	-	229	(43)	(3)	23	206	2	208
Variation d'intérêts et autres	-	-	-	(5)	-	-	-	(5)	(3)	(8)
Dividendes	-	-	-	(1,234)	-	-	-	(1,234)	(4)	(1,238)
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	732,073	5	-	(5)	-	-	-	-	-	-
Paiements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres	135,062	1	2	11	-	-	-	14	-	14
Au 30 septembre 2019	224,439,448	1,571	933	1,362	(354)	(3)	(437)	3,072	63	3,135
Variation des autres éléments du résultat global	-	-	-	(11)	79	-	(185)	(117)	(2)	(119)
Résultat net de la période	-	-	-	240	-	-	-	240	4	244
Total du résultat global	-	-	-	229	79	-	(185)	123	2	125
Variation d'intérêts et autres	-	-	-	5	-	-	-	5	(6)	(1)
Dividendes	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	1,449,668	10	45	-	-	-	-	55	-	55
Paiements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres	84,666	-	2	14	-	-	-	16	-	16
Au 31 mars 2020	225,973,782	1,581	980	1,610	(275)	(3)	(622)	3,271	57	3,328
Variation des autres éléments du résultat global	-	-	-	(22)	(46)	23	(120)	(165)	(1)	(166)
Résultat net de la période	-	-	-	170	-	-	-	170	5	175
Total du résultat global	-	-	-	148	(46)	23	(120)	5	4	9
Variation d'intérêts et autres	-	-	-	(3)	-	-	-	(3)	(1)	(4)
Dividendes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Augmentation de capital dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme	862,298	7	-	(7)	-	-	-	-	-	-
Paiements fondés sur des actions acquittés en instruments de capitaux propres et autres	33,682	-	1	7	-	-	-	8	-	8
Au 30 septembre 2020	226,869,762	1,588	981	1,755	(321)	20	(742)	3,281	60	3,341

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

NOTES ANNEXES AUX COMPTES CONSOLIDES

A.	EVENEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE	26
NOTE 1.	Evenements significatifs	26
NOTE 2.	Variations de périmètre	28
B.	PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS A DES ESTIMATIONS	28
NOTE 3.	Principes comptables	28
C.	INFORMATIONS SECTORIELLES	30
NOTE 4.	Informations sectorielles	30
D.	AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT	31
NOTE 5.	Frais de recherche et développement	31
NOTE 6.	Autres produits et autres charges	31
NOTE 7.	Résultat financier	32
NOTE 8.	Impôt sur les bénéfiques	32
NOTE 9.	Résultat des activités non poursuivies et actifs détenus en vue de la vente	32
NOTE 10.	Résultat par action	34
E.	ACTIFS NON COURANTS	34
NOTE 11.	Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles	34
NOTE 12.	Immobilisations corporelles	35
NOTE 13.	Participations dans les coentreprises et entreprises associées	36
NOTE 14.	Autres actifs non courants	37
F.	BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	38
NOTE 15.	Besoin en fonds de roulement	38
G.	CAPITAUX PROPRES ET DIVIDENDES	40
NOTE 16.	Capitaux propres	40
NOTE 17.	Distribution de dividendes	40
H.	FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER	41
NOTE 18.	Autres actifs financiers courants	41
NOTE 19.	Trésorerie et équivalents de trésorerie	41
NOTE 20.	Dettes financières	41
NOTE 21.	Instruments financiers et gestion des risques financiers	42
I.	ENGAGEMENTS DE RETRAITES	43
NOTE 22.	Engagements de retraite et avantages assimilés	43
J.	CONTENTIEUX	44
NOTE 23.	contentieux	44
K.	AUTRES INFORMATIONS	48
NOTE 24.	Parties liées	48
NOTE 25.	Événements postérieurs à la clôture	48
NOTE 26.	Périmètre de consolidation	49

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

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

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés sont présentés en euros et ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 10 novembre 2020.

A. EVENEMENTS SIGNIFICATIFS ET VARIATIONS DE PERIMETRE

NOTE 1. EVENEMENTS SIGNIFICATIFS

1.1 Acquisition de Bombardier Transport

Statut

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a autorisé l'acquisition de Bombardier Transport par Alstom. L'approbation de la Commission, pour cette acquisition, est conditionnée par les engagements proposés, qui consistent en :

- un transfert de la contribution de Bombardier Transportation au train à très grande vitesse V300 ZEFIRO et une offre de licence IP à Hitachi pour le train co-développé par Hitachi et Bombardier Transport pour utilisation dans de futurs appels d'offres à très grande vitesse au Royaume-Uni ;
- la cession de l'Alstom Coradia Polyvalent et du site de production de Reichshoffen en France (voir note 9) ;
- la cession de la plate-forme Bombardier TALENT 3 et des installations de production dédiées situées sur le site de Hennigsdorf en Allemagne ;
- fournir un accès à certaines interfaces et à certains produits pour certaines unités de signalisation embarquées et certains systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS) de Bombardier Transport.

Le 16 septembre 2020, Alstom et Alstom Holdings ont signé un contrat d'achat et de vente avec Bombardier Inc. ("Bombardier"), la Caisse de Dépôt et Placement du Québec ("CDPQ") et certaines filiales de Bombardier et CDPQ pour l'acquisition de Bombardier Transport par Alstom Holdings. Les termes de l'accord ont été adaptés en raison de la situation actuelle. Une réduction de € 300 millions de la fourchette de prix entre € 5,8 milliards et € 6,2 milliards, communiquée le 17 Février 2020, a été convenue avec Bombardier et CDPQ.

Le 16 septembre 2020, Alstom a également signé des accords d'investissement avec respectivement Bombardier et CDPQ. En vertu de ces accords d'investissement, Bombardier et CDPQ souscriront à des augmentations de capital réservées à leur profit, afin de réinvestir dans le capital d'Alstom une partie du produit de la vente de Bombardier Transport, et, à l'égard de CDPQ uniquement, d'investir des montants supplémentaires dans le capital d'Alstom.

Le 7 octobre 2020, un avenant au document de référence universel 2019/20 a été déposé auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF). A cette date, l'AMF a également approuvé le prospectus relatif aux augmentations de capital réservées au profit, respectivement, de Bombardier et de CDPQ.

Le 29 octobre 2020, l'assemblée générale mixte des actionnaires a approuvé toutes les résolutions présentées, y compris les résolutions relatives au projet des émissions de droits de souscription, des augmentations de capital

réservées et de la suppression des droits de vote double. Cette suppression a également été approuvée, par les titulaires de droits de vote double, lors d'une assemblée générale distincte, tenue le même jour.

Les émissions de capital envisagées devraient se dérouler entre le quatrième trimestre 2020 et le premier semestre 2021 sous réserve des conditions du marché.

La réalisation de l'acquisition de Bombardier Transport est attendue pour le premier trimestre 2021 et reste soumise à d'autres approbations réglementaires de plusieurs autres autorités et aux conditions de finalisation habituelles.

Structure de prix et financement

En excluant le paiement de toute recapitalisation de Bombardier et/ou de CDPQ (jusqu'à € 750 millions) pouvant avoir lieu avant la transaction ou tout ajustement à la baisse lié au mécanisme de protection des liquidités nettes, la fourchette de prix pour l'acquisition de 100 % des actions de Bombardier Transport a été désormais ajustée entre € 5,5 milliards et € 5,9 milliards contre une fourchette de prix entre €5,8 milliards et € 6,2 milliards communiquée le 17 février 2020.

Les montants versés à Bombardier Inc. (à l'exception de l'équivalent de € 500 millions lié à l'augmentation de capital réservée à Bombardier) seront libellés en dollars américains au taux de change EUR/USD convenu d'environ 1/1,17. Ces montants sont couverts en dollars américains.

La structure de financement est la suivante :

- i. CDPQ réinvestira le produit du prix d'acquisition pour un montant total souscrit entre € 1,9 milliards et € 2,1 milliards par le biais d'une augmentation de capital réservée et d'un montant additionnel de € 700 millions.
- ii. Bombardier souscrira par le biais d'une augmentation de capital d'Alstom un montant de € 500 millions (jusqu'à € 650 millions dans certaines circonstances).
- iii. Un prêt-relais syndiqué de € 2,4 milliards qui sera refinancé par :
 - o L'augmentation de capital d'Alstom avec maintien du droit préférentiel de souscription pour un montant, prime d'émission incluse, d'environ € 2 milliards et ;
 - o Une émission obligataire envisagée pouvant s'élever à € 400 millions ;
 - o Le solde, le cas échéant, sera payé avec les ressources de trésorerie existantes d'Alstom, y compris la trésorerie nette de Bombardier Transport à la clôture.

1.2 Impacts liés à la crise du Covid-19

Le Groupe Alstom est présent dans de nombreux pays particulièrement impactés par l'épidémie de Covid-19 et suit l'évolution de la situation avec grande attention tout en mettant en place les mesures nécessaires pour protéger ses salariés, l'activité de ses fournisseurs et sous-traitants mais aussi tenter de réduire les impacts économiques et financiers de cette crise historique.

Les coûts supplémentaires identifiés liés au covid-19 engagés au cours du premier semestre de l'exercice fiscal 2020/21 s'élèvent à € 68 millions, dont des coûts non-productifs et des coûts additionnels liés spécifiquement au Covid-19. Ces coûts ont tous été engagés pendant le premier trimestre de l'exercice fiscal. Les coûts non-productifs correspondent à l'impossibilité pour certains employés de se déplacer sur leur lieu de travail en raison des couvre-feux liés au Covid-19. Alstom inclus dans les coûts additionnels les dépenses de nettoyage et d'achat d'équipements destinés à protéger ses employés du virus. Ces coûts ne sont pas inclus dans la mesure de l'avancement des projets et ne génèrent pas de chiffre d'affaires. Ils ont été comptabilisés dans l'état primaire du compte de résultat sous la rubrique coût des ventes.

Le Groupe estime qu'à la fin du mois de Septembre, ses opérations étaient revenues à un niveau équivalent aux conditions précédant la crise du Covid-19.

De plus, des tests de dépréciation ont été conduits sur le goodwill (voir note 11 des états financiers semestriels résumés), les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et les impôts différés (voir note 8 des états financiers semestriels résumés). Ils n'ont pas révélé de risque de dépréciation à fin septembre 2020.

En réaction à la crise, la priorité du Groupe a été de relancer la production dans un environnement conforme aux normes sanitaires, et de reprendre l'exécution des projets tout en mettant en place des mesures de réduction des coûts dans toute l'entreprise. Les habitudes de travail des employés ont été adaptées et les voyages et événements non-essentiels limités. Le Groupe a également encouragé la modération salariale et appliqué un contrôle strict sur les recrutements additionnels. L'entreprise a redéfini les investissements prioritaires pour protéger sa trésorerie, tout en conservant ses investissements en R&D à un niveau nécessaire au succès de sa stratégie Alstom in Motion.

1.3 Actionnariat et indice boursier

Le comité de pilotage des indices Euronext a décidé d'introduire Alstom dans la liste des 40 valeurs composant l'indice français CAC40. Cette introduction est effective depuis le lundi 21 septembre 2020.

Le 30 septembre 2020, Bouygues a annoncé le succès d'un placement d'environ 4,8% du capital d'Alstom. À la suite de l'opération qui a eu lieu le 3 novembre 2020, Bouygues conserve toujours une participation d'environ 9,7% du capital d'Alstom.

NOTE 2. VARIATIONS DE PERIMETRE

2.1 SpeedInnov

Au travers de sa filiale SpeedInnov, co-entreprise créée en 2015 avec ADEME, Alstom se concentre sur son projet de "Train à Très grande Vitesse du futur" visant à promouvoir une nouvelle génération de trains à très grande vitesse qui permettra de réduire ses coûts d'acquisition et d'exploitation d'au moins 20%, d'optimiser son empreinte environnementale et de développer son offre commerciale dans le but d'améliorer l'expérience voyageur. Dans ce contexte, Alstom a souscrit à une augmentation de capital de la société d'un montant de € 27 millions au cours du mois de juin 2020, augmentant sa participation de 71,0% à 74,0%, sans entraîner de changement dans la méthode de consolidation (contrôle conjoint).

2.2 Acquisition d'IBRE

Le 30 juin 2020, Alstom a acquis la totalité des actions de l'IBRE (International Braking & Railway Equipment), une société basée en France et renommée "Alstom IBRE". Cette société est spécialisée dans le développement, la production et la fourniture de disques de freins ferroviaires. Leurs produits fiables et de haute qualité sont reconnus par les plus importantes administrations ferroviaires européennes. L'entité est consolidée en intégration globale dans les comptes du Groupe. L'écart d'acquisition préliminaire s'élève à € 8 millions. L'allocation du prix d'acquisition n'est pas encore totalement achevée et sera finalisée dans les douze mois suivant la date d'acquisition. Le chiffre d'affaires est non significatif.

B. PRINCIPES COMPTABLES GENERAUX ET RECOURS A DES ESTIMATIONS

NOTE 3. PRINCIPES COMPTABLES

3.1 Base d'établissements des comptes consolidés intermédiaires résumés

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés d'Alstom pour le semestre clos le 30 septembre 2020 sont présentés et ont été préparés 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 1^{er} avril 2020, et conformément à la norme IAS 34, Information financière intermédiaire. Cette norme prévoit que, s'agissant de comptes

intermédiaires résumés, ceux-ci n'incluent pas toute l'information requise par le référentiel IFRS pour la préparation de comptes consolidés annuels. Ces états financiers consolidés intermédiaires résumés doivent donc être lus en relation avec les comptes consolidés du Groupe de l'exercice clos au 31 mars 2020.

Les principes comptables et les méthodes d'évaluation utilisés pour la préparation de ces états financiers consolidés intermédiaires résumés sont identiques à ceux appliqués par le Groupe au 31 mars 2020 et décrits en Note 2 des états financiers consolidés au 31 mars 2020, à l'exception :

- des nouvelles normes et interprétations d'application obligatoire présentées dans le paragraphe 3.2. ci-après ;
- 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).

3.2 Nouvelles normes et interprétations d'application obligatoire à compter du 1er avril 2020

3.2.1 Autres nouvelles normes et interprétations d'application obligatoire à compter du 1er avril 2020

Plusieurs modifications sont applicables au 1er avril 2020 :

- amendements aux références aux normes IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 : Réforme du benchmark des taux d'intérêt de référence ; le Groupe a choisi d'adopter par anticipation ces amendements tels qu'ils sont exprimés dans les états financiers consolidés du Groupe au 31 mars 2020 ;
- modifications des références au cadre conceptuel dans les normes IFRS ;
- amendements à l'IFRS 3 "Regroupements d'entreprises" ;
- amendements à l'IAS 1 et à l'IAS 8 : Modification de la définition du terme « significatif ».

Les trois derniers amendements en vigueur au 1er avril 2020 pour Alstom n'ont pas d'impact significatif sur les états financiers consolidés du Groupe.

De plus, l'amendement à IFRS 16 Contrats de location - Concessions de location liées à la Covid 19 est applicable à compter du 1er juin 2020 et est désormais approuvé par l'Union européenne sans impact significatif sur les états financiers consolidés intermédiaires résumés.

3.3 Nouvelles normes et interprétations non encore adoptées

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

Il n'y a pas de nouvelles normes et interprétations approuvées par l'Union européenne et non encore applicables au 1er avril 2020.

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

- amendements à l'IFRS 9, à l'IAS 39, à l'IFRS 7, à l'IFRS 4 et à l'IFRS 16 Réforme de l'analyse comparative des taux d'intérêt - Phase 2. Les modifications seront applicables sur les exercices commençant après le 1er janvier 2021 ;
- plusieurs amendements à l'IFRS 3 Regroupements d'entreprises, à l'IAS 16 Immobilisations corporelles, à l'IAS 37 Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels et aux améliorations annuelles 2018-2020 : Tous ces amendements seront applicables pour les périodes annuelles commençant après le 1er janvier 2022 ;
- amendements à l'IAS 1 Présentation des états financiers : Classification des passifs comme courants ou non courants. Les amendements seront applicables pour les périodes annuelles commençant après le 1er janvier 2023.

Le Groupe mène actuellement une analyse pour identifier les impacts attendus de l'application de ces nouveaux textes.

C. INFORMATIONS SECTORIELLES

NOTE 4. INFORMATIONS SECTORIELLES

L'information financière du Groupe Alstom est revue régulièrement par le Comité Exécutif, identifié comme le «principal décideur opérationnel» du Groupe, dans le cadre de l'allocation des ressources et de l'évaluation des performances. Ce reporting présente les indicateurs clés suivis au niveau du Groupe.

Chiffre d'affaires par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Matériels roulants	1,713	1,898
Services	662	718
Systèmes	452	801
Signalisation	691	723
Total Groupe	3,518	4,140

Chiffre d'affaires par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Europe	2,017	2,269
<i>dont France</i>	<i>617</i>	<i>778</i>
Amériques	557	687
Asie/Pacifique	424	458
Afrique/Moyen-Orient/Asie Centrale	520	726
Total Groupe	3,518	4,140

Carnet de commandes par produit

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
	Matériels roulants	19,838
Services	13,899	13,794
Systèmes	2,218	2,288
Signalisation	4,046	4,144
Total Groupe	40,001	40,903

Carnet de commandes par pays de destination

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
	Europe	20,398
<i>dont France</i>	<i>7,960</i>	<i>7,974</i>
Amériques	5,106	5,539
Asie/Pacifique	6,262	6,120
Afrique/Moyen-Orient/Asie Centrale	8,235	7,923
Total Groupe	40,001	40,903

Informations relatives aux principaux clients

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

D. AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT

NOTE 5. FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020 (*)	Au 30 septembre 2019
Dépenses de recherche et développement avant financements reçus	(178)	(192)
Financement reçus	45	56
Dépenses de recherche et développement, net	(133)	(136)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	39	32
Dotation aux amortissements des coûts de développement capitalisés	(31)	(28)
FRAIS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (AU COMPTE DE RESULTAT)	(125)	(132)

(*) : Une reprise de dépréciation de €15 millions sur la technologie Coradia™ Polyvalent et un amortissement correspondant de €(15) millions n'ont pas été pris en compte dans ce tableau.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2020, le Groupe Alstom a investi € 178 millions dans les dépenses de recherche et développement ont notamment porté sur le développement des projets suivants :

- son train à très grande vitesse Avelia Horizon™, entièrement refacturé à SpeedInnov, avec la première livraison pour des essais sur voie aux États-Unis sur le projet Amtrack (validation finale en cours), tandis que le développement de la version française du marché est toujours en cours ;
- son train de batteries BEMU, pour lequel un premier contrat a été attribué en Allemagne, complétant le portefeuille de solutions vertes d'Alstom, ainsi que les trains à hydrogène ;
- sa solution de maintenance prédictive HealthHub™, qui constitue désormais l'épine dorsale des solutions de maintenance du matériel roulant et des infrastructures ;
- sa solution d'enclenchement de nouvelle génération, avec le partenariat ARGOS avec la SNCF signé en septembre 2020 ;
- sa solution embarquée ERTMS niveau 2, notamment pour équiper l'ensemble du parc ferroviaire norvégien avec la solution de contrôle des trains embarqués ATLAS™ ;
- ses solutions CBTC Urbalis Fluence™ et Urbalis 400™ pour les métros et tramways, avec le lancement de Fluence Baseline 2 qui s'adresse au marché mondial ;
- sa suite ICONIS™ pour les centres de contrôle opérationnel, qui permet de maximiser la fluidité du trafic et d'orchestrer les opérations à distance ;
- le développement continu de solutions innovantes, reposant sur trois piliers : Mobilité autonome, Data factory et Orchestration de la mobilité.

NOTE 6. AUTRES PRODUITS ET AUTRES CHARGES

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Charges de restructuration et coûts de rationalisation	(7)	(7)
Dépréciations et autres	26	(12)
Autres produits / (charges)	19	(19)

Au 30 septembre 2020, les charges de restructuration et de rationalisation sont principalement liées à l'adaptation des moyens de production.

Sur le premier semestre, les dépréciations et autres s'expliquent principalement par :

- € (7) millions d'amortissements des immobilisations incorporelles et des coûts d'intégration liés aux regroupements d'entreprises, tels que GE Signaling, EKZ et Nomad ;
- € (44) millions relatifs à des coûts encourus dans le cadre de la transaction pour l'acquisition de Bombardier Transport ;
- € 47 millions liés à la reprise de dépréciation (voir note 9) ;

- € 30 millions incluant des charges nettes liées à certaines procédures judiciaires (voir note 23) et autres risques n'entrant pas dans le cours normal des affaires.

NOTE 7. RESULTAT FINANCIER

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Produit d'intérêts financiers	1	2
Charge d'intérêts financiers sur emprunts et sur dettes sur contrats de location	(15)	(29)
COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	(14)	(27)
Coût net des couvertures de change	3	(10)
Charge financière nette sur engagements de retraite et avantages assimilés	(5)	(5)
Composante de financement sur contrats	6	6
Autres produits / (charges) financiers	(13)	(4)
RESULTAT FINANCIER NET	(23)	(40)

Sur le premier semestre clos au 30 septembre 2020, la charge d'intérêt liées aux intérêts courus sur la dette financière s'élève à €(1) million (contre €(16) million au 30 septembre 2019) et celle liée aux obligations de location s'élève à €(4) millions.

Les autres charges financières comprennent l'amortissement des dépenses liées à la mise en place d'une facilité de crédit renouvelable dans le contexte de la crise de Covid-19 (voir note 21) et les facilités de crédit-relais liées au financement d'acquisition de Bombardier.

NOTE 8. IMPOT SUR LES BENEFICES

Conformément à la norme IAS 34, la charge d'impôt de €(38) million au 30 septembre 2020 correspond à un taux d'imposition effectif de 23,2 %. Celle-ci est comptabilisée sur la base de l'estimation de la direction du taux d'imposition effectif projeté pour l'ensemble de l'exercice, appliqué au résultat avant impôt de la période intermédiaire, et prend en considération des éléments exceptionnels pour €4 millions.

La diminution de la charge d'impôt, par rapport à la charge comptabilisée au 30 septembre 2019 pour un montant de €(61) millions, est principalement due à un résultat avant impôt plus faible auquel le taux d'imposition projeté est appliqué.

La reconnaissance des actifs d'impôts différés a été évalué par rapport au contexte économique mondial, sur la base des business plans internes préparés au 31 mars 2020 et révisés pour l'exercice fiscal en cours. Cette évaluation confirme la reconnaissance des actifs d'impôts différés comptabilisés au bilan; par conséquent, aucun changement d'estimation en relation avec la comptabilisation des actifs d'impôt différé n'a été pris en compte dans la charge fiscale projetée et effective du Groupe au 30 septembre 2020.

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

Activités non poursuivies

Les méthodes et principes comptables applicables aux activités non poursuivies sont identiques à ceux utilisés au 30 septembre 2019 et au 31 mars 2020.

Dans le cadre de la cession des activités Energie à General Electric, le Groupe ne possède pas d'actifs destinés à la vente.

Le « Résultat net des activités non poursuivies », présenté dans les états financiers consolidés d'Alstom, inclut la révision des estimations des passifs liés aux cessions d'activité. Au 30 septembre 2020, le Groupe a reconnu un produit de € 9 millions.

Le tableau des flux de trésorerie consolidés d'Alstom intègre les flux de trésorerie des actifs dont le transfert est reporté jusqu'à leur date de transfert effectif, ainsi que les coûts directement liés à l'opération de cession des activités Energie. Les flux de trésorerie des activités non poursuivies sur l'exercice s'élèvent à € (6) millions.

Dans le cadre de la cession des activités Energie à General Electric, la main levée de certaines garanties maisons mères conditionnelles et inconditionnelles, émises précédemment principalement par Alstom Holdings SA pour couvrir des obligations liées aux anciennes filiales Energie, reste à obtenir pour un montant de € 5,6 milliards. Le Groupe bénéficie d'une indemnisation générale de General Electric sur ces sujets.

Actifs non courants détenus en vue de la vente

Les montants présentés dans les actifs et passifs détenus en vue de la vente correspondent à la cession du site de production de Reichshoffen en France et des activités connexes. Comme mentionné dans la note 1, Alstom considère que les conditions d'application de la norme IFRS5 sont remplies dans le cadre du projet d'acquisition de Bombardier Transport, même si cette cession n'est pas encore finalisée au 30 septembre 2020.

Tous les actifs et passifs du groupe directement associés du site de Reichshoffen et des activités connexes sont cédés ensemble, en une seule transaction et sont considérés comme un groupe de cession.

Les valeurs comptables des actifs et des passifs sont réévaluées conformément aux IFRS applicables, et ce, immédiatement avant la reclassification en actifs détenus en vue de la vente et après réévaluations de ce groupe de cession. Ces considérations ont entraîné la reprise d'une dépréciation d'actifs précédemment comptabilisée (IAS 36) pour un montant de € 47 millions.

De plus, le groupe d'actifs destinés à la vente est évalué à la plus faible valeur entre sa valeur comptable et sa juste valeur diminuée des coûts de vente. Un actif non courant, faisant partie d'une cession classée en actif destiné à la vente, n'est ni amorti ni déprécié.

Au 30 septembre 2020, aucune perte de valeur de ce groupe de cession n'est jugée nécessaire et les impacts reclassés sur les états financiers sont les suivants :

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020
Écarts d'acquisition & immobilisations incorporelles (*)	65
Immobilisations corporelles	45
Total des actifs non courants	110
Stocks et en-cours, & Actifs sur contrat	70
Clients et comptes rattachés & Autres actifs courants	60
Total des actifs courants	130
TOTAL ACTIFS DESTINÉS À LA VENTE	240

(*) : dont €27 millions d'écart d'acquisition

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020
Total des passifs non courants	15
Provisions courantes & Passifs sur contrat	194
Fournisseurs et comptes rattachés & Autres passifs courants	85
Total des passifs courants	279
TOTAL DES PASSIFS LIÉS À DES ACTIFS DESTINÉS À LA VENTE	295

Comme ce groupe de cession ne répond pas à la définition d'activités abandonnées, le résultat est présenté dans les activités courantes du groupe. Les coûts de vente de ce groupe de cession s'élèvent à €3 millions au 30 septembre 2020.

NOTE 10. RESULTAT PAR ACTION

<i>(en millions d'€)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère :		
- Provenant des activités poursuivies	161	213
- Provenant des activités non poursuivies	9	14
RESULTAT NET ATTRIBUABLE AUX PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE	170	227

<i>nombre d'actions</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation utilisé pour le calcul du résultat de base par action	226,576,921	224,238,795
Effet des instruments dilutifs autres que les obligations remboursables en actions :		
- Options de souscription d'actions et actions de performance (plans LTI)	1,500,745	1,501,787
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires utilisé pour le calcul du résultat dilué par action	228,077,666	225,740,582

<i>(en €)</i>	Semestre clos le	
	Au 30 septembre 2020	Au 30 septembre 2019
Résultat de base	0.75	1.01
Résultat dilué	0.75	1.01
Résultat de base des activités poursuivies	0.71	0.95
Résultat dilué des activités poursuivies	0.71	0.95
Résultat de base des activités non poursuivies	0.04	0.06
Résultat dilué des activités non poursuivies	0.04	0.06

E. ACTIFS NON COURANTS

NOTE 11. ECARTS D'ACQUISITION ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

11.1 Ecarts d'acquisition

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2020	Acquisitions et ajustements sur les écarts d'acquisition	Cessions	Ecarts de conversion et autres variations (*)	Au 30 septembre 2020
Ecarts d'acquisition	1,567	8	-	(68)	1,507
dont :					
Valeur brute	1,567	8	-	(68)	1,507
Dépréciation	-	-	-	-	-

(*) dont 27M€ concernant le reclassement de l'écart d'acquisition de Reichshoffen en Actifs non courant détenus en vue de la vente.

Les mouvements entre le 31 mars 2020 et le 30 septembre 2020 proviennent principalement de l'acquisition IBRE SAS et du reclassement du site de Reichshoffen en actifs non courants détenus en vue de la vente (voir notes 1 et 9).

Les écarts d'acquisition 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.

Les événements liés à la Covid-19 ont conduit le Groupe à prendre en considération le ralentissement de l'économie mondiale, les conditions récentes du marché et à actualiser certaines des hypothèses utilisées pour le test de dépréciation effectué dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés du Groupe au 31 mars 2020.

Les tests de dépréciation ont confirmé que la valeur recouvrable dépasse largement sa valeur comptable au 30 septembre 2020. Le Groupe a effectué ces tests en utilisant les business plans établis au 31 mars 2020 et révisés pour

l'exercice fiscal en cours, sur la base de ses meilleures estimations et de la visibilité disponible pour ses opérations au 30 septembre 2020.

11.2 Immobilisations incorporelles

<i>(en millions d'€)</i>	cessions / Autres variations dont amortissements / écarts de conversion et perttes de valeur			Au 30 septembre 2020
	Au 31 mars 2020		périmètre (*)	
Coûts de développement capitalisés	1,361	39	(96)	1,304
Autres immobilisations incorporelles	460	2	(9)	453
Valeur brute	1,821	41	(105)	1,757
Coûts de développement capitalisés	(1,054)	(16)	58	(1,012)
Autres immobilisations incorporelles	(297)	(14)	5	(306)
Amortissements et dépréciations	(1,351)	(30)	63	(1,318)
Coûts de développement capitalisés	307	23	(38)	292
Autres immobilisations incorporelles	163	(12)	(4)	147
Valeur nette	470	11	(42)	439

(*) incluant le reclassement IFRS 5 (voir note 9)

NOTE 12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>(en millions d'€)</i>	Acquisitions / amortissements / perttes de valeur			Autres variations dont écarts de conversion et périmètre (*)		Au 30 septembre 2020
	Au 31 mars 2020		Cessions			
Terrains	95	-	-	(4)	-	91
Bâtiments	1,445	38	(1)	(72)	-	1,410
Matériel et outillage	907	17	(8)	(29)	-	887
Constructions en cours	135	31	-	(52)	-	114
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	225	5	(1)	-	-	229
Valeur brute	2,807	91	(10)	(157)	-	2,731
Terrains	(6)	-	-	-	-	(6)
Bâtiments	(600)	(29)	1	45	-	(583)
Matériel et outillage	(664)	(25)	8	35	-	(646)
Constructions en cours	(3)	1	-	-	-	(2)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(163)	(18)	1	16	-	(164)
Amortissements et dépréciations	(1,436)	(71)	10	96	-	(1,401)
Terrains	89	-	-	(4)	-	85
Bâtiments	845	9	-	(27)	-	827
Matériel et outillage	243	(8)	-	6	-	241
Constructions en cours	132	32	-	(52)	-	112
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	62	(13)	-	16	-	65
Valeur nette	1,371	20	-	(61)	-	1,330

(*) incluant le reclassement IFRS 5 (voir note 9)

Le renouvellement de la gamme de produits Trains en France et en Europe (TGV du Futur, Coradia Stream, ...) ainsi que l'augmentation des cadences de production pour les plus gros contrats (E-Loce en Inde, Prasa en Afrique du Sud, KZ locos au Kazakhstan, ...) ont confirmé les programmes d'investissement dans diverses zones géographiques à un niveau inférieur mais proche de celui de septembre 2019 et mars 2020 (malgré la Covid-19).

Les engagements d'achat d'immobilisations au 30 septembre 2020 s'élèvent à € 34 millions (contre € 56 millions au 31 mars 2020).

Droit d'utilisation

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

<i>(en millions d'€)</i>	Acquisitions / amortissements / pertes de valeur		Cessions	Autres variations dont écarts de conversion et périmètre	Au 30 septembre
	Au 31 mars 2020	valeur			2020
Terrains	6	-	-	-	6
Bâtiments	463	29	-	(13)	479
Matériel et outillage	20	3	-	(1)	22
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	33	2	-	(1)	34
Valeur brute	522	34	-	(15)	541
Bâtiments	(98)	(37)	-	9	(126)
Matériel et outillage	(8)	(2)	-	1	(9)
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	(12)	(5)	-	1	(16)
Amortissements et dépréciations	(118)	(44)	-	11	(151)
Terrains	6	-	-	-	6
Bâtiments	365	(8)	-	(4)	353
Matériel et outillage	12	1	-	-	13
Petit outillage, matériel, mobilier de bureau	21	(3)	-	-	18
Valeur nette	404	(10)	-	(4)	390

NOTE 13. PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIEES

Informations financières

<i>(en millions d'€)</i>	Quote-part des capitaux propres		Quote-part des résultats nets	
	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020	Semestre clos le Au 30 septembre 2020	Semestre clos le Au 30 septembre 2019
TMH Limited	454	469	18	17
Autres entreprises associées	128	137	24	20
Entreprises associées	582	606	42	37
SpeedInnov JV	104	86	(5)	(1)
Autres coentreprises	1	1	-	-
Coentreprises	105	87	(5)	(1)
TOTAL	687	693	37	36

Variations de la période

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Solde d'ouverture	693	711
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence après dépréciation	37	102
Dividendes	(36)	(80)
Acquisitions	27	56
Écarts de conversion et autres variations	(34)	(95)
SOLDE DE CLOTURE	687	693

Au 30 septembre 2020, le Groupe a investi un montant supplémentaire de € 27 millions dans la coentreprise SpeedInnov au cours du mois de juin 2020 (voir Note 2).

13.1 TMH Limited

Pour des raisons pratiques et pour être en mesure de fournir de l'information exacte et dans les délais impartis, les données au 30 juin 2020 et au 31 décembre 2019 sont retenues et comptabilisées pour les comptes consolidés d'Alstom au 30 septembre 2020 et au 31 mars 2020. La durée des périodes de présentation de l'information financière et l'écart entre les dates de clôture restent identiques d'une période à l'autre pour permettre la comparabilité et l'homogénéité.

Les informations financières résumées présentées ci-dessous (à 100%) sont les montants figurant dans les états

financiers de TMH Limited au 30 juin 2020 et au 31 décembre 2019 et établis en application des normes IFRS. Ces états financiers, établis en roubles, ont été convertis en euros aux taux utilisés par le Groupe au 30 septembre 2020 et au 31 mars 2020.

Bilan

	TMH Limited Au 30 juin 2020	TMH Limited Au 31 décembre 2019
<i>(en millions d'€)</i>		
Actifs non courants	3,254	3,335
Actifs courants	2,434	1,851
TOTAL DE L'ACTIF	5,688	5,186
Capitaux propres – attribuables aux propriétaires de la société mère	2,525	2,601
Capitaux propres – attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	191	206
Passifs non courants	1,921	865
Passifs courants	1,051	1,514
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	5,688	5,186
Pourcentage de détention du groupe	20%	20%
ACTIF NET	504	520
Ecart d'acquisition	36	38
Dépréciation	(29)	(30)
Dividendes	(5)	-
Autres	(52)	(59)
VALEUR COMPTABLE DES INTERETS DU GROUPE	454	469

Compte de résultat

	TMH Limited Semestre clos le 30 juin 2020	TMH Limited Semestre clos le 30 juin 2019
<i>(en millions d'€)</i>		
Chiffres d'affaires	2,020	2,371
Résultat net des activités poursuivies	98	54
Part des participations ne donnant pas le contrôle	-	8
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	98	62
Pourcentage de détention du groupe	20%	20%
Quote-part dans le résultat net	19	12
Autres éléments	(1)	5
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RESULTAT NET	18	17

13.2 Autres entreprises associées

Les intérêts détenus par le Groupe dans les autres entreprises associées comprennent les intérêts du groupe (49%) dans la société CASCO pour € 120 millions (dont € 24 millions de résultat sur la période) ainsi que d'autres intérêts qui sont individuellement non significatifs et représentent, dans leur ensemble, une valeur nette comptable globale de € 128 millions au 30 septembre 2020 (€ 137 millions au 31 mars 2020).

NOTE 14. AUTRES ACTIFS NON COURANTS

	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
<i>(en millions d'€)</i>		
Actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière (*)	163	177
Autres prêts et dépôts à long terme	52	56
Autres actifs non courants	215	233

(*) Ces actifs 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).

Les variations au cours du semestre incluent des impacts de change d'un montant de € (9) millions.

F. BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

NOTE 15. BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020	Variation
Stocks	1,737	1,743	(6)
Actifs sur contrat	1,927	1,644	283
Clients et comptes rattachés	1,382	1,581	(199)
Autres actifs / (passifs) opérationnels courants	(520)	(528)	8
Passifs sur contrat	(2,568)	(3,148)	580
Provisions	(902)	(1,013)	111
Fournisseurs et comptes rattachés	(1,849)	(1,653)	(196)
BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	(793)	(1,374)	581

<i>(en millions d'€)</i>	Pour le semestre clos le Au 30 septembre 2020
Besoin en fonds de roulement en début de période	(1,374)
Variation du besoin en fonds de roulement liée à l'exploitation	461
Variation du besoin en fonds de roulement liée aux investissements	2
Ecarts de conversion et autres variations	118
Variation du besoin en fonds de roulement	581
Besoin en fonds de roulement en fin de période	(793)

15.1 Stocks

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Matières premières et marchandises	1,135	1,099
Travaux en cours	604	692
Produits finis	150	146
Stocks et en-cours, valeur brute	1,889	1,937
Matières premières et marchandises	(140)	(129)
Travaux en cours	(7)	(58)
Produits finis	(5)	(7)
Dépréciations	(152)	(194)
Stocks et en-cours, valeur nette	1,737	1,743

15.2 Actifs/(Passifs) nets sur contrats

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020	Variation
Coût d'obtention et de réalisation d'un contrat	17	15	2
Actifs sur contrat	1,910	1,629	281
Total actifs sur contrat	1,927	1,644	283
Passifs sur contrat	(2,568)	(3,148)	580
Actifs/(Passifs) nets sur contrats	(641)	(1,504)	863

Les actifs/(passifs) nets sur contrats incluent les avances et acomptes pour € 2 116 millions au 30 septembre 2020 et € 2 238 millions au 31 mars 2020.

15.3 Autres actifs et passifs opérationnels courants

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Avances à la commande versées aux fournisseurs	53	63
Impôt sur les sociétés	71	85
Autres taxes	314	326
Charges constatées d'avance	89	55
Autres créances	297	209
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	104	207
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet d'une couverture	282	247
Autres actifs opérationnels courants	1,210	1,192

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Dettes de personnel	427	531
Impôt sur les sociétés	96	93
Autres taxes	150	137
Produits constatés d'avance	11	9
Autres dettes	720	572
Instruments dérivés liés aux activités opérationnelles	178	199
Réévaluation des engagements fermes en devises faisant l'objet de couverture	148	179
Autres passifs opérationnels courants	1,730	1,720

Au cours de la période close au 30 septembre 2020, le Groupe a conclu des accords de cession de créances qui ont conduit à la dé-comptabilisation des créances fiscales pour un montant de €45 millions. Au 30 septembre 2020, l'encours total cédé s'élève à € 123 millions.

15.4 Provisions

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2020	Dotations	Reprises	Utilisations	Ecart de conversion et autres variations	Au 30 septembre 2020
Garanties	275	89	(21)	(49)	(16)	278
Risques sur contrats	578	42	(72)	(28)	(33)	487
Provisions courantes	853	131	(93)	(77)	(49)	765
Litiges et risques fiscaux	63	3	(2)	(1)	(4)	59
Restructurations	30	4	(1)	(18)	-	15
Autres provisions non courantes	67	1	(1)	-	(4)	63
Provisions non courantes	160	8	(4)	(19)	(8)	137
Total des provisions	1,013	139	(97)	(96)	(57)	902

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

Les provisions pour risques sur contrats comprennent les provisions pour pertes sur contrats ainsi que les provisions relatives à des désaccords commerciaux et risques opérationnels.

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

jugés probables sur les procédures estimées défavorables. Suite à l'application d'IFRIC 23 en Avril 2019, il est à rappeler que les passifs pour positions fiscales incertaines relatifs à l'impôt sur les sociétés sont maintenant présentés en tant que dette fiscale dans la ligne autres passifs opérationnels courants.

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

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

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

G. CAPITAUX PROPRES ET DIVIDENDES

NOTE 16. CAPITAUX PROPRES

16.1 Capital

Au 30 septembre 2020, le capital social d'Alstom s'élève à € 1 588 088 334 et se compose de 226 869 762 actions ordinaires entièrement libérées d'une valeur nominale de € 7. Le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours du semestre s'élève à 226 576 921 actions après prise en compte de l'effet dilutif des obligations remboursables en actions et à 228 077 666 après prise en compte de l'effet de l'ensemble des instruments dilutifs.

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2020 :

- 33 682 actions ordinaires ont été émises dans le cadre de levées d'options de souscriptions d'actions ;
- 862 298 actions ordinaires ont été émises dans le cadre des plans de motivation et de fidélisation sur le long terme.

16.2 Ecart de conversion

Le montant des réserves de conversion revenant au Groupe au 30 septembre 2020 s'élève à € (742) millions.

Les écarts de conversion, présentés dans l'état du résultat global consolidé, pour un montant de € (120) millions reflètent principalement la variation du dollar américain (€ (48) millions), du rouble (€ (31) millions), du réal brésilien (€ (15) millions), de la roupie indienne (€ (9) millions), de la livre sterling (€ (5) millions) contre l'euro sur le semestre clos le 30 septembre 2020.

NOTE 17. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Comme approuvé lors de l'assemblée générale mixte du 8 juillet 2020, Alstom n'a pas distribué de dividende au titre de l'exercice 2019/20 dans le contexte de la crise sanitaire.

H. FINANCEMENT ET GESTION DU RISQUE FINANCIER

NOTE 18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS

Au 30 septembre 2020, les autres actifs financiers courants comprennent la valeur de marché positive des instruments dérivés de change financiers destinés à couvrir les activités de financement.

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Instruments dérivés liés aux activités de financement et autres	25	45
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	25	45

Les produits dérivés du Groupe Alstom liés aux activités de financement au 30 septembre 2020 contiennent des instruments dérivés conclus pour atténuer le risque de change du prix d'achat dans le cadre de l'acquisition de Bombardier Transport pour € 12 millions. La première désignation des couvertures est basée jusqu'à présent sur la valeur hautement probable du prix d'achat à la date du contrat de vente et d'achat (voir note 1) et est donc éligible à la comptabilité de couverture des flux de trésorerie. Cette estimation sera réévaluée sur la base des nouvelles informations disponibles jusqu'à la clôture.

NOTE 19. TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE

<i>(en millions d'€)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Trésorerie	1,148	1,060
Equivalents de trésorerie	805	1,115
TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	1,953	2,175

En complément de la trésorerie composée de dépôts à vue pour € 1 148 millions, le Groupe a investi dans des équivalents de trésorerie suivants :

- OPCVM libellées en euros pour un total de € 651 millions (€ 853 millions au 31 mars 2020), qualifiés de « monétaires » ou « monétaires court terme » selon la classification édictée par l'Autorité des Marchés Financiers ;
- dépôts à terme mobilisables avec un délai de prévenance de moins de trois mois pour un montant de € 154 millions (€ 262 millions au 31 mars 2020).

NOTE 20. DETTE FINANCIERE

<i>(en millions d'€)</i>	Au 31 mars 2020	Flux avec impact	Flux sans impact	Au 30 septembre 2020
		sur la trésorerie	sur la trésorerie	
		Variation nette	Ecart de	
		de trésorerie	conversion et	
			autres variations	
Emprunts obligataires	694	-	1	695
Autres emprunts	290	126	8	424
Instruments dérivés liés aux activités de financement	57	-	(43)	14
Intérêts courus	1	(13)	14	2
Emprunts	1,042	113	(20)	1,135
Dettes sur contrats de location	596	(52)	25	569
Total dette financière	1,638	61	5	1,704

Les intérêts payés sont présentés dans la « variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation » dans le tableau des flux de trésorerie. Le montant des intérêts payés relatifs aux emprunts s'élève à € (9) millions et ceux relatifs aux dettes sur contrats de location à € (4) millions.

Les dettes sur contrats de location comprennent des dettes sur contrats de location de longue durée correspondant à des passifs afférents à un contrat de location de trains et équipements connexes pour € 163 millions au 30 septembre 2020 et € 177 millions au 31 mars 2020 (voir Note 14).

Emprunts obligataires

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 Au 30 septembre 2020	Valeur de marché au Au 30 septembre 2020
Alstom October 2026	700	14/10/2026	0.25%	0.38%	695	687
Total et taux moyen pondéré			0.25%	0.38%	695	687

Autres emprunts

Les autres emprunts comprennent :

- des billets de trésorerie négociable pour € 215 millions dont € 190 millions émis au cours du semestre ;
- des lignes de crédit souscrits par les filiales.

NOTE 21. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Les principales catégories d'actifs et de passifs financiers du Groupe et la gestion des risques financiers sont identiques à celles décrites dans les états financiers consolidés clos au 31 mars 2020.

Facilité de crédit renouvelable

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 1 953 millions au 30 septembre 2020, le Groupe peut disposer d'une facilité de crédit renouvelable pour un montant de € 400 millions jusqu'en juin 2022, inutilisée au 30 septembre 2020.

Dans le cadre de la COVID-19, Alstom a pris des mesures supplémentaires pour renforcer sa liquidité.

Alstom a obtenu une facilité de crédit renouvelable à court terme de € 1 750 millions avec une échéance d'un an, une option de prolongation de 6 mois à la discrétion de l'emprunteur et une autre option de prolongation de 6 mois à la discrétion des prêteurs. Cette facilité de crédit renouvelable supplémentaire vise à remplacer le programme de billets de trésorerie européens négociables d'Alstom, d'un montant d'un milliard d'euros, si le marché des billets de trésorerie venait à ne plus être accessible et à fournir un volant de liquidités supplémentaire.

Grâce à ces facilités et à sa situation de trésorerie, la société dispose d'importantes liquidités pour faire face aux besoins de trésorerie supplémentaires liés au coronavirus.

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 € 3 milliards de Cautionnements Bilatéraux Consentis (le « CGFA »), contractée auprès de cinq banques de tout premier ordre, permettant d'émettre des garanties bancaires d'une durée

maximale de 7 ans et ce, jusqu'au 2 mars 2023. 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 2020, l'encours total des garanties sur contrats des activités poursuivies délivrées par les banques et les sociétés d'assurance s'élève à € 9,6 milliards (contre € 9,6 milliards au 31 mars 2020).

L'encours disponible pour émissions au titre de la ligne syndiquée s'élève à € 1,4 milliard au 30 septembre 2020 (contre € 1,7 milliard au 31 mars 2020).

Ratio d'endettement

Cette facilité de € 400 millions est soumise au ratio de l'endettement net total sur l'EBITDA :

- La dette nette totale est définie comme la dette financière totale, à l'exception des dettes de contrat de location selon le champ d'application d'IFRS 16, moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie ;

- L'EBITDA est défini comme le résultat avant charges financières, produits financiers, impôts sur le revenu, amortissements et charges de dépréciation des actifs corporels et incorporels moins la plus-value de cession des investissements moins les coûts de location liés aux dettes de contrat de location selon le champ d'application d'IFRS 16 (présenté sur 12 mois glissants au semestre).

Ce ratio doit être de 2,5 au maximum.

Le calcul du critère financier est détaillé ci-dessous :

<i>(en millions d'€)</i>	Pour le semestre clos le Au 30 septembre 2020	Pour l'exercice clos au Au 31 mars 2020
EBITDA	607	746
Total endettement net	(832)	(1,190)
Ratio d'endettement net total	(1.4)	(1.6)

Il n'existe aucun engagement financier, ni dans l'accord de facilité de garantie engagée de € 3 milliards, ni dans la facilité de crédit renouvelable à court terme de € 1 750 millions, ni dans les facilités de crédit-relais qui financeront l'acquisition de Bombardier Transport.

I. ENGAGEMENTS DE RETRAITES

NOTE 22. ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET AVANTAGES ASSIMILES

Le passif net sur l'engagement de retraite et sur les avantages assimilés est calculé en utilisant la dernière évaluation de la précédente clôture financière. Les ajustements des hypothèses actuarielles sont effectués sur les principales zones de contribution (le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, la Suisse, l'Italie, la Suède et les Etats-Unis) si des fluctuations importantes ou des événements ponctuels ont eu lieu au cours du semestre. La juste valeur des principaux actifs du régime est réexaminée au 30 septembre 2020.

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

<i>(en %)</i>	Au 30 septembre 2020	Au 31 mars 2020
Royaume-Uni	1.85	2.55
Zone euro	0.90	1.54
Autres	2.36	2.60

Mouvements du semestre

Au 30 septembre 2020, les provisions pour engagements de retraite s'élèvent à € 531 millions contre € 491 millions au 31 mars 2020. La variation des gains et pertes actuariels provenant des avantages postérieurs à l'emploi et reconnus directement dans les « Autres éléments du résultat global » s'élève à € 50 millions sur le semestre clos au 30 septembre 2020, compte tenu de l'évolution des taux par zone géographique.

Les autres mouvements de la période proviennent essentiellement du coût des services rendus relatifs aux contrats à prestations définies, qui est cohérent avec le coût des services rendus encouru au titre de la période précédente d'une part, et des projections prises en compte dans les évaluations actuarielles établies au 31 mars 2020 d'autre part.

J. CONTENTIEUX

NOTE 23. CONTENTIEUX

Contentieux dans le cadre des activités courantes du Groupe

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

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

Autres contentieux

Amiante

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

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

Allégations de pratiques anti-concurrentielles

Activités de Transport au Brésil

En juillet 2013, l'Autorité brésilienne de la concurrence (« CADE ») a perquisitionné plusieurs sociétés engagées dans les activités de transport au Brésil, dont la filiale d'Alstom, à la suite d'allégations de pratiques anticoncurrentielles et de paiements illicites. Après une phase d'enquête préliminaire, CADE a notifié en mars 2014 l'ouverture d'une procédure administrative à l'encontre de plusieurs sociétés, dont la filiale brésilienne d'Alstom, et de certains employés d'Alstom (actuels et anciens). CADE a rendu sa décision en juillet 2019, imposant une amende de BRL 133 millions (environ € 20 millions) à la filiale brésilienne d'Alstom, ainsi que son exclusion des marchés publics au Brésil émanant des administrations publiques fédérales, étatiques et municipales, pour une période de 5 ans. La décision administrative est dorénavant considérée comme définitive. En Septembre 2020, la filiale d'Alstom au Brésil a interjeté appel auprès du Tribunal Civil de Brasilia contre la décision de juillet 2019 et a déposé une demande d'injonction de suspension de la décision de CADE jusqu'à la décision définitive de la procédure d'appel. Le 14 septembre 2020, le tribunal a répondu favorablement à la demande d'injonction. CADE a fait appel de cette décision d'injonction le 3 novembre 2020 uniquement sur le fond mais pas sur le volet suspension qui reste donc en vigueur. Les avocats d'Alstom analysent actuellement le contenu de cet appel. En parallèle de cette phase principale ouverte par CADE uniquement à l'encontre des entités et individus formellement notifiés lors du lancement de la procédure en 2014, CADE a lancé au printemps 2018 des notifications formelles à l'encontre de personnes qui n'avaient pas encore été notifiées, essentiellement des étrangers ne résidant pas au Brésil. La procédure à l'encontre de ces personnes fait l'objet d'une seconde phase du dossier. Des employés d'Alstom (actuels et anciens) font également l'objet de poursuites engagées par le procureur public de l'État de Sao Paulo dans le cadre de projets liés aux activités de transport faisant l'objet de la procédure de CADE.

Le Procureur de l'État de Sao Paulo a initié en mai 2014 une action à l'encontre d'une filiale du Groupe au Brésil et de plusieurs autres sociétés, pour un montant total à l'encontre de l'ensemble de ces sociétés de BRL 2,5 milliards (environ € 439 millions) hors intérêts et pénalités éventuelles, concernant un projet relatif à des activités de transport. Cette filiale se défend activement face à cette action.

En décembre 2014, le procureur public de l'État Sao Paulo a intenté une action judiciaire contre la filiale d'Alstom au Brésil, ainsi qu'un certain nombre d'autres sociétés, portant sur des allégations de pratiques anticoncurrentielles concernant la première phase d'un projet de maintenance de trains qui fait également l'objet de procédures administratives depuis 2013. Dans le dernier trimestre 2016, cette filiale d'Alstom au Brésil, ainsi qu'un certain nombre d'autres sociétés, a fait face à l'ouverture par le procureur public de l'État Sao Paulo d'une autre action judiciaire portant sur des allégations de pratiques anticoncurrentielles concernant la deuxième phase de ce projet de maintenance de trains. En cas de pratiques illicites avérées, les condamnations possibles peuvent inclure l'annulation des contrats concernés, le paiement de dommages et intérêts, le paiement de dommages et intérêts punitifs et/ou la dissolution des sociétés brésiliennes concernées.

Italie -Nouveau dossier

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

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

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

a adopté et effectivement mis en place un dispositif (un «Modello») en vue de prévenir tout manquement, et a établi un organe de supervision indépendant (l'«organismo di vigilanza») afin de veiller au respect du Modello. Alstom Ferroviaria a adopté un Modello et a établi un organsimo di vigilanza.

Alstom mène une enquête interne sur ces allégations en coordination avec un cabinet externe, et a pris certaines mesures provisoires afin de répondre aux allégations portées par le Procureur, notamment la suspension de l'un des collaborateurs d'Alstom Italie. Parallèlement, l'enquête préliminaire menée par le Procureur se poursuit. A l'issue de celle-ci, le Procureur décidera s'il doit requérir un non-lieu ou d'une mise en examen.

Allégations de paiements illicites

Certaines sociétés du Groupe et d'anciens employés du Groupe font actuellement l'objet d'enquêtes et/ou de procédures par des autorités judiciaires ou administratives (notamment en Hongrie) ou par des institutions financières internationales concernant des allégations de paiement illicites dans certains pays.

En ce qui concerne ces sujets, le Groupe coopère avec les différentes autorités ou institutions. Ces investigations ou procédures pourraient donner lieu à des sanctions pénales, notamment des amendes qui peuvent être significatives, l'exclusion des filiales du Groupe des procédures d'appels d'offres et d'actions de tiers.

Infrastructures ferroviaires CR-1 Marmaray – Turquie

En mars 2007, le ministère turc des Transports (DLH) a attribué le contrat de modernisation d'environ 75 km d'infrastructures ferroviaires dans la région d'Istanbul, connu sous le nom de « Marmaray Commuter Rail Project (CR-1) », au consortium Alstom Dogus Marubeni (AMD) dont est membre la principale filiale française d'Alstom Transport. Ce projet, qui incluait des travaux de tunnel ferroviaire transcontinental sous le Bosphore, a subi d'importants retards essentiellement imputables à des difficultés de mise à disposition du site de construction par DLH. Le consortium AMD a de ce fait résilié le contrat en 2010. Cette résiliation a été contestée par DLH qui a alors appelé les garanties bancaires émises par le consortium à hauteur d'un montant d'environ € 80 millions. À la suite d'injonctions, le paiement de ces garanties bancaires a été interdit et le consortium AMD a immédiatement initié une procédure d'arbitrage en vue de régler le litige au fond. Le tribunal arbitral a décidé en décembre 2014 que le contrat devait être considéré comme résilié en application du droit turc et a autorisé les parties à produire leurs réclamations respectives pour les dommages résultant de cette résiliation. A la suite de cette décision sur le bien-fondé des demandes, en 2015, DLH a fait des tentatives renouvelées afin d'obtenir le paiement des garanties bancaires mais les actions en défense du consortium AMD ont permis à ce stade le rejet de ces demandes de paiement.

Dans la procédure d'arbitrage, la phase d'évaluation des dommages est terminée. Les audiences ont eu lieu en octobre 2017 et les échanges de mémoires post-audiences ont eu lieu en février 2018. En mai 2018, le tribunal arbitral a sollicité des compléments d'informations de la part des parties sur certaines réclamations et les parties ont échangé leurs mémoires sur ces aspects jusqu'en juillet 2018. Une seconde sentence finale partielle sur le préjudice a été émise aux parties le 20 septembre 2019, qui a établi (a) les retards importants causés par DLH et les droits d'AMD à la somme d'environ € 41 millions et, (b) les pertes réclamées par DLH à un montant d'environ € 68 millions, résultant à un montant principal net, après compensation, payable par le consortium AMD à DLH d'un montant d'environ € 27 millions. Un avenant de la deuxième sentence partielle a été délivré par le tribunal le 23 décembre 2019, réduisant l'exposition d'AMD à € 21 millions. Une troisième sentence finale, concernant uniquement les frais de justice, intérêts, taxes et quatre requêtes mineures, a été communiquée à Alstom le 24 juillet 2020. La compensation des différents montants accordés par le tribunal aux parties se traduit par un montant net supplémentaire d'environ € 6 millions dû par AMD au Ministère (total environ € 28 millions). Le 29 Août 2020, AMD a introduit une demande de clarification de la sentence qui pourrait potentiellement faire baisser de € 500.000 l'exposition net du consortium. Le projet de sentence a été validé par l'ICC le 29 Octobre 2020 et a été renvoyé au tribunal pour finalisation avant communication. La date de cette communication n'a pas encore été précisée aux parties.

Par ailleurs, en vertu d'une demande d'arbitrage notifiée le 29 septembre 2015, la société Marubeni a lancé une procédure à l'encontre de la société Alstom Transport SA, prise en sa qualité de chef de file du consortium, en vue d'être indemnisée des conséquences de la résiliation du contrat avec AMD. Selon une approche identique, en vertu d'une demande d'arbitrage en date du 15 mars 2016, l'autre partenaire consorsial Dogus a lancé une procédure à l'encontre de la société Alstom Transport SA avec des prétentions similaires et une demande de consolidation des litiges entre les membres du consortium en une procédure unique. Alstom Transport SA rejette ces demandes d'indemnisation et se défend en conséquence dans cette procédure entre les membres du consortium qui, tout en ayant fait l'objet d'une

consolidation des demandes, a toutefois été suspendue par le tribunal arbitral en attendant l'issue de la procédure d'arbitrage principale entre AMD et DLH. En octobre 2018, Dogus a sollicité du tribunal des mesures provisoires ayant pour objet de clarifier certains aspects de l'accord de consortium, cette requête a été rejetée par le tribunal arbitral.

Trains régionaux Minuetto & Trains à grande vitesse Pendolino – Italie

La filiale d'Alstom Transport en Italie est engagée dans deux procédures contentieuses avec la société de chemins de fer italienne Trenitalia. L'une liée à un contrat de fourniture de trains régionaux Minuetto attribué en 2001 (le « litige Minuetto »), l'autre à un contrat de fourniture de rames de trains à grande vitesse Pendolino attribué en 2004 (le « litige Pendolino »). Chacun de ces contrats a subi des problèmes techniques ainsi que des retards conduisant la société Trenitalia à appliquer des pénalités techniques et de retards et, par voie de conséquence, des rétentions de paiement. Les parties étant en désaccord sur certains aspects techniques, les causes des retards survenus et les responsabilités y afférentes, les différends relatifs à ces contrats ont été portés devant les tribunaux italiens en 2010 et 2011 respectivement. Dans le cadre du litige Minuetto, le rapport d'expertise a été produit et Alstom en a contesté le contenu par des demandes de modifications. L'expert technique a soumis son rapport final au mois d'avril 2017 et certaines demandes de modifications ont été prises en compte. Les parties ont échangé les derniers mémoires récapitulatifs et la prochaine étape sera le jugement du tribunal sur le litige. Le 26 juin 2019, le tribunal de Cueno a rendu son jugement, établissant principalement (i) que Trenitalia avait abusé de la situation de dépendance économique d'Alstom (qui avait de ce fait été contraint d'accepter des conditions contractuelles injustes, dont certaines ont été déclarées nulles), (ii) reconnaissant un montant substantiel de pénalités pour lesquelles le tribunal statue néanmoins que Trenitalia ne pourrait pas en obtenir paiement pour des raisons de procédure et, (iii) rejetant toutes les autres réclamations des parties. Le 24 janvier 2020, Alstom a fait appel de la décision devant la Cour d'appel de Turin. Le 12 Mai 2020, Trenitalia a déposé son mémoire en défense et son contre-appel. La Cour d'Appel de Turin a fixé la date de la première audience au 4 Novembre 2020.

Dans le cadre du litige Pendolino, le rapport d'expertise a été produit et Alstom a obtenu certaines corrections à ce rapport après en avoir contesté le contenu. A l'issue de la phase d'expertise, la procédure a suivi son cours sur les questions de droit. Le tribunal a rendu son jugement en mars 2019 en décidant qu'une portion significative des retards n'était pas attribuable à Alstom et a de ce fait réduit une partie importante des pénalités de retard qui étaient réclamées par Trenitalia. Le tribunal a également rejeté les pénalités de fiabilité réclamées par Trenitalia tout en acceptant certaines de ses demandes d'indemnisations résiduelles. Enfin, le tribunal a accepté les réclamations d'Alstom liées aux formules d'ajustement du prix du contrat tout en rejetant certaines de ses demandes d'indemnisation de coûts supplémentaires. Alstom a fait appel de ce jugement le 7 octobre 2019. Le 15 janvier 2020, Trenitalia a déposé sa défense et son contre-appel. La Cour d'appel de Rome a fixé la première audience de la procédure au 13 janvier 2022.

Saturno

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

Vente des activités Énergie d'Alstom en Novembre 2015

Enfin, il convient de noter que, en reprenant les activités Énergie d'Alstom en novembre 2015, General Electric s'est engagé à supporter tous les passifs et risques associés, exclusivement ou de manière prédominante, à ces activités et,

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

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

K. AUTRES INFORMATIONS

NOTE 24. PARTIES LIEES

Il n'y a aucune évolution significative dans les transactions avec les parties liées sur le semestre clos au 30 septembre 2020.

NOTE 25. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

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

NOTE 26. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Société mère			
ALSTOM SA	France	-	Société mère
Sociétés opérationnelles	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
ALSTOM Southern Africa Holdings (Pty) Ltd	Afrique du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holdings SA (Pty) Ltd	Afrique du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Ubunye (Pty) Ltd	Afrique du Sud	51	Intégration globale
GIBELA RAIL TRANSPORT CONSORTIUM (PTY) LTD	Afrique du Sud	70	Intégration globale
ALSTOM Algérie "Société par Actions"	Algérie	100	Intégration globale
ALSTOM Grid Algérie SPA	Algérie	100	Intégration globale
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Deutschland GmbH	Allemagne	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL GMBH	Allemagne	100	Intégration globale
VGT VORBEREITUNGSGESELLSCHAFT TRANSPORTTECHNIK GMBH	Allemagne	100	Intégration globale
ALSTOM Argentina S.A.	Argentine	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Australia Holdings Pty Limited	Australie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Australia Pty Limited	Australie	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL PTY LTD	Australie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Azerbaijan LLC	Azerbaïdjan	100	Intégration globale
ALSTOM Belgium SA	Belgique	100	Intégration globale
CABLIANCE BELGIUM	Belgique	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL BELGIUM	Belgique	100	Intégration globale
ALSTOM Brasil Energia e Transporte Ltda	Brésil	100	Intégration globale
ETE - EQUIPAMENTOS DE TRACAO ELETRICA LTDA	Brésil	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Canada Inc.	Canada	100	Intégration globale
ALSTOM Chile S.A.	Chili	100	Intégration globale
ALSTOM Hong Kong Ltd	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Investment Company Limited	Chine	100	Intégration globale
ALSTOM Qingdao Railway Equipment Co Ltd	Chine	51	Intégration globale
SHANGHAI ALSTOM Transport Electrical Equipment Company Ltd	Chine	60	Intégration globale
Chengdu ALSTOM Transport Electrical Equipment Co., Ltd.	Chine	60	Intégration globale
TRANSLOHR INDUSTRIAL (TIANJIN) CO. LTD	Chine	100	Intégration globale
XI'AN ALSTOM YONGJI ELECTRIC EQUIPMENT CO., LTD	Chine	51	Intégration globale
ALSTOM Korea Transport Ltd	Corée du Sud	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Danmark A/S	Danemark	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL APS	Danemark	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL (DENMARK) APS	Danemark	100	Intégration globale
ALSTOM Egypt for Transport Projects SAE	Égypte	99	Intégration globale
AREVA INTERNATIONAL EGYPT FOR ELECTRICITY TRANSMISSION & DISTRIBUTION	Égypte	100	Intégration globale
ALSTOM Espana IB, S.L.	Espagne	100	Intégration globale
ALSTOM Transporte, S.A.	Espagne	100	Intégration globale
APLICACIONES TECNICAS INDUSTRIALES, S.A.	Espagne	100	Intégration globale
ALSKAW LLC	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holding US Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transportation Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Signaling Inc.	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Signaling Operation, LLC	États-Unis	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL, INC	États-Unis	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Finland Oy	Finlande	100	Intégration globale
ALSTOM APTIS	France	100	Intégration globale

Sociétés opérationnelles	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
ALSTOM Executive Management	France	100	Intégration globale
ALSTOM Holdings	France	100	Intégration globale
ALSTOM IBRE	France	100	Intégration globale
ALSTOM Kleber Sixteen	France	100	Intégration globale
ALSTOM Leroux Naval	France	100	Intégration globale
ALSTOM Network Transport	France	100	Intégration globale
ALSTOM OMEGA 1	France	100	Intégration globale
ALSTOM SHIPWORKS	France	100	Intégration globale
ALSTOM Transport SA	France	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Technologies	France	100	Intégration globale
CENTRE D'ESSAIS FERROVIAIRES	France	95	Intégration globale
ETOILE KLEBER	France	100	Intégration globale
INTERINFRA (COMPAGNIE INTERNATIONALE POUR LE DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES)	France	50	Intégration globale
LORELEC	France	100	Intégration globale
NEWTL	France	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL France	France	100	Intégration globale
NTL HOLDING	France	100	Intégration globale
StationOne	France	100	Intégration globale
J&P AVAX SA - ETETH SA - ALSTOM TRANSPORT SA	Grèce	34	Intégration globale
ALSTOM Transport Hungary Zrt.	Hongrie	100	Intégration globale
ALSTOM Manufacturing India Private Limited	Inde	100	Intégration globale
ALSTOM Systems India Private Limited	Inde	95	Intégration globale
ALSTOM Transport India Limited	Inde	100	Intégration globale
MADHEPURA ELECTRIC LOCOMOTIVE PRIVATE LIMITED	Inde	74	Intégration globale
NOMAD DIGITAL (INDIA) PRIVATE LIMITED	Inde	70	Intégration globale
TWENTY ONE NET (INDIA) PRIVATE LTD	Inde	100	Intégration globale
PT ALSTOM Transport Indonesia	Indonésie	67	Intégration globale
ALSTOM Khadamat S.A.	Iran	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Ireland Ltd	Irlande	100	Intégration globale
CITADIS ISRAEL LTD	Israël	100	Intégration globale
ALSTOM Ferroviaria S.p.A.	Italie	100	Intégration globale
ALSTOM Services Italia S.p.A.	Italie	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL ITALIA S.R.L.	Italie	100	Intégration globale
ALSTOM Kazakhstan LLP	Kazakhstan	100	Intégration globale
EKZ Service Limited Liability Partnership	Kazakhstan	80	Intégration globale
ELECTROVOZ KURASTYRU ZAUITY LLP	Kazakhstan	80	Intégration globale
ALSTOM Transport (Malaysia) Sdn Bhd	Malaisie	100	Intégration globale
ALSTOM CABLIANCE	Maroc	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Maroc SA	Maroc	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Mexico, S.A. de C.V.	Mexique	100	Intégration globale
AT NIGERIA LIMITED	Nigeria	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Norway AS	Norvège	100	Intégration globale
ALSTOM Enio ANS	Norvège	100	Intégration globale
ALSTOM Panama, S.A.	Panama	100	Intégration globale
ALSTOM Transport B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Holdings B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
NOMAD DIGITAL B.V.	Pays-Bas	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Peru S.A.	Pérou	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Construction Philippines, Inc	Philippines	100	Intégration globale
ALSTOM Konstal Spolka Akcyjna	Pologne	100	Intégration globale

Sociétés opérationnelles	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
ALSTOM Pyskowice Sp. z o.o.	Pologne	100	Intégration globale
ALSTOM Transporte Portugal Unipessoal Lda	Portugal	100	Intégration globale
NOMAD TECH, LDA.	Portugal	51	Intégration globale
ALSTOM Transport SA (Romania)	Roumanie	93	Intégration globale
ALSTOM Network UK Ltd	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM NL Service Provision Limited	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Academy for Rail	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
NOMAD DIGITAL (INDIA) LIMITED	Royaume-Uni	70	Intégration globale
NOMAD DIGITAL LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
NOMAD HOLDINGS LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
NOMAD SPECTRUM LIMITED	Royaume-Uni	100	Intégration globale
WASHWOOD HEATH TRAINS 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
21NET LTD	Royaume-Uni	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Rus LLC	Russie	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (S) Pte Ltd	Singapour	100	Intégration globale
ALSTOM Transport AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Information Systems AB	Suède	100	Intégration globale
ALSTOM Network Schweiz AG	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Schienenfahrzeuge AG	Suisse	100	Intégration globale
ALSTOM Transport (Thailand) Co., Ltd.	Thaïlande	100	Intégration globale
ALSTOM T&T Ltd	Trinité et Tobago	100	Intégration globale
ALSTOM Ulasim Anonim Sirketi	Turquie	100	Intégration globale
ALSTOM Venezuela, S.A.	Venezuela	100	Intégration globale
ALSTOM Transport Vietnam Ltd	Vietnam	100	Intégration globale
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.	Espagne	51	Opération conjointe
METROLAB	France	50	Opération conjointe
THE ATC JOINT VENTURE	Royaume-Uni	38	Opération conjointe
TMH AFRICA PLC(*)	Afrique du Sud	14	Mise en équivalence
CITAL	Algérie	49	Mise en équivalence
TMH ARGENTINA SA(*)	Argentine	14	Mise en équivalence
CASCO SIGNAL LTD	Chine	49	Mise en équivalence
SHANGHAI ALSTOM Transport Company Limited	Chine	40	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING LIMITED	Chypre	20	Mise en équivalence
SILASIO TRADING LIMITED(*)	Chypre	20	Mise en équivalence
TMH EGYPT FOR DEVELOPMENT S.A.E.(*)	Egypte	20	Mise en équivalence
	Emirats Arabes		
TRANSMASH EAST TRAIN TRADING LLC(*)	Unis	20	Mise en équivalence
SPEEDINNOV	France	74	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING HUNGARY INVEST KFT.(*)	Hongrie	10	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING HUNGARY KFT(*)	Hongrie	10	Mise en équivalence
LKZ AO(*)	Kazakhstan	10	Mise en équivalence
LLP JV KAZELEKTROPRIVOD	Kazakhstan	50	Mise en équivalence
SMART TECHNOLOGY ALMATY COM TOO(*)	Kazakhstan	20	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING KAZAKHSTAN-KZ TOO(*)	Kazakhstan	20	Mise en équivalence
MALOCO GIE	Maroc	70	Mise en équivalence
TMHS(*)	Mongolie	20	Mise en équivalence

Sociétés opérationnelles	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
RAILCOMP BV	Pays-Bas	60	Mise en équivalence
THE BREAKERS INVESTMENTS B.V.(*).	Pays-Bas	20	Mise en équivalence
TMH-ALSTOM BV	Pays-Bas	60	Mise en équivalence
TMH DIESEL ENGINE BV(*).	Pays-Bas	20	Mise en équivalence
ABC ELECTRIFICATION LTD	Royaume-Uni	33	Mise en équivalence
AM-TEKH(*).	Russie	20	Mise en équivalence
CENTRAL RESEARCH AND DEVELOPMENT INSTITUTE "TransElektroPribor" (*).	Russie	20	Mise en équivalence
CORPORATE UNIVERSITY OF LOCOMOTIVE TECHNOLOGIES(*).	Russie	20	Mise en équivalence
DEMIKHOVSKY MASHINOSTROITELNY ZAVOD OAO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
DIESEL-INSTRUMENT SPB LLC(*).	Russie	10	Mise en équivalence
DIMICROS OAO(*).	Russie	9	Mise en équivalence
DOL BRIGANTINA LLC(*).	Russie	15	Mise en équivalence
ELTK-URAL LLC(*).	Russie	10	Mise en équivalence
FIRM LOCOTECH(*).	Russie	20	Mise en équivalence
IVSK OOO(*).	Russie	12	Mise en équivalence
IZD TMH LLC(*).	Russie	17	Mise en équivalence
KOLOMENSKY ZAVOD OAO(*).	Russie	17	Mise en équivalence
KOLOMNA ENERGO DIESEL LLC(*).	Russie	17	Mise en équivalence
LOCOTECH GLOBAL TRADING(*).	Russie	20	Mise en équivalence
LOCOTECH-FOUNDRY PLANTS(*).	Russie	15	Mise en équivalence
LOCOTECH-KOMPOSIT LLC(*).	Russie	8	Mise en équivalence
LOCOTECH-LEASING(*).	Russie	15	Mise en équivalence
LOCOTECH-PROMSERVICE(*).	Russie	20	Mise en équivalence
LOCOTECH-SERVICE(*).	Russie	20	Mise en équivalence
MASHCONSULTING ZAO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
METROVAGONMASH OAO(*).	Russie	15	Mise en équivalence
METROVAGONMASH SERVICE LLC(*).	Russie	15	Mise en équivalence
MONTAZHNAYA BAZA OAO(*).	Russie	2	Mise en équivalence
NERZ LLC(*).	Russie	8	Mise en équivalence
NO TIV ZAO(*).	Russie	18	Mise en équivalence
NOVOCHERKASSKY ELEKTROVOZOSTROITELNY ZAVOD PROIZVODSTVENNAY KOMPANIYA OOO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
NPO SYSTEMA LLC(*).	Russie	19	Mise en équivalence
NPP LCL ZAO(*).	Russie	4	Mise en équivalence
OKHOTRESURS LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
OKTYABRSKY ELEKTROVAGONOREMONTNY ZAVOD OAO(*).	Russie	15	Mise en équivalence
OVK TMH ZAO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
PENZADIESELMASH OAO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
PENZENSKIYE DIESELNIYE DVIGATELY LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
PO BEZHITSKAYA STAL OAO(*).	Russie	12	Mise en équivalence
PROFIL LLC(*).	Russie	13	Mise en équivalence
PSOM AO(*).	Russie	15	Mise en équivalence
RAILCOMP LLC	Russie	60	Mise en équivalence
REKOLD AO(*).	Russie	6	Mise en équivalence
ROSILOKOMOTIV ZAO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
SAPFIR OOO(*).	Russie	20	Mise en équivalence
TMH ENGINEERING ASIA LLC(*).	Russie	10	Mise en équivalence
TMH ENGINEERING LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
TMH FINANCE LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
TMH INTERNATIONAL LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
TMH INVESTMENTS LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
TMH TECHNOLOGIE LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence
TMH TRACTION SYSTEMS LLC(*).	Russie	10	Mise en équivalence
TMH-ELECTROTEKH LLC(*).	Russie	20	Mise en équivalence

Sociétés opérationnelles	Pays	% de détention	Méthode de consolidation
TMHS LOKALIZATSIYA LLC(*)	Russie	10	Mise en équivalence
TORGOVY DOM TMH ZAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TRAMRUS LLC	Russie	60	Mise en équivalence
TRANSCONVERTER LLC(*)	Russie	13	Mise en équivalence
TRANSHOLDLEASING AO(*)	Russie	4	Mise en équivalence
TRANSMASH OAO(*)	Russie	12	Mise en équivalence
TRANSMASHHOLDING ZAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TRTrans LLC	Russie	60	Mise en équivalence
TSENTR PERSPEKTIVNYKH TECHNOLOGIY TMH LLC(*)	Russie	20	Mise en équivalence
TVER-SAFARI LLC(*)	Russie	19	Mise en équivalence
TVERSKOY VAGONOSTROITELNY ZAVOD OAO(*)	Russie	19	Mise en équivalence
UPRAVLYAUSCHAYA KOMPANIYA BRYANSKY MASHINOSTROITELNY ZAVOD ZAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
VOSKHOD LLC(*)	Russie	9	Mise en équivalence
VSEROSSIYSKY NAUCHNO-ISSLEDOVATELSKY I PROEKTNO-KONSTRUKTORSKY INSTITUT ELEKTROVOZOSTROENIYA OAO(*)	Russie	13	Mise en équivalence
YUZHDIIESELMASH OAO(*)	Russie	1	Mise en équivalence
ZAVOD AIT(*)	Russie	10	Mise en équivalence
ZENTROSVARMASH OAO(*)	Russie	20	Mise en équivalence
ZHELDORREMMASH(*)	Russie	15	Mise en équivalence
ZTOV LLC(*)	Russie	4	Mise en équivalence
TMH INTERNATIONAL AG(*)	Suisse	20	Mise en équivalence
LUGANSKTEPLOVOZ OAO(*)	Ukraine	15	Mise en équivalence
IFB INSTITUT FUR BAHNTECHNIK GMBH	Allemagne	7	Titre non consolidé
RTA RAIL TEC ARSENAL FAHRZEUGVERSUCHSANLAGE GMBH	Autriche	15	Titre non consolidé
MOBILIEGE	Belgique	15	Titre non consolidé
ALBALI SEÑALIZACIÓN, S.A.	Espagne	12	Titre non consolidé
TRAMVIA METROPOLITA DEL BESOS SA	Espagne	21	Titre non consolidé
TRAMVIA METROPOLITA, S.A.	Espagne	24	Titre non consolidé
4iTEC 4.0	France	23	Titre non consolidé
AIRE URBAINE INVESTISSEMENT	France	4	Titre non consolidé
CADEMCE SAS	France	16	Titre non consolidé
COMPAGNIE INTERNATIONALE DE MAINTENANCE - C.I.M.	France	1	Titre non consolidé
EASYMILE	France	13	Titre non consolidé
ESPACE DOMICILE SA HABITAT LOYER MODERE	France	1	Titre non consolidé
FRAMECA - FRANCE METRO CARACAS	France	19	Titre non consolidé
MOBILITE AGGLOMERATION REMOISE SAS	France	17	Titre non consolidé
OC'VIA CONSTRUCTION	France	12	Titre non consolidé
OC'VIA MAINTENANCE	France	12	Titre non consolidé
RESTAURINTER	France	35	Titre non consolidé
SOCIETE IMMOBILIERE DE VIERZON	France	1	Titre non consolidé
SUPERGRID INSTITUTE SAS	France	3	Titre non consolidé
PARS SWITCH	Iran	1	Titre non consolidé
CRIT SRL	Italie	1	Titre non consolidé
CONSORZIO ELIS PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE SUPERIORE	Italie	0	Titre non consolidé
METRO 5 SPA	Italie	9	Titre non consolidé
T.P.B. TRASPORTI PUBBLICI DELLA BRIANZA S.p.A. (in bankruptcy)	Italie	30	Titre non consolidé
TRAM DI FIRENZE S.p.A.	Italie	9	Titre non consolidé
VAL 208 TORINO GEIE	Italie	14	Titre non consolidé
SUBURBANO EXPRESS, S.A. DE C.V.	Mexique	11	Titre non consolidé
IDEON S.A.	Pologne	0	Titre non consolidé
INWESTSTAR S.A.	Pologne	0	Titre non consolidé
KOLMEX SA	Pologne	2	Titre non consolidé
TRAMLINK NOTTINGHAM (HOLDINGS) LTD	Royaume-Uni	13	Titre non consolidé

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

Rapport des auditeurs sur l'information financière semestrielle

**Rapport des commissaires aux comptes
sur l'information financière semestrielle****(Période du 1^{er} avril 2020 au 30 septembre 2020)**

Aux Actionnaires

ALSTOM SA48 rue Albert Dhahenne
93400 Saint Ouen

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

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société ALSTOM SA, relatifs à la période du 1^{er} avril 2020 au 30 septembre 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration le 10 novembre 2020, sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au COVID-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

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

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

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité établi le 10 novembre 2020 commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Paris, le 10 novembre 2020

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

MAZARS

Edouard Demarcq

Jean-Luc Barlet

Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel

ATTESTATION DU RESPONSABLE DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes consolidés résumés d'ALSTOM (ci-après la « Société ») pour le semestre écoulé de l'exercice 2020/21 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 10 Novembre 2020

Document original signé par

Henri Poupart-Lafarge

Président-Directeur Général

ANNEXE 2

Rapport des commissaires aux comptes de la Société
sur les prévisions de marge d'exploitation ajustée relatives à l'exercice clos le 31 mars 2021

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

Mazars
61 rue Henri Regnault
92075 Paris La Défense

ALSTOM SA

Rapport des commissaires aux comptes sur les prévisions de marge d'exploitation ajustée relatives à l'exercice clos le 31 mars 2021

Au Président-Directeur Général,

En notre qualité de commissaires aux comptes et en réponse à votre demande, nous avons établi le présent rapport sur les prévisions de marge de résultat d'exploitation ajusté de la société Alstom SA (la « Société ») incluses dans la section 6 du deuxième amendement au document d'enregistrement universel 2019/20.

Ces prévisions et les hypothèses significatives qui les sous-tendent ont été établies sous la responsabilité de votre conseil d'administration le 10 novembre 2020, sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au COVID-19, en application des dispositions du règlement (UE) n°2017/1129 complété par le règlement délégué (UE) n°2019/980 et des recommandations ESMA relatives aux prévisions.

Il nous appartient sur la base de nos travaux d'exprimer une conclusion sur le caractère adéquat de l'établissement de ces prévisions sur la base indiquée.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont comporté une appréciation des procédures mises en place par la direction pour l'établissement des prévisions ainsi que la mise en œuvre de diligences permettant de s'assurer de la conformité des méthodes comptables utilisées avec celles suivies pour l'établissement des informations financières historiques de la Société. Elles ont également consisté à collecter les informations et les explications que nous avons estimées nécessaires permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les prévisions sont adéquatement établies sur la base des hypothèses qui sont énoncées.

Nous rappelons que, s'agissant de prévisions présentant par nature un caractère incertain, les réalisations différeront parfois de manière significative des prévisions présentées et que nous n'exprimons aucune conclusion sur la possibilité de réalisation de ces prévisions.

A notre avis :

- les prévisions ont été adéquatement établies sur la base indiquée ;
- la base comptable utilisée aux fins de ces prévisions est conforme aux méthodes comptables de la Société.

Ce rapport est émis aux seules fins :

- du dépôt du deuxième amendement au document d'enregistrement universel 2019/20 auprès de l'AMF ;
- et, le cas échéant, de l'admission aux négociations sur un marché réglementé, et/ou d'une offre au public, de titres financiers de la Société en France et dans les autres pays de l'Union européenne dans lesquels le prospectus approuvé par l'AMF, serait notifié

et ne peut pas être utilisé dans un autre contexte.

Neuilly-sur-Seine et Paris La Défense, le 13 novembre 2020

Les Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Edouard DEMARCQ

Mazars

Jean-Luc BARLET