



Rapport financier Annuel

Au 31 Mars 2022

**Rapport d'activité sur les états financiers consolidés annuels clos
le 31 mars 2022**

1. Événements significatifs de l'exercice fiscal clos le 31 mars 2022

1.1 Acquisition de Bombardier Transport

Le 29 janvier 2021, Alstom a annoncé la réalisation de l'acquisition de Bombardier Transport. Tirant parti de sa stratégie claire "Alstom in Motion" ainsi que de ses fondamentaux opérationnels et de sa trajectoire financière solides, Alstom, en intégrant Bombardier Transport, renforcera son leadership sur un marché de la mobilité durable en plein essor, en atteignant une taille critique dans toutes les géographies et en intégrant de nouvelles solutions et actifs pour mieux accompagner ses clients à travers le monde.

Prochaines étapes

Alstom est sur le point de finaliser les ventes de certains actifs du Groupe combiné en ligne avec les engagements décrits dans le communiqué de presse de la Commission européenne du 31 juillet 2020. Ces actifs ont été reclassés en actifs destinés à être cédés (voir Note 9) :

- un accord pour le transfert de la contribution de Bombardier Transport au train à grande vitesse V300 ZEFIRO et une offre de licence à Hitachi pour le train conjointement développé par Hitachi et Bombardier Transport dans les futurs appels d'offres de la « très grande vitesse » au Royaume-Uni a été trouvé avec Hitachi Rail le 1er décembre 2021 ; la finalisation de l'opération est prévue au cours du premier trimestre 2022/23. Alstom continuera à honorer ses obligations dans le cadre des commandes existantes de matériel roulant de Trenitalia et ILSA afin d'assurer une parfaite transition ;
- un accord pour la cession de sa plate-forme Coradia Polyvalent, le site de production de Reichshoffen en France, ainsi que la plate-forme Talent 3 a été trouvé le 24 novembre 2021 avec CAF. La finalisation de l'opération est prévue au cours du premier semestre 2022/23.

En ce qui concerne la cession de la plateforme Talent 3 de Bombardier Transport, le périmètre des remèdes a été revu sur le premier semestre 2021/22 pour exclure les contrats commerciaux en cours de Talent 3 ainsi que les capacités de production dédiées localisées sur le site de Hennigsdorf en Allemagne. Les actifs résiduels détenus en vue de la vente de la plateforme Talent 3 concernent principalement des droits de propriété intellectuelle et du personnel (sous réserve de conditions).

Les engagements concernant les unités de signalisation de bord et les systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS) ont été mis en œuvre.

Les deux cessions sont déjà conformes avec tous les processus sociaux applicables et de consultations des instances représentatives du personnel. Les approbations réglementaires ont été obtenues pour une des cessions, l'autre étant toujours en cours d'obtention.

1.2 Actionnariat et gouvernance

Le 2 juin 2021, Bouygues S.A. a vendu 11 000 000 d'actions d'Alstom S.A., représentant 2,96 % du capital d'Alstom.

Suite à cette transaction, Bouygues a conservé 0,16 % du capital d'Alstom.

1.3 Conséquences du conflit entre l'Ukraine et la Russie

Alstom suit très attentivement la situation dramatique qui se déroule actuellement en Ukraine.

A ce titre, le Groupe se conforme à toutes les sanctions et à toutes les lois applicables. Il a décidé de suspendre toute livraison vers la Russie et a confirmé également la suspension de tout investissement futur en Russie.

Jusqu'à présent, l'exposition directe sur les activités opérationnelles menées par Alstom en Ukraine ou en Russie est très limitée. Alstom était en train de développer un projet de partenariat avec UZ, l'exploitant du réseau ferroviaire ukrainien, pour la fourniture de locomotives et pour les services de maintenance associés. Néanmoins, les discussions en cours sur ce projet ont été suspendues en raison du contexte.

L'exposition la plus importante sur le bilan d'Alstom réside dans le fait que le Groupe détient une participation de 20% au capital de Transmashholding (TMH), le fournisseur russe de locomotives et d'équipements ferroviaires qui dessert principalement le marché local. Il n'y avait aucun lien commercial ni opérationnel entre Alstom et TMH. TMH est consolidé selon la méthode de mise en équivalence dans les états financiers consolidés d'Alstom. Au 31 mars 2022, avant réévaluation, la valeur comptable de la participation d'Alstom dans TMH s'élevait à € 441 millions, avec un écart de conversion estimé à € (202) millions, et la contribution de TMH au résultat net d'Alstom était légèrement négative, à € (10) millions.

Au regard de l'environnement actuel, et en particulier l'adoption de sanctions commerciales et financières, Alstom considère actuellement toutes les options possibles concernant cette participation. Dans ce contexte, une charge de dépréciation sans impact sur la trésorerie de € (441) millions correspondant à la valeur nette comptable de la participation mise en équivalence a été passée au 31 mars 2022, sur la ligne « Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence » dans le compte de résultat consolidé.

1.4 Une équipe One Alstom Agile, Inclusive et Responsable

Au cours de l'exercice fiscal 2021/22, le Groupe a confirmé ses ambitions RSE à l'horizon 2025 élargies à l'ensemble du nouveau périmètre d'Alstom afin de fournir une réponse forte et adéquate aux attentes de plus en plus importantes pour les clients et les partenaires en matière de durabilité et de responsabilité sociale des entreprises. Ses priorités restent les suivantes : permettre la décarbonation de la mobilité, prendre soin des personnes, créer un impact positif sur la société et agir en tant que partenaire responsable.

Alstom a élargi sa stratégie de développement durable et s'est engagé à atteindre l'objectif « Zéro Emissions Nettes » dans sa chaîne de valeur d'ici 2050. Cet engagement illustre le rôle qu'Alstom peut jouer pour soutenir la décarbonation de la mobilité. En plus de réduire ses propres émissions directes et indirectes (scope 1 & 2), Alstom travaillera avec ses fournisseurs et ses clients (scope 3) pour rendre ses solutions Zéro Emissions Nettes tout au long de leur cycle de vie. Ces nouveaux engagements sont conformes aux exigences de l'Accord de Paris et seront soumis à la validation de la SBTi en 2022.

De plus, Alstom publie pour la première année des informations relatives à la Taxonomie européenne, avec trois indicateurs de performance que sont le chiffre d'affaires, les dépenses d'investissement (Capex) et les dépenses d'exploitation (Opex) atteignant un taux d'éligibilité exceptionnel de 99% à la Taxonomie européenne, confirmant l'importance du secteur dans lequel Alstom opère pour atteindre l'objectif ambitieux de l'UE de neutralité carbone d'ici 2050. La taxonomie européenne a pour but de réorienter les flux de capitaux vers des activités durables et de faciliter la transition vers une économie à faible émission de carbone.

1.5 Chiffres clés pour Alstom au cours l'exercice fiscal 2021/22

Le tableau suivant présente les principaux indicateurs de performance du Groupe pour l'exercice fiscal 2021/22 :

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le		% Variation mar 22/mar 21
	31 mars 2022	31 mars 2021	Réel
Commandes reçues ⁽¹⁾	19 262	9 100	112%
Carnet de commandes	81 013	74 537	9%
Chiffre d'affaires	15 471	8 785	76%
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	2 148	1 536	40%
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	767	645	19%
<i>Marge d'exploitation ajustée ⁽²⁾</i>	<i>5,0%</i>	<i>7,3%</i>	
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	275	384	
Résultat d'exploitation ⁽⁴⁾	(169)	300	
Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	(173)	301	
Résultat net (part du Groupe) ⁽³⁾	(581)	247	
Cash Flow Libre ⁽¹⁾	(992)	(703)	
Capitaux employés ⁽¹⁾	12 102	11 229	
Trésorerie / (Dettes) nette ⁽¹⁾	(2 085)	(899)	
Capitaux propres	9 024	9 117	

(1) Hors - GAAP. Voir définition page 16

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

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

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

1.6 Données Pro-forma

Le tableau suivant montre les variations « pro forma en données comparables New Alstom », commandes reçues et chiffre d'affaires, correspondant à la variation en données comparables d'Alstom post acquisition de Bombardier Transport en intégrant Bombardier Transport sur les exercices fiscaux précédents l'acquisition.

<i>(in € million)</i>	Exercice clos le	Exercice clos le		Mar. 22/ Mar. 21	
	31 mars 2022	31 mars 2021		% Var Actuals	% Var pro-forma (1)
	Réel	Réel	Pro-forma		
Commandes reçues	19 262	9 100	14 491	112%	33%
Chiffre d'affaires	15 471	8 785	13 976	76%	11%

Note : (1) Toute référence dans ce document aux variations « pro forma en données comparables New Alstom », commandes reçues et chiffre d'affaires, correspond à des indicateurs de performance financiers non audités utilisés par le Groupe qui ne sont pas codifiés par des organismes de normalisation comptable, tels que définis en page 16 ci-après.

1.7 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 %, 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 € 15 millions en septembre 2021, augmentant sa participation de 74,0 % à 75,4 %, sans entrainer de changement dans la méthode de consolidation (contrôle conjoint).

Autres acquisitions

Le 1er avril 2021, Alstom a acquis la totalité des actions d'Helion Hydrogen Power, une société basée en France et rebaptisée « Alstom Hydrogène ». Cette entreprise prometteuse et innovante, anciennement filiale à 100 % d'AREVA Energies Renouvelables, est spécialisée dans les piles à combustible de haute puissance, complétant ainsi l'expertise d'Alstom dans la technologie de l'hydrogène.

Le 2 avril 2021, Alstom a fait l'acquisition totale de Flertex, un groupe basé en France, spécialisé dans la conception et la fabrication de garnitures de freins (plaquettes et semelles) pour les systèmes de freinage, en particulier pour l'industrie ferroviaire mais aussi pour d'autres applications industrielles.

L'écart d'acquisition préliminaire s'élève à € 14 millions pour les autres acquisitions. Leurs contributions au chiffre d'affaires du Groupe ne sont pas significatives.

2. Performance commerciale

Au cours de l'exercice fiscal 2021/22, le Groupe a connu un succès commercial important dans de multiples zones géographiques et lignes de produits. Les prises de commandes s'élèvent à € 19,3 milliards, représentant une hausse de 33 % sur une base similaire « pro forma en données comparables New Alstom ». Au cours de la même période l'année dernière, dans un contexte de marché défavorable marqué par l'impact de la Covid-19, Alstom a enregistré des prises de commandes de € 9,1 milliards, dont € 0,7 milliards issus de l'acquisition de Bombardier Transport durant la période de 2 mois allant de février à mars 2021.

Décomposition géographique Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 22/mar 21
	31 mars 2022	% contrib	31 mars 2021	% contrib	Réel
<i>(en millions d'€)</i>					
Europe	12 745	66%	6 027	66%	111%
Amérique	3 970	21%	1 050	11%	278%
Asie/Pacifique	2 289	12%	1 059	12%	116%
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	258	1%	964	11%	(73%)
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	19 262	100%	9 100	100%	112%

Décomposition par produit Données base réelle <i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 22/mar 21
	31 mars 2022	% contrib	31 mars 2021	% contrib	Réel
Matériels roulants	9 801	51%	4 484	49%	119%
Services	4 168	21%	2 045	23%	104%
Systèmes	2 654	14%	930	10%	185%
Signalisation	2 639	14%	1 641	18%	61%
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	19 262	100%	9 100	100%	112%

En **Europe**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 12,7 milliards au cours de l'exercice fiscal 2021/22 contre € 6,0 milliards lors de l'exercice précédent.

Le Groupe a confirmé son succès sur le marché français, en remportant le contrat d'environ € 1,1 milliard pour fournir des trains périurbains pour la région parisienne, et le contrat pour le système de métro 100 % automatique pour la ligne 18 du réseau "Grand Paris Express". Alstom a également signé un contrat pour la livraison de 16 trains de 8 voitures pour la ligne Marseille-Toulon-Nice, incluant la maintenance pour une période de 10 ans. L'acquisition de Bombardier Transport a renforcé la performance en Allemagne, où le Groupe a remporté plusieurs contrats majeurs de matériels roulants, notamment la livraison de 64 trains S-Bahn supplémentaires de classe 490 à S-Bahn Hamburg GmbH d'une valeur d'environ € 500 millions, la fourniture de 29 rames automotrices électriques à deux niveaux Coradia Stream High-Capacity™ à DB Regio pour les lignes RE50 et RB51 dans la région de Hesse, la livraison de 17 rames automotrices électriques modernes à grande capacité Coradia Stream™ à DB Regio pour le réseau Main-Weser et la livraison de 32 trains régionaux Coradia™ Continental à Hessische Landesbahn. Alstom a également signé un contrat avec l'Autorité des transports ferroviaires du Bade-Wurtemberg (SFBW), en Allemagne, afin de moderniser 118 trains régionaux en les dotant de la technologie de signalisation digitale, en particulier de la technologie de Conduite automatique des trains (ATO) et du Système européen de contrôle des trains (ETCS).

En outre, Alstom a remporté le plus grand contrat ferroviaire de l'histoire du Danemark, en vertu du contrat-cadre historique passé avec Danish State Railways (DSB) d'une valeur globale de € 2,6 milliards, incluant une première commande ferme de 100 trains régionaux Coradia Stream™ ainsi qu'un accord pour une maintenance complète sur une durée de 15 ans, d'une valeur de € 1,4 milliard. En Norvège, le Groupe a signé le plus important achat ferroviaire de l'histoire du pays avec le contrat-cadre conclu avec Norske Tog (NT) pour fournir jusqu'à 200 trains régionaux Coradia™ Nordic pour une valeur de plus de € 1,8 milliards, avec une première commande ferme de 30 trains s'élevant à € 380 millions. En Irlande, Alstom a signé un accord-cadre de dix ans avec Iarnród Éireann/Irish Rail (IE) portant sur la fourniture de 750 nouvelles voitures périurbaines X'trapolis™ pour le réseau irlandais DART (Dublin Area Rapid Transit), avec une première commande ferme de 19 trains de cinq voitures, d'une valeur de € 270 millions, incluant un contrat de services de 15 ans.

Au Royaume-Uni, la coentreprise 50/50 Hitachi-Alstom High Speed (HAH-S) a signé des contrats avec High Speed Two (HS2) pour la conception, la construction et la maintenance de la prochaine génération de trains à très grande vitesse pour la phase 1 de HS2 dans le cadre d'un contrat de £ 1,97 milliard, comprenant un contrat de maintenance des trains pour une durée initiale de 12 ans.

En Italie, Alstom a remporté un contrat-cadre pour fournir à Trenitalia 150 trains régionaux Coradia Stream™ pour une valeur totale d'environ € 910 millions. En Roumanie, Alstom fournira des services de maintenance préventive et corrective ainsi que des révisions pour un total de 82 trains sur 15 ans à l'opérateur du réseau de métro de Bucarest, Metrex, pour une valeur de € 500 millions. Alstom fournira également 20 trains interrégionaux Coradia Stream™ et les services de maintenance associés sur 15 ans à la Romanian Railway Reform Authority (RRA). En Belgique, le Groupe a obtenu des contrats pour fournir 98 voitures de train multifonctions M7 à deux niveaux supplémentaires à la Société

Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) dans le cadre d'un contrat-cadre signé en 2015. Le Groupe a également signé un accord-cadre pour livrer jusqu'à 50 locomotives électriques Traxx™ de troisième génération à la SNCB pour ses services de transport de passagers, avec une première commande ferme de 24 locomotives. En Grèce, dans le cadre d'un consortium avec Avax et Ghella, Alstom fournira du matériel roulant, des solutions de signalisation et d'infrastructure pour la première section de la ligne 4 du métro d'Athènes.

La performance commerciale de l'an dernier, sur une base individuelle, a été marquée par un important contrat portant sur la fourniture de 152 trains à grande capacité ainsi que les services de maintenance et les pièces détachées à Renfe en Espagne ; la fourniture de 34 trains EMU à deux niveaux Coradia™ Stream à grande capacité, y compris les services de maintenance à LNVG et de 64 tramways à plancher bas en consortium avec Kiepe Electric à KVB en Allemagne ; un grand contrat de systèmes pour la troisième ligne de métro de Toulouse Métropole, une commande de 49 tramways pour Nantes, une commande supplémentaire de 11 trains Citadis™ Dualis™ dans les conditions du contrat-cadre TTNG de la SNCF, et un contrat de signalisation du partenariat ARGOS avec la SNCF pour développer la solution d'enclenchement de nouvelle génération en France ; et un contrat de 30 trains Metropolis™ pour le métro de Bucarest en Roumanie.

Dans la région **Amérique**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 4,0 milliards au cours de l'exercice fiscal 2021/22 contre € 1,1 milliard lors de l'exercice précédent, notamment grâce à une performance exceptionnelle en Amérique latine, où le Groupe a remporté le projet ferroviaire Tren Maya au Mexique, d'une valeur de € 1,0 milliard. Pour ce projet, le consortium dirigé par Alstom-Bombardier fournira 42 trains X'trapolis™, le système complet de signalisation ainsi que la maintenance. Au Brésil, le Groupe livrera 36 rames de huit voitures qui seront mises en service sur les lignes 8-Diamante et 9-Esmerala du métro de São Paulo. Au Chili, le Groupe fournira son système de signalisation Urbalis™ CBTC et 37 trains Metropolis™ pour la nouvelle ligne 7 du Metro de Santiago. En Amérique du Nord, Alstom a signé un contrat pour fournir 60 nouveaux tramways Flexity™ pour la ville de Toronto, un contrat portant sur la fourniture de services d'exploitation et de maintenance pour son système de navettes automatisées (APM) de l'aéroport international de Dallas Fort Worth (DFW) pour les 10 prochaines années, ainsi qu'un contrat portant sur la fourniture de sa solution de contrôle des trains basé sur la communication (CBTC) Cityflo™ 650 pour le système Metromover de Miami-Dade.

La performance de la région Amérique l'année dernière a été principalement portée par la commande initiale de Metra pour 200 voitures de train de banlieue à traction manuelle aux États-Unis.

Dans la région **Asie/Pacifique**, les prises de commandes s'élèvent à € 2,3 milliards, contre € 1,1 milliard sur la même période l'année dernière. Le consortium dirigé par Alstom avec la société taïwanaise de services contractuels et d'ingénierie CTCL a décroché un contrat qui prévoit la fourniture de son système de métro intégré de pointe pour la phase deux de la Ligne Circulaire de Taipei, la part d'Alstom étant évaluée à plus de € 430 millions. De plus, Alstom a signé un contrat de € 300 millions avec le département des transports de l'État de Victoria (DoT) pour la fourniture en local de 25 trains X'trapolis™ à six voitures pour le réseau ferroviaire périurbain de Melbourne.

Les performances de l'année dernière en Asie/Pacifique ont été portées par le contrat de fourniture de voitures de métro pour la ligne 4 de Mumbai et un important contrat de système de signalisation et de télécommunications pour la ligne ferroviaire rapide entre Delhi et Meerut en Inde, ainsi que par le projet d'extension de la ligne 7 du métro de Taipei à Taiwan.

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le Groupe a enregistré des prises de commandes pour un montant de € 0,3 milliard, contre € 1,0 milliard sur la même période l'année dernière, principalement grâce au contrat de fourniture à Casa Transportes de 66 tramways Citadis™ X05 avec une option pour 22 tramways supplémentaires pour les lignes 3 et 4 dont l'ouverture est prévue fin 2023. La performance de l'année précédente était principalement liée à la sécurisation de suites de commandes de matériel roulant et de maintenance sur des projets en activité.

Les principales commandes reçues par Alstom au cours de l'exercice fiscal 2021/22 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Allemagne	Matériels roulants	Fourniture de 64 trains S-Bahn supplémentaires de classe 490 à S-Bahn Hambourg GmbH
Allemagne	Matériels roulants	Fourniture de 29 rames automotrices électriques à deux niveaux Coradia Stream™ High-Capacity à DB Regio pour les lignes RE50 et RB51 dans la région de Hesse
Australie	Matériels roulants	Fourniture de 25 trains de six voitures X'trapolis™ destinés au réseau ferroviaire périurbain de Melbourne
Belgique	Matériels roulants	Fourniture à la SNCB de 98 voitures de train multifonctionnelles à deux niveaux M7 supplémentaires
Brésil	Matériels roulants	Fourniture de 36 trains Metropolis™ pour les lignes 8 et 9 du système ferroviaire métropolitain de São Paulo
Canada	Matériels roulants	Fourniture de 60 nouveaux tramways Flexity™ pour la ville de Toronto
Chili	Matériels roulants / Signalisation	Fourniture du système de signalisation CBTC Urbalis™ et de 37 trains Metropolis™ pour la nouvelle ligne 7 de métro de Santiago
Danemark	Matériels roulants / Services	Fourniture de la première commande ferme de 100 trains régionaux Coradia Stream™ et de l'entretien complet pour une durée de 15 ans à DSB
France	Matériels roulants	Fourniture de 146 trains périurbains pour la région parisienne
France	Matériels roulants / Services	Fourniture de 16 trains de huit voitures pour la ligne Marseille-Toulon-Nice, exploitée par Transdev, ainsi que la maintenance pour une période de 10 ans
Grèce	Systèmes	Fourniture des solutions de matériel roulant, de signalisation et d'infrastructure pour la ligne 4 du métro d'Athènes
Irlande	Matériels roulants / Services	Fourniture de 19 trains de cinq voitures de banlieue X'trapolis™ (premier lot), incluant un contrat de services de 15 ans, dans le cadre d'un contrat-cadre avec Iarnród Éireann/Irish Rail
Mexique	Système / Services	Fourniture du projet ferroviaire Tren Maya, incluant 42 trains X'trapolis™, l'ensemble du système de signalisation ainsi que la maintenance
Norvège	Matériels roulants	Fourniture de 30 trains régionaux Coradia™ Nordic (premier lot) dans le cadre d'un contrat-cadre avec Norske Tog
Roumanie	Matériels roulants / Services	Fourniture de 20 trains interrégionaux Coradia Stream™ et des services de maintenance associés sur une période de 15 ans
Roumanie	Services	15 ans de services de maintenance complets pour le réseau du métro de Bucarest, géré par Metrorex

Royaume-Uni	Matériels roulants / Services	Fourniture de la prochaine génération de trains à très grande vitesse pour la phase 1 du projet HS2, incluant un contrat de maintenance des trains pour une durée initiale de 12 ans en coentreprise avec Hitachi
Taiwan	Systèmes	Fourniture du système de métro intégré pour la phase deux de la Ligne Circulaire de Taipei

3. Carnet de commandes

Au 31 mars 2022, le carnet de commandes atteint € 81,0 milliards, porté par une forte performance commerciale, tout en offrant au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une hausse de 9 % sur une base individuelle par rapport au 31 mars 2021, principalement attribuable aux commandes reçues dépassant les ventes combinées.

Décomposition géographique

Données base réelle

	Exercice clos le		Exercice clos le	
	31 mars 2022	% contrib	31 mars 2021	% contrib
<i>(en millions d'€)</i>				
Europe	44 202	55%	40 804	55%
Amérique	13 116	16%	10 491	14%
Asie/Pacifique	11 622	14%	11 209	15%
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	12 073	15%	12 033	16%
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	81 013	100%	74 537	100%

Décomposition par produit

Données base réelle

	Exercice clos le		Exercice clos le	
	31 mars 2022	% contrib	31 mars 2021	% contrib
<i>(en millions d'€)</i>				
Matériels roulants	40 832	50%	39 052	53%
Services	26 789	33%	24 737	33%
Systèmes	6 282	8%	4 692	6%
Signalisation	7 110	9%	6 056	8%
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	81 013	100%	74 537	100%

Lors des exercices budgétaires, Alstom réévalue l'impact de l'évolution du carnet de commandes de l'entreprise sur les futurs cycles de vente. Les processus budgétaires permettent une réestimation, sur la base des dernières hypothèses de coûts des contrats et des calendriers de planification, de l'évolution des ventes à venir à partir du carnet de commandes. La contribution du carnet de commandes de mars 2022 au chiffre d'affaires des trois prochains exercices devrait se situer entre € 35 milliards et € 37 milliards.

4. Compte de résultat

4.1 Chiffre d'affaires

Les ventes combinées d'Alstom s'élèvent à € 15,5 milliards au cours de l'exercice 2021/22, soit une hausse de 11 % sur une base similaire "proforma en données comparables New Alstom". Les ventes relatives aux contrats non-performants, définis comme étant les ventes sur des projets avec une marge à terminaison négative, tel qu'identifiés au 30 septembre 2021, s'élèvent à € 2,6 milliards au cours de l'exercice. Le chiffre d'affaires total sur l'exercice 2021/22 a augmenté de 76 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Décomposition géographique					% Variation
Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le		mar 22/mar 21
<i>(en millions d'€)</i>	31 mars 2022	% contrib	31 mars 2021	% contrib	Réel
Europe	9 584	62%	5 316	61%	80%
Amérique	2 563	17%	1 351	15%	90%
Asie/Pacifique	2 172	14%	1 093	12%	99%
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	1 152	7%	1 025	12%	12%
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	15 471	100%	8 785	100%	76%

Décomposition par produit					% Variation
Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le		mar 22/mar 21
<i>(en millions d'€)</i>	31 mars 2022	% contrib	31 mars 2021	% contrib	Réel
Matériels roulants	8 647	56%	4 530	51%	91%
Services	3 406	22%	1 745	20%	95%
Systèmes	1 155	7%	947	11%	22%
Signalisation	2 263	15%	1 563	18%	45%
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	15 471	100%	8 785	100%	76%

En **Europe**, les ventes combinées ont atteint € 9,6 milliards, soit 62 % du chiffre d'affaires total du Groupe, ce qui représente une augmentation de 80 % par rapport au chiffre d'affaires d'Alstom sur une base individuelle au cours de la même période l'année dernière. Cela vient principalement de la bonne exécution d'importants contrats de matériels roulants, notamment les trains Coradia™ Stream en Italie et aux Pays-Bas, les trains régionaux Regio 2N et les trains périurbains Francilien pour la SNCF en France, les trains à deux niveaux TWINDEXX pour SBB en Suisse, les trains ICE 4 pour la Deutsche Bahn en Allemagne, les trains Aventura au Royaume-Uni et les voitures multifonctionnelles à deux niveaux de type M7 pour la SNCB en Belgique.

En **Amérique**, le chiffre d'affaires combiné s'est élevé à € 2,6 milliards pour l'exercice fiscal 2021/22, soit 17 % du chiffre d'affaires du Groupe et une augmentation de 90 % par rapport au chiffre d'affaires d'Alstom sur une base individuelle au cours de la même période l'année dernière. Les projets de trains à grande vitesse Amtrak aux États-Unis et du système de métro léger pour le REM au Canada restent les principaux contributeurs aux ventes de la région, avec les véhicules légers sur rail Flexity™ pour Metrolinx et pour la Toronto Transit Commission (TTC) à Toronto, les voitures de métro pour BART à San Francisco et les locomotives ALP-45DP pour New Jersey Transit.

En **Asie/Pacifique**, les ventes se sont élevées à € 2,2 milliards, soit 14 % des ventes du Groupe. Ces ventes ont été portées par la montée en puissance de la production de locomotives électriques en Inde et des trains Metropolis™ pour

l'extension du métro de Sydney en Australie, ainsi que par la bonne exécution du contrat de systèmes pour les trains monorail de Bangkok en Thaïlande et des ensembles de propulsion triphasée IGBT pour Indian Railways.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 1,2 milliard, contribuant à hauteur de 7 % au chiffre d'affaires total du Groupe. Le contrat de systèmes pour les trains monorail du Caire en Egypte et le contrat de matériels roulants pour les trains X'Trapolis™ Mega en Afrique du Sud sont les principaux contributeurs aux ventes de la région ainsi que les locomotives de fret KZ8A pour Kazakhs Railways et Azerbaidjan Railways.

4.2 Recherche et développement

Durant l'année fiscale 2021/22, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint € 667 millions, soit 4,3 % du chiffre d'affaires total du Groupe, reflétant les investissements continus du Groupe dans l'innovation pour développer de solutions de mobilité plus intelligentes et plus écologiques, à la base de la stratégie Alstom in Motion reposant sur trois piliers : la mobilité verte, la mobilité intelligente et la mobilité inclusive et plus saine. Le montant net de la R&D s'élève à € 530 millions avant dotation aux amortissements des Affectations du Prix d'Acquisition (« APA »).

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
Dépenses brutes de R&D	(667)	(443)
<i>Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	4,3%	5,0%
Financements reçus	82	91
Dépenses nettes de R&D	(585)	(352)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	124	106
Dotation aux amortissements des coûts de développements capitalisés (*)	(69)*	(63)
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat) (*)	(530)	(309)
<i>Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	3,4%	3,6%

(*) Excluant € (74) millions de dotations aux amortissements de l'affectation du prix d'acquisition de Bombardier Transport sur l'exercice s'arrêtant au 31 Mars 2022,

Alstom a continué le développement du train à très grande vitesse **Avelia Horizon™**, entièrement financé par SpeedInnov, avec deux trains de présérie ayant déjà subi des tests statiques, qui seront suivis par des tests dynamiques au centre de test de Velim puis sur les voies de chemin de fer françaises. Alstom a par ailleurs décidé avec Ademe d'étendre à travers SpeedInnov la gamme **Avelia Horizon™** aux configurations requises pour adresser les marchés européens.

Les autres développements concernant le matériel roulant se sont focalisés sur la gamme **Coradia Stream™**, qui a été élargie avec des voitures plus longues et une chaîne de traction de 15kV (DACH) ; les locomotives Alstom **TRAXX Multi-system 3**, avec le développement de la version passager à 200 km/h ainsi que le programme Alstom **Green Traction** (batterie et hydrogène). L'expertise en hydrogène été renforcée par l'acquisition d'Hélion (nouvelle génération de piles pour améliorer les performances et la durée de vie).

La ligne de produits Services se concentre sur la réponse à l'enjeu des conceptions d'exploitation vertes, durables et plus efficaces. Les **initiatives Green re-tractioning** incluent par exemple la remise à jour des locomotives avec des moteurs à combustion interne à hydrogène et la capacité à apporter de l'autonomie aux lignes non électrifiées via la fonctionnalité « Last-mile ». C'est désormais applicable pour les distances courtes avec des solutions hybride diesel, jusqu'à 100 km avec la solution batterie, 600 km avec des trains bimodaux hydrogène/caténaire et jusqu'à 1 000 km pour une solution hydrogène sans caténaire

La ligne de produits Signalisation a travaillé sur la convergence **Atlas ETCS**, la solution à-bord **ERTMS** de niveau 2, pour équiper l'ensemble de la flotte ferroviaire norvégienne avec la solution à-bord de contrôle de train **ATLAS™**. Alstom a continué le développement des **solutions CBTC Urbalis Fluence™** et **Urbalis 400™** (Taipei CL2, Santiago L7) pour les métros et tramways, livrant la Shenzhen L20 (Fluence) et la **ICONIS Suite** pour les Centres de Contrôle Opérationnels, maximisant la fluidité du trafic et l'orchestration des opérations à distance.

Le département Alstom Innovations a poursuivi le développement du fret autonome, qui atteint avec succès le niveau GoA2 (Grade of Automation 2) avec la SNCF dans des conditions opérationnelles réelles. En janvier 2022, Alstom a testé avec succès, avec une vraie locomotive de fret, un premier prototype d'équipements de perception capables de « voir » les signaux rouge latéraux, ce qui est une étape nécessaire vers le niveau GoA3.

4.3 Performance opérationnelle

Au cours de l'exercice fiscal 2021/22, le résultat d'exploitation ajusté combiné d'Alstom a atteint € 767 millions, soit une marge opérationnelle de 5,0 %, contre € 645 millions ou 7,3 % au cours de la même période de l'exercice précédent. La mise en place du plan de synergies est en bonne voie, avec un impact sur le résultat d'exploitation ajusté de € 102 millions au cours de l'exercice fiscal 2021/22.

Le pourcentage de marge opérationnelle a été négativement impacté par le chiffre d'affaires de € 2,6 milliards réalisé à marge brute nulle, principalement lié aux projets hérités de Bombardier Transportation. Alstom a investi de manière significative dans ces projets au cours de l'exercice 2021/22, réalisant de solides progrès dans la stabilisation des projets, confirmant ainsi l'ambition du Groupe d'améliorer progressivement la rentabilité de son carnet de commandes. Cette stabilisation s'est également traduite par une augmentation progressive de la production, permettant une augmentation du chiffre d'affaires et de la marge associée au second semestre.

Les frais de vente et d'administration en pourcentage ont représenté 6,4 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 7,2 % l'exercice précédent sur une base individuelle, confirmant ainsi la capacité du Groupe à réaliser d'importantes synergies de coûts dans les années à venir.

Sur la période, la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles du Groupe s'élève à € 145 millions, en augmentation par rapport à la contribution de € 50 millions de l'exercice précédent. La contribution de CASCO Signal Limited s'élève à € 50 millions, tandis que la contribution des anciennes sociétés mises en équivalence de Bombardier Transport s'élève à € 95 millions.

4.4 Du résultat d'exploitation ajusté au résultat net ajusté

Au cours de l'exercice 2021/22, Alstom a enregistré des charges de restructuration et de rationalisation de € (138) millions, liées principalement à un plan de transformation en Allemagne et en Suisse pour € (105) millions, à la fermeture d'Aptis pour € (16) millions ainsi qu'à des initiatives diverses en France, en Europe et aux Etats-Unis pour € (17) millions.

Les coûts d'intégration, la perte de valeur sur actifs et autres coûts pour un montant de € (209) millions correspondent aux coûts liés à l'intégration de Bombardier Transport pour un montant de € (94) millions, un impact exceptionnel de € (46) millions sur l'exercice 2021/22 provenant de l'arrêt annoncé et programmé des activités d'Aptis par Alstom, les

dépenses et moins-values liées à des actifs détenus en vue de la vente pour € (28) millions, des frais de litige à hauteur de € (8) millions, et diverses dépenses exceptionnelles pour € (33) millions.

Le résultat d'exploitation avant impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») d'Alstom, incluant les coûts de restructuration et de rationalisation, les coûts d'intégration, les pertes de valeur sur actifs et les autres coûts non-opérationnels, s'établit à € 275 millions, contre un montant ajusté de € 384 millions lors de la même période de l'exercice précédent.

Les frais financiers nets se sont élevés à € (25) millions, contre € (68) millions pour la même période de l'année précédente. Ceci est essentiellement dû à l'effet de change financier lié au fait que la partie inefficace de l'acquisition de Bombardier Transport a déjà été impacté lors de l'exercice précédent, ainsi qu'à un coût net des couvertures de change liées aux activités opérationnelles plus favorables en raison de la composition du portefeuille de cet exercice, notamment pour Cairo Monorail.

Le Groupe a enregistré une charge d'impôt sur le résultat de € (27) millions durant l'exercice 2021/22, correspondant à un taux d'imposition effectif de hors APA de 27 %, contre € (63) millions à la même période l'an dernier pour un taux d'imposition effectif de 27 %.

La quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence s'élève à € (334) millions, excluant l'amortissement de l'APA provenant des coentreprises chinoises de € (13) millions. Elle est impactée par la dépréciation de Transmashholding (TMH) de € (441) millions, qui contrebalance la solide contribution de la joint-venture CASCO Signal Limited ainsi que celle des joint-ventures Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (anciennement Bombardier Sifang) et Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.

Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle s'établit à € 21 millions, contre € 12 millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

Le résultat net ajusté, représentant le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, excluant l'APA net de la charge d'impôt correspondante, s'élève à € (173) millions pour l'exercice fiscal 2021/22, contre un résultat net ajusté de € 301 millions lors de l'exercice précédent.

4.5. Du résultat net ajusté au résultat net

Durant l'exercice 2021/22, l'amortissement des actifs exclusivement évalués lors de la détermination de l'allocation du prix d'achat ("APA") dans le cadre de regroupement d'entreprises s'élève à € (444) millions avant impôts. L'effet fiscal positif associé à l'APA s'élève à € 41 millions, contre € 23 millions l'année dernière.

Le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, incluant l'effet net de l'APA après impôt pour € (403) millions, s'élève à € (576) millions, contre € 240 millions au cours de la même période l'exercice précédent.

Le résultat net des activités non poursuivies s'établit à € (5) millions. En conséquence, le résultat net combiné du Groupe (part du Groupe) s'élève à € (581) millions pour l'exercice fiscal 2021/22, contre € 247 millions au cours de la même période l'année précédente.

5. Cash-flow libre

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
EBIT avant APA	275	384
Dépréciations et amortissements (avant APA)	445	307
Charges de restructuration décaissées	100	(16)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(303)	(158)
R&D capitalisés	(125)	(106)
Variation du besoin en fonds de roulement (*)	(1 383)	(1 001)
Frais financiers décaissés	9	(79)
Impôts sur les sociétés décaissés	(141)	(94)
Autres	131	60
CASH-FLOW LIBRE	(992)	(703)

() La variation du besoin en fonds de roulement de € 1 383 millions correspond aux € 1 349 millions de variation du besoin en fonds de roulement résultant d'activités opérationnelles détaillées dans les états financiers consolidés intermédiaires résumés, dont les € 100 millions de variation des provisions pour restructuration, et les € (66)m d'impôt sur les sociétés et autres taxes ont été exclus.*

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à € (992) millions pour l'exercice 2021/22 contre € (703) millions pour la même période de l'année précédente.

Comme anticipé, la génération de trésorerie a notamment été défavorablement impactée par € (1 383) millions de consommation en fonds de roulement, contre € (1 001) millions sur la même période de l'exercice précédent, provenant des efforts continus de stabilisation des projets liés à l'intégration de Bombardier Transport, du phasage du fonds de roulement et de l'accélération industrielle.

Les dépréciations et amortissements, excluant l'APA, s'élèvent à € 445 millions (€ 876 millions en incluant l'APA), contre un montant ajusté de € 391 millions l'année précédente, (€ 307 millions en incluant l'APA). L'amortissement lié au droit d'utilisation sur l'actif s'élève à € 139 millions au de l'exercice, contre € 99 millions sur l'année fiscale 2020/21, une hausse principalement attribuable à la contribution de Bombardier Transport dans le Groupe.

La trésorerie nette financière s'est améliorée pour atteindre € 9 millions, contre € (79) millions l'année dernière, principalement grâce aux intérêts générés par les excédents de trésorerie déposés par les filiales d'Alstom sur des comptes de dépôt et à la rémunération de l'émission de notre programme de Papier Commercial Européen négociable.

Pour l'exercice 2021/22, Alstom a dépensé € (303) millions en dépenses d'investissement. Outre les investissements nécessaires pour le maintien des actifs en état opérationnel sur l'ensemble de notre empreinte industrielle, les investissements majeurs incluent le solde des développement pour soutenir la préparation des activités de fabrication en France (Crespin et La Rochelle) ou en Amérique (Hornell et Sahagun) ainsi que les investissements nécessaires pour atteindre nos taux de production en Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale (Afrique du Sud), en France (Valenciennes), en Asie Pacifique (Sricity) et en Europe (Ceska Lipa et Wroclaw).

Les « autres » éléments du cash-flow libre ont atteint € 131 millions au cours de l'année fiscale et intègrent principalement les dividendes liés aux résultats de nos coentreprises CASCO Signal Limited et des coentreprises chinoises de Bombardier Transport.

6. Trésorerie (dette) nette

Au 31 mars 2022, le Groupe a enregistré une trésorerie nette de € (2 085) millions, contre une trésorerie nette de € (899) millions au 31 mars 2021. La baisse de € (1 186) millions provient essentiellement de la consommation de cash-flow libre.

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 810 millions au 31 mars 2022, le Groupe bénéficie d'une solide liquidité avec :

- Une facilité de crédit renouvelable de € 1 750 millions avec une échéance en janvier 2025, et deux options d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs. Cette facilité est inutilisée à la clôture de mars ;
- Une facilité de crédit renouvelable de € 2 500 millions avec une échéance en janvier 2027, et deux options d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs. Cette facilité est également inutilisée à la clôture de mars ;

Grace à ces lignes, le groupe bénéficie de € 5 060 millions de liquidités disponibles, en appui du programme NEU CP porté à € 2 500 millions en juillet 2021.

7. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 31 mars 2022 s'élèvent à € 9 024 millions (y compris les intérêts minoritaires) contre € 9 117 millions au 31 mars 2021. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de € (581) millions au titre de l'exercice fiscal 2021/22 ;
- La réévaluation des engagements de retraites à prestations définies (reportées en capitaux propres) pour un montant de € 326 millions nets d'impôt ;
- Des écarts de conversion pour un montant de € 161 millions.

8. Evènements postérieurs à la clôture

Le 25 avril 2022, Alstom a signé la convention d'achat des actions avec CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) pour la cession de sa plateforme Coradia Polyvalent, son site de production de Reichshoffen en France et sa plateforme Talent 3.

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

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

9.1 Commandes Reçues

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

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

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

9.2 Ratio « commandes sur chiffre d'affaires »

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

9.3 Marge brute ajustée avant APA

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

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

9.4.1 Résultat d'exploitation ajusté

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

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

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

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

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

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

9.4.2 Résultat d'exploitation avant APA

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

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

	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
<i>(en millions d'€)</i>		
Chiffre d'affaires	15 471	8 785
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	767	645
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	<i>5,0%</i>	<i>7,3%</i>
Charges de restructuration et rationalisation	(138)	(14)
Perte de valeur sur actifs et autres	(209)	(197)
Renversement de la contribution des sociétés mises en équivalence	(145)	(50)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) AVANT APA	275	384
Amortissement lié à l'APA*	(444)	(84)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	(169)	300

(*) Montant brut hors taxe.

9.5 Résultat net ajusté

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
Résultat Net Ajusté	(173)	301
Amortissements d'actifs valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition	(403)	(61)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (PART DU GROUPE)	(576)	240

9.6 Cash-Flow libre

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

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	(577)	(457)
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>		
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(428)	(263)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	13	17
CASH FLOW LIBRE	(992)	(703)

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

Le cash-flow libre s'établit à € (992) millions au cours de l'exercice fiscal 2021/22, contre € (703) millions au cours de la même période de l'exercice précédent.

9.7 Capitaux employés

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

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

Au 31 mars 2022, les capitaux employés ont atteint € 12 102 millions, comparés aux € 11 228 millions à fin mars 2021.

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
Actifs non courants	17 273	17 069
moins impôts différés	(452)	(541)
moins actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette	(141)	(174)
moins actifs de couverture des engagements de retraite	-	-
Capitaux employés - actifs non courants (A)	16 680	16 354
Actifs courants	13 068	11 167
moins trésorerie et équivalents de trésorerie	(810)	(1 249)
moins autres actifs financiers courants	(81)	(28)
Capitaux employés - actifs courants (B)	12 177	9 889
Passifs courants	16 209	14 828
moins dettes financières courantes	(313)	(526)
plus les obligations au titre de contrats de location	566	590
moins les autres obligations associée à une dette financière	(143)	(172)
plus provisions non courantes	437	295
Capitaux employés - passifs (C)	16 756	15 016
CAPITAUX EMPLOYES (A)+(B)-(C)	12 102	11 228

9.8 Trésorerie (dette) nette

La trésorerie nette est définie comme la somme de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des autres actifs financiers courants, et des actifs financiers non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière, diminuée de la dette financière courante et non courante. Au 31 mars 2022, le Groupe a enregistré un niveau de trésorerie de € (2 085) millions, comparé à une position de trésorerie de € (899) millions au 31 mars 2021 sur une base individuelle.

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022	Exercice clos le 31 mars 2021
Trésorerie et équivalents de trésorerie	810	1 250
Autres actifs financiers courants	54	28
Actifs financiers non courants directement associés	27	-
<i>moins:</i>		
Dettes financières courantes	313	526
Dettes financières non-courantes	2 663	1 651
Trésorerie nette/(endettement net) en fin de période	(2 085)	(899)

9.9 Proforma en données comparables Nouveau Alstom

Les variations « Pro forma en données comparables Nouveau Alstom », commandes reçues et chiffre d'affaires, correspondent à la variation en données comparables d'Alstom post acquisition de Bombardier Transport en intégrant Bombardier Transport sur les périodes comparables précédentes à l'acquisition. Les données financières antérieures à l'acquisition utilisées pour calculer les variations "Pro forma en données comparables Nouveau Alstom", chiffres d'affaires, sont issues des comptes historiques respectivement d'Alstom et de Bombardier Transport. Afin d'assurer la comparabilité des résultats, les retraitements pro forma tels que présentés dans le chapitre 3 du DEU « Informations Financières Condensées Pro Forma Non Auditées au 31 mars 2021 » ont été appliqués. Les données relatives à la performance commerciale correspondent aux commandes reçues par Alstom et Bombardier Transport en intégrant Bombardier Transport sur les périodes comparables précédentes à l'acquisition. Ces indicateurs ne sont pas présentés sur une base organique et, par conséquent, ne sont pas retraités afin d'éliminer l'incidence des modifications de périmètre et de la conversion en euros des comptes libellés en devises étrangères.

Le chiffres d'affaires des T1, T2 et T3 2020/21 de Bombardier Transport ont été convertis aux taux de change EUR/USD trimestriels moyens préétablis de 1/1,1004 pour T1 tel que communiqué dans le rapport financier T2 2020 de Bombardier Inc ; 1/1,1648 pour le T2 tel que communiqué dans le rapport financier T3 2020 de Bombardier Inc ; 1/1,1910 pour le T3 tel que communiqué dans le rapport financier T4 2020 de Bombardier Inc.

Le chiffre d'affaires du T4 correspond à la variation à périmètre constant pour Alstom et Bombardier Transport combinés, en considérant l'activité de Bombardier Transport dans son ensemble jusqu'à la date de clôture du 29 janvier 2021 et le T4 2020/21 de New Alstom qui comprenait l'héritage d'Alstom au T4 2020/21 et la contribution de Bombardier Transport pour 2 mois (février et mars 2021). Les données financières mensuelles de Bombardier Transport de janvier 2021 (non auditées) sont extraites du compte de gestion de Bombardier Transport en euros. Les données financières postérieures à la date d'acquisition sont extraites des états historiques d'Alstom et de Bombardier Transportation combinés, préparés en euros selon les normes IFRS.

Les commandes reçues du T1, T2 et T3 2020/21 de Bombardier Transport ont été converties aux taux de change EUR/USD trimestriels de clôture de 1/1,1284 pour le T1, tel que communiqué dans le rapport financier Q2 2020 de Bombardier Inc ; 1/1,1702 pour le T2, tel que communiqué dans le rapport financier Q3 2020 de Bombardier Inc ; 1/1,2271 pour le T3, tel que communiqué dans le rapport financier Q4 2020 de Bombardier Inc.

Les commandes de Bombardier Transport pour janvier 2021 ont été extraites du compte de gestion de Bombardier Transport en euros.

9.10 Etats financiers ajustés, EBIT et Résultat net ajusté

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

(en millions d'€)	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements				Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	(3)	(4)	
31 mars 2022						
Chiffre d'affaires	15 471					15 471
Coût des ventes	(13 746)	357	46	20		(13 323)
Marge Brute Ajustée avant APA ^(*)	1 725	357	46	20	-	2 148
Frais de recherche et développement	(604)	74				(530)
Frais commerciaux	(354)					(354)
Frais administratifs	(642)					(642)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				145	145
Résultat d'exploitation ajusté ^(*)	125	431	46	20	145	767
Autres produits/(charges)	(281)		(46)	(20)		(347)
Reprise de la quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				(145)	(145)
Résultat d'exploitation avant APA ^(*)	(156)	431	-	-	-	275
Frais financiers	(25)					(25)
Résultat avant impôts	(181)	431	-	-	-	250
Charge d'impôt	(27)	(41)				(68)
Quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence	(347)	13				(334)
Résultat net des activités poursuivies	(555)	403	-	-	-	(152)
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(21)					(21)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ^(*)	(576)	403	-	-	-	(173)
Allocation du Prix d'Achat (APA) net de la charge d'impôt correspondante	-	(403)				(403)
Résultat net des activités non poursuivies	(5)					(5)
Résultat net (part du Groupe)	(581)	-	-	-	-	(581)

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

Ajustements au 31 mars 2022 :

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

<i>(en millions d'€)</i>	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements				Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	(3)	(4)	
31 mars 2021						
Chiffre d'affaires	8 785					8 785
Coût des ventes	(7 400)	62	21	68	-	(7 249)
Marge Brute Ajustée avant APA (*)	1 385	62	21	68	-	1 536
Frais de recherche et développement	(318)	9				(308)
Frais commerciaux	(230)					(230)
Frais administratifs	(403)					(403)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				50	50
Résultat d'exploitation ajusté (*)	434	71	21	68	50	645
Autres produits/(charges)	(134)	13	(21)	(68)		(211)
Reprise de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				(50)	(50)
Résultat d'exploitation avant APA (*)	300	84	-	-	-	384
Frais financiers	(68)					(68)
Résultat avant impôts	232	84	-	-	-	316
Charge d'impôt	(63)	(23)				(86)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	83					83
Résultat net des activités poursuivies	252	61	-	-	-	313
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(12)					(12)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté (*)	240	61	-	-	-	301
Allocation du Prix d'Achat (APA) net de la charge d'impôt correspondante	-	(61)				(61)
Résultat net des activités non poursuivies	7					7
Résultat net (part du Groupe)	247	-	-	-	-	247

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

Ajustements au 31 mars 2021 :

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

9.11 De la Valeur d'Entreprise à la Valeur Nette

		Exercice clos le
<i>(en millions d'€)</i>		31 mars 2022
Dette brute totale, incluant les obligations locatives	(1)	3 539
Engagements de retraite net des actifs d'impôts différés et anticipés liés aux retraites	(2)	803
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	113
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(4)	(810)
Autres actifs financiers courants	(4)	(54)
Autres actifs financiers non-courants	(5)	(48)
Actifs/(Passifs) d'impôts différés nets	(6)	(276)
Participations dans des entreprises associées & JVs, excluant les JVs chinoises	(7)	(118)
Participations non-consolidées	(8)	(79)
Bridge		3 070

- (1) Dette et locations court-terme et long-terme (Note 27), excluant la location à un opérateur métro de Londres pour € 146 millions due à un actif financier équivalent (Notes 15 et 27)
- (2) En accord avec la Note 29, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles en accord avec la Note 8.2
- (3) En accord avec le bilan
- (4) En accord avec le bilan
- (5) Autres actifs non-courants : prêts aux participations non-consolidées pour € (21) millions et dépôt sur un prêt US pour € (27) millions (Notes 15 et 27)
- (6) Actifs/(Passifs) d'impôts différés - en accord avec le bilan, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles (Note 8.2)
- (7) JVs - dans la mesure où elles ne sont pas incluses dans la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalences et incluses dans les activités opérationnelles du Groupe / Cash-flow libre, donc excluant les JVs chinoises
- (8) Participations non-consolidées en accord avec la Note 14

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2022
Plan d'amortissement, tel que rapporté dans le Compte de Résultat ^(*)	
2021	(71)
2022	(428)
2023	(398)
2024	(372)
2025	(376)
2026	(267)
2027	(215)
2028	(205)
2029	(167)
2030	(140)
2031	(108)
2032	(97)
Au-delà	(290)

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