

Rapport financier Annuel

Au 31 mars 2026



Rapport d'activité sur les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2026

1. Evénements significatifs de l'exercice fiscal clos le 31 mars 2026

Incertitudes liées à la situation au Moyen-Orient

Le Groupe suit de près les conséquences de la situation au Moyen-Orient, où il dispose de projets en cours dans les pays concernés (2 à 3 % du carnet de commandes & du chiffre d'affaires).

Dans ce contexte, après avoir mis en œuvre les mesures de santé et de sécurité nécessaires afin de protéger l'ensemble de ses collaborateurs, le Groupe a pris les mesures appropriées et déployé des dispositifs d'atténuation afin d'assurer la poursuite de l'exécution de ses activités dans chacun des pays concernés.

De manière plus générale, cette situation génère des incertitudes sur les activités économiques (notamment l'inflation, la volatilité des prix de l'énergie et de certaines matières premières, la hausse des taux d'intérêt, les perturbations des chaînes d'approvisionnement, etc.). Néanmoins, le Groupe suit attentivement l'augmentation potentielle de ses coûts (prix de l'énergie et des matières premières, logistique, chaîne d'approvisionnement et inflation des salaires). À fin mars 2026, le Groupe estime être bien protégé contre ces effets, notamment grâce à des contrats à prix fixe conclus sur l'électricité et le gaz, sécurisant l'essentiel de la consommation prévue sur l'exercice 2026/2027 (principalement en Europe, représentant 86 % du besoin d'énergie), ainsi qu'à des mécanismes contractuels d'ajustement des prix (72% du carnet de commandes étant couvert par des clauses d'indexation des prix sur l'inflation globale – indices des matières premières, de l'énergie et du travail). Ces mécanismes peuvent toutefois ne pas compenser intégralement toutes les variations de coûts, en particulier en cas de perturbations soudaines ou prolongées des marchés.

Le Groupe a pris en compte les impacts potentiels liés au contexte spécifique décrit ci-dessus dans les principales hypothèses et dans le plan d'affaires utilisé pour le processus de tests de dépréciation, sur la base des meilleures estimations et du niveau de visibilité disponibles au 31 mars 2026 : les hypothèses retenues reposaient sur la continuité des activités et sur une crise de courte durée.

Sur la base de ces hypothèses, des tests de dépréciation ont été réalisés sur le goodwill et les technologies (voir Note 11 des états financiers), sans qu'aucune dépréciation n'ait été identifiée au 31 mars 2026. La comptabilisation des impôts différés actifs a été évaluée sur la base d'estimations raisonnables et des informations disponibles à fin mars 2026 (voir Note 8 des états financiers).

Des analyses de sensibilité, incluant des scénarios reflétant des hypothèses moins favorables, ont été réalisées sur les principales variables utilisées dans les tests de dépréciation. Aucun de ces scénarios ne conduirait à une dépréciation, les valeurs recouvrables demeurant supérieures aux valeurs comptables.

Une équipe Alstom – Agile, Inclusive et Responsable

La décarbonation est au cœur de la stratégie d'Alstom et contribue au quotidien à une mobilité à faibles émissions de carbone.

Le Groupe réduit activement ses émissions directes et indirectes (Scopes 1 et 2 : 110,9 ktCO₂e en 2025/26), notamment grâce à l'atteinte, fin 2025, de son objectif de recourir à 100 % d'électricité issue de sources renouvelables.

Alstom renforce également sa collaboration avec ses clients (Scope 3 : 49 MtCO₂e en 2025/26) afin de contribuer de manière significative à l'atteinte de ses engagements validés par la SBTi.

L'engagement des fournisseurs est un levier clé pour décarboner les composants utilisés dans les trains. Alstom et Outokumpu ont ainsi engagé un partenariat visant à fournir de l'acier inoxydable présentant une empreinte carbone jusqu'à 93 % inférieure à la moyenne mondiale de l'industrie. La première livraison, destinée aux nouvelles rames de métro Metropolis d'Alstom, est attendue en 2026 et soutient les objectifs du Groupe en matière d'éco conception ainsi que la réduction de 30 % des émissions de carbone liées aux achats de biens et services à l'horizon 2030.

À fin mars 2026, l'ensemble des solutions d'Alstom étaient éco conçues, avec un taux de matières recyclées atteignant 27,3 %, tandis que les gains continus en efficacité énergétique des trains de voyageurs ont permis une réduction de 5 % de l'intensité carbone. Cette année, Alstom s'est vu attribuer par le Greater Wellington Regional Council (Nouvelle Zélande) un contrat portant sur la conception, la fabrication et la fourniture de 18 trains régionaux Adessia Stream B électriques à batteries (BEMU) de cinq voitures. Ces rames visent à remplacer les trains tractés par des locomotives diesel actuelles et permettront une exploitation sans émissions directes de gaz à effet de serre sur les sections non électrifiées du réseau ferroviaire de Wellington.

Par ailleurs, Alstom a publié pour la troisième année consécutive des indicateurs clés de performance alignés sur la Taxonomie européenne relatifs au chiffre d'affaires, aux investissements (Capex) et aux dépenses opérationnelles (Opex), reposant sur des analyses renforcées et soutenues par des outils d'automatisation. En 2025/26, la part du chiffre d'affaires alignée sur la Taxonomie européenne s'est établie à 70 % (+4 points par rapport à 2024/25), reflétant le positionnement solide du portefeuille du Groupe au service de la mobilité durable et de l'atténuation du changement climatique.

Enfin, l'équilibre femmes hommes constitue un pilier essentiel de la stratégie Développement durable et RSE du groupe à horizon 2030. Alstom progresse vers son objectif de 32 % de femmes parmi les cadres, ingénieurs et professions spécialisées (MEP), atteignant 26,6 % en 2025/26 (+1 point par rapport à 2024/25). Le Groupe poursuivra le déploiement de ses actions au cours des prochains mois.

La performance d'Alstom en matière de responsabilité sociétale des entreprises est régulièrement évaluée par plusieurs agences de notation extra financière. Le Groupe a enregistré une nette amélioration de sa notation EcoVadis avec un score de 93/100 (+6 points), assorti de la distinction « Platinum », plaçant Alstom parmi le top 1 % des entreprises les plus engagées sur le plan environnemental, des achats responsables, de l'éthique, des droits humains et du social. Alstom a également amélioré sa notation MSCI, passant de AA à AAA, correspondant à la meilleure catégorie ESG dans cette évaluation. Ces résultats illustrent la solidité de la performance du Groupe et son engagement stratégique en faveur de la durabilité, confirmant sa position de leader dans le secteur.

1.1. Chiffres clés pour Alstom sur l'exercice fiscal 2025/26

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

<i>(en millions d'€)</i>	% Variation mar 26/mar 25		
	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025	Réel
Commandes reçues ⁽¹⁾	27 628	19 845	39 %
Chiffre d'affaires	19 171	18 489	4 %
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	2 555	2 613	(2) %
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	1 168	1 177	(1) %
<i>Marge d'exploitation ajustée ⁽¹⁾</i>	<i>6.1 %</i>	<i>6.4 %</i>	
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	797	831	
Résultat d'exploitation ⁽⁴⁾	544	463	
Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	559	498	
Résultat net (part du Groupe) ⁽³⁾	324	149	
Cash Flow Libre ⁽¹⁾	336	502	

<i>(en millions d'€)</i>	% Variation mar 26/mar 25		
	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025	Réel
Carnet de commandes	104 412	94 960	10 %
<i>Marge brute en % sur le carnet de commandes ⁽¹⁾</i>	<i>18,0%</i>	<i>17,8%</i>	
Trésorerie / (Dette) nette ⁽¹⁾	(404)	(434)	
Capitaux propres	10 784	10 577	

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

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

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

⁽⁴⁾ Hors APA provenant de joint-ventures comptabilisé en quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence.

La marge d'exploitation ajustée en pourcentage du chiffre d'affaires s'établit à 6,1 % pour l'année fiscale 2025/26 contre 6,4 % lors de l'exercice 2024/25, impactée par un effet de change défavorable pour (20) pb, un impact de périmètre négatif pour (10) pb lié à la cession des activités de signalisation en Amérique du Nord, des investissements de R&D pour (20) pb et l'exécution des projets pour (60) pb partiellement compensés par la performance des joint-ventures pour 40 pb et les effets positifs de la réduction des frais commerciaux et administratifs pour 40 pb.

1.2. Données organiques

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025			mar 26/mar 25	
	Données réelles	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Commandes reçues	27 628	19 845	(388)	19 457	39%	42%
Chiffre d'affaires	19 171	18 489	(609)	17 880	4%	7%

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025			mar 26/mar 25	
	Données réelles	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
Carnet de commandes	104 412	94 960	(1 160)	93 800	10%	11%

En données publiées, le montant des commandes reçues et du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice fiscal 2024/25 sont retraités pour refléter le taux de change moyen de mars 2026. Le carnet de commandes de mars 2025 est révisé avec les taux de clôture de mars 2026. Ces retraitements montrent une appréciation globale de l'euro vis-à-vis de la plupart des devises composant le portefeuille d'Alstom.

- Les commandes reçues ont été principalement affectées par un effet de conversion défavorable dû à l'appréciation de l'euro (EUR) face au dollar américain (USD), au dollar australien (AUD), à la roupie indienne (INR) et au dollar canadien (CAD). Cet effet de change défavorable a été en partie compensé par la hausse de la couronne suédoise (SEK) face à l'euro (EUR).
- Le chiffre d'affaires a été principalement impacté par la dépréciation du dollar américain (USD), de la roupie indienne (INR), du dollar australien (AUD) et au dollar canadien (CAD) face à l'euro (EUR). En plus des variations de taux de change, les ventes ont également été retraitées des effets de variations de périmètre liés à la cession des activités de signalisation aux Etats-Unis.
- Le carnet de commandes a été impacté significativement par un effet de change défavorable qui vient principalement de la dépréciation de la roupie indienne (INR), du dollar américain (USD), de la livre sterling (GBP), du dollar canadien (CAD) et du riyal saoudien (SAR) face à l'euro (EUR). Cet effet de change défavorable a été en partie compensé par la hausse du dollar australien (AUD) face à l'euro (EUR).

1.3. Périmètre de consolidation

Au 31 mars 2026, Alstom a acquis auprès du groupe Cummins des activités liées aux piles à combustible à hydrogène dédiées au ferroviaire.

Dans le cadre de cette opération, Alstom a acquis la totalité de la société Hydrogenics GmbH, basée à Herten (Allemagne), spécialisée dans la conception et la fourniture de systèmes de piles à combustible pour les trains.

Cette transaction n'est pas significative à l'échelle des états financiers consolidés et n'a pas d'impact significatif sur la situation financière du Groupe.

2. Perspectives pour l'exercice 2026/27

Dans le cadre de l'élaboration de ses perspectives pour l'exercice fiscal 2026/27, le Groupe fait l'hypothèse de l'absence de perturbations supplémentaires liées au contexte géopolitique, notamment au Moyen-Orient, ainsi que de sa capacité continue à atténuer l'impact des fluctuations des droits de douanes.

Le Groupe confirme les perspectives pour l'exercice fiscal 2026/27 partagées le 16 avril 2026 :

- Ratio « commandes sur chiffre d'affaires » au-dessus de 1 pour le Groupe,
- Croissance organique du chiffre d'affaires à environ 5 %,
- Nombre de voitures produites compris entre 4 400 et 4 500,
- Marge d'exploitation ajustée prévue à environ 6,5%,
- Génération de cash-flow libre positif,
- Saisonnalité entraînant une consommation de cash-flow libre d'environ € (1,5) milliard au S1 2026/27.

Ambitions financières

Le Groupe évolue sur un marché ferroviaire porteur. À la suite de l'exercice fiscal 2025/26, au cours duquel la rentabilité a été inférieure aux attentes, la priorité du Groupe est de rétablir une exécution homogène et maîtrisée sur l'ensemble de ses lignes de produits.

Le Groupe présentera un plan opérationnel complet ainsi que ses ambitions à moyen terme lors d'un Capital Markets Day prévu début 2027. Sa mise en œuvre rigoureuse sera essentielle pour transformer la marge brute de 18,0 % du carnet de commandes à fin mars 2026 en une amélioration progressive de la marge d'exploitation ajusté vers un niveau de 8 % à 10 %, ainsi qu'en une amélioration de la génération de trésorerie.

3. Performance commerciale et opérationnelle

3.1. Performance commerciale

Au cours de l'exercice fiscal 2025/26, le Groupe a connu un succès commercial significatif dans plusieurs régions géographiques, en particulier en Europe, dans les Amériques et en Asie/Pacifique, ainsi que sur plusieurs lignes de produits, principalement le matériel roulant et les Systèmes. Le volume des commandes a atteint € 27,6 milliards, en hausse de 39 % par rapport aux € 19,8 milliards de l'exercice fiscal 2024/25.

Décomposition géographique Données base réelle (en millions d'€)	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 26/mar 25	
	31 mars 2026		31 mars 2025		Réel	Organique
		% contrib		% contrib		
Europe	15 609	56 %	13 093	66 %	19 %	19 %
Amérique	7 888	29 %	3 441	17 %	129 %	144 %
Asie/Pacifique	2 867	10 %	1 684	9 %	70 %	84 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	1 264	5 %	1 627	8 %	(22) %	(20) %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	27 628	100 %	19 845	100 %	39 %	42 %

Décomposition par produit Données base réelle (en millions d'€)	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 26/mar 25	
	31 mars 2026		31 mars 2025		Réel	Organique
		% contrib		% contrib		
Matériel roulant	14 292	52 %	7 524	38 %	90 %	92 %
Services	6 479	23 %	8 186	41 %	(21) %	(19) %
Systèmes	3 412	12 %	878	5 %	288 %	299 %
Signalisation	3 445	13 %	3 257	16 %	6 %	8 %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	27 628	100 %	19 845	100 %	39 %	42 %

En **Europe**, Alstom a réalisé un volume de commandes de € 15,6 milliards au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre € 13,1 milliards l'exercice précédent.

Au Portugal, Alstom a remporté un contrat de € 1,03 milliard auprès de Comboios de Portugal (CP) portant sur la fourniture de 153 trains Adessia Stream™, contribuant au renouvellement du parc ferroviaire portugais et à l'augmentation de la capacité sur les principaux axes voyageurs.

En Pologne, Alstom a signé un accord majeur avec PKP Intercity, opérateur national polonais de trains longue distance, pour la fourniture de 42 rames électriques à deux niveaux Coradia Max™ ainsi que 30 années de maintenance complète. Ce contrat est évalué à environ € 1,6 milliard.

En France, le Conseil d'administration de SNCF Voyageurs a approuvé une commande supplémentaire de 30 trains à très grande vitesse de nouvelle génération Avelia Horizon™ pour un montant d'environ € 1,4 milliard. Ces nouveaux trains Avelia Horizon™ seront exploités par Eurostar et circuleront dans le tunnel sous la Manche, une première pour un train à grande vitesse à deux niveaux. Par ailleurs, Alstom a remporté une commande additionnelle de 15 trains Avelia Horizon™ de nouvelle génération (connus en France sous le nom de TGV), pour une valeur d'environ € 600 millions.

Alstom a également obtenu un contrat portant sur la fourniture de 96 rames RER NG supplémentaires à SNCF Voyageurs, pour une valeur d'environ € 1,7 milliard, à la suite de l'accord de financement conclu par Île-de-France Mobilités.

En Serbie, Alstom fournira une solution de métro clé en main entièrement intégrée, comprenant notamment 32 trains Metropolis. Ce contrat est évalué à environ € 915 millions.

La performance de l'année dernière en Europe a été principalement portée par d'importantes commandes de clients en Allemagne, en France, au Royaume-Uni et en Italie.

Dans la région **Amériques**, Alstom a enregistré un volume de commandes de € 7,9 milliards au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre € 3,4 milliards au cours de l'exercice fiscal 2024/25. Cette hausse est principalement due à plusieurs contrats majeurs.

Aux États-Unis, Alstom a remporté deux contrats significatifs. Le premier, d'un montant de € 2,0 milliards, porte sur la fabrication de 316 voitures de trains de banlieue pour la Long Island Rail Road (LIRR) et Metro-North Railroad. Le second contrat a été signé avec NJ TRANSIT pour la fourniture de 200 voitures de trains de banlieue Multilevel III supplémentaires et de 12 locomotives bi-mode ALP-45, dans le cadre de la modernisation de sa flotte. Cette commande de nouveau matériel roulant est évaluée à € 1,0 milliard et desservira les passagers voyageant dans l'État et se rendant à New York et Philadelphie.

Au Canada, Alstom fabriquera 70 trains de métro Metropolis™ de dernière génération, composés de six voitures, pour la Toronto Transit Commission (TTC). Cet accord comprend le remplacement de la flotte existante sur la ligne 2 du métro de Toronto ainsi que le soutien aux projets d'extension du réseau. Le contrat est estimé à environ € 1,4 milliard.

La performance de l'année dernière dans la région Amériques a été portée par d'importantes commandes de Metrolinx et de l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey (PANYNJ).

Dans la région **Asie/Pacifique**, la prise de commande a atteint € 2,9 milliards au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre € 1,7 milliard pour l'exercice fiscal 2024/25.

En Australie, Alstom, au sein de l'alliance TransitLinX, s'est vu attribuer une part de € 1,0 milliard dans le cadre d'un contrat global de € 4,9 milliards décerné par la Suburban Rail Loop Authority à Melbourne. Cette part comprend la fourniture de 13 trains de métro automatisés Metropolis™ assortis de 15 années de maintenance, le système de contrôle des trains Urbalis CBTC, des solutions de cybersécurité, des communications filaires et sans fil, des façades de quai, ainsi que l'intégration globale du système.

En Nouvelle-Zélande, Alstom a remporté un contrat de € 538 millions à Wellington pour la fourniture de 18 trains à batteries Adessia Stream B™ ainsi que 35 années de maintenance.

La performance de l'année dernière en Asie/Pacifique a été principalement soutenue par un contrat significatif avec la Public Transport Authority of Western Australia (PTA) en Australie.

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le Groupe a enregistré une prise de commandes de € 1,3 milliard contre € 1,6 milliard sur la même période de l'exercice précédent.

Alstom a reçu un contrat systèmes au sein de la région AMECA, dans le cadre d'un consortium. La part d'Alstom représente environ 30 % de la valeur totale du contrat, correspondant à environ € 700 millions.

La performance de l'année dernière dans cette région a été principalement portée par une commande majeure de l'Office national des chemins de fer marocains (ONCF).

Les principales commandes reçues par Alstom au cours de l'exercice fiscal 2025/26 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Australie	Systèmes / services	Fourniture de 13 trains de métro Metropolis automatisés avec 15 ans de maintenance
Canada	Matériel roulant	70 trains de métro Metropolis de dernière génération à six voitures pour la Toronto Transit Commission (TTC)
Canada	Services	Extension de contrat de 5 ans pour l'exploitation et la maintenance des flottes GO Transit et UP Express à Toronto
France	Matériel roulant	Fourniture de 96 trains RER NG supplémentaires pour la ligne RER D du réseau Île-de-France Mobilités.
France	Matériel roulant	Fourniture de 30 trains à très grande vitesse Avelia Horizon pour Eurostar
Pologne	Matériel roulant / services	Fourniture de 42 trains Coradia Max pour PKP Intercity et 30 années de maintenance complète
Portugal	Matériel roulant	Fourniture de 153 trains à Comboios de Portugal
Serbie	Systèmes	Fourniture d'une solution de métro clé en main entièrement intégrée, incluant 32 trains Metropolis pour la société de service public Belgrade Metro & Train
Etats-Unis	Matériel roulant	Fourniture de 316 voitures de trains de banlieue pour la Long Island Rail Road (LIRR) et Metro-North Railroad
Etats-Unis	Matériel roulant	Fourniture de 200 voitures Multilevel III et de 12 locomotives bi-mode ALP-45

3.2. Performance opérationnelle

En France, le métro de nouvelle génération MF19 d'Alstom est entré en service sur la ligne 10 du métro parisien en octobre 2025, marquant une étape structurante dans la modernisation du réseau d'Île-de-France Mobilités. Le MF19 a vocation à remplacer trois générations de matériel roulant sur huit lignes du réseau. À cette occasion, le nouveau système embarqué de contrôle de la vitesse basé sur la technologie CBTC, développé par Alstom en partenariat avec la RATP et conforme aux standards Octys, a été déployé avec succès sur la ligne 10.

Par ailleurs, au printemps, Alstom a livré la première rame destinée à la ligne 18 du Grand Paris Express, initiant ainsi la phase d'essais sur les infrastructures de cette nouvelle ligne.

À l'issue d'un programme d'essais approfondi, le dépôt en décembre 2025 de la demande d'autorisation de mise sur le marché du TGV M auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) a marqué l'entrée dans la phase finale du processus d'homologation, préalable à la mise en service commerciale.

Aux États-Unis, Alstom a marqué le lancement du service NextGen Acela d'Amtrak sur le corridor Nord-Est en août 2025, avec l'entrée en exploitation commerciale des trains les plus rapides du pays, circulant à des vitesses pouvant atteindre 260 km/h. Conçue et fabriquée aux États-Unis, cette nouvelle flotte offre une capacité accrue et un confort renforcé pour les passagers, tout en contribuant à la modernisation du corridor ferroviaire le plus fréquenté du pays.

Dans le segment aéroportuaire nord-américain, Alstom a poursuivi une exécution robuste de ses projets d'Automated People Movers (APM). En mars 2026, de nouveaux véhicules Innovia R sont entrés en service commercial à l'aéroport international de Tampa, dans le cadre d'un programme de modernisation d'envergure. En février 2026, le Groupe a également achevé la livraison des 26 premiers véhicules Innovia APM destinés à l'aéroport international de Denver, complétée par une commande additionnelle de 19 véhicules passée en 2025 afin d'accompagner l'extension et le renouvellement du système.

En Australie, Alstom a livré en décembre 2025 la première installation CBTC sur un réseau existant du pays à l'occasion de l'ouverture du Metro Tunnel de Melbourne. Le déploiement de la solution Urbalis Flo CBTC sur un réseau existant permet d'augmenter significativement la fréquence des services et de réduire les intervalles entre les trains. Le nouveau tunnel et son système de signalisation ont ainsi plus que doublé le réseau ferroviaire souterrain de la ville.

En Inde, les trains de métro d'Alstom sont entrés en service commercial à Bhopal en décembre 2025, constituant une avancée importante dans la modernisation des transports urbains, avec l'intégration de technologies CBTC de dernière génération garantissant des niveaux élevés de sécurité, de fiabilité et d'efficacité opérationnelle. À Delhi, les extensions des lignes 7 et 8 ont débuté leur exploitation commerciale en mars 2026 avec les trains Metropolis d'Alstom, tandis que la signalisation CBTC du Groupe a été livrée pour l'extension de la ligne 7.

Au titre de l'exercice fiscal 2025/26, Alstom a produit 4 284 voitures, en retrait de 2 % par rapport aux 4 383 voitures produites lors de l'exercice précédent. Après une performance globalement stable sur les neuf premiers mois de l'exercice, la production du quatrième trimestre s'est établie à 1 206 voitures, en baisse de (6) % par rapport aux 1 282 voitures produites sur la même période de l'exercice précédent.

4. Carnet de commandes

Au 31 mars 2026, le carnet de commandes s'élevait à € 104 milliards, offrant au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une augmentation de 10 % sur une base publiée et de 11 % sur une base organique par rapport au 31 mars 2025. Cette hausse du carnet de commandes est principalement liée à un ratio commandes reçues sur chiffre d'affaires favorable de 1,4.

La dépréciation de plusieurs devises par rapport à l'euro (EUR) depuis mars 2025, notamment le dollar américain (USD) et le dollar canadien (CAD) dans les Amériques, le riyal saoudien (SAR) en Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale, la roupie indienne (INR) en Asie/Pacifique ainsi que la livre sterling (GBP) en Europe, a eu un impact négatif sur le carnet de commandes à hauteur de € 1,2 milliard. Cette variation a principalement affecté les activités Services et Matériel roulant.

La marge brute en % sur le Carnet de commandes s'élève à 18,0% au 31 mars 2026, en augmentation de 20 pb par rapport à la période précédente. L'impact négatif lié aux révisions des marges à terminaison sur certains contrats Matériel roulant a été compensé par des nouvelles commandes avec une marge relative.

Décomposition géographique

Données base réelle

(en millions d'€)

	Exercice clos le		Exercice clos le	
	31 mars 2026	% contrib	31 mars 2025	% contrib
Europe	61 997	59 %	57 013	60 %
Amérique	17 015	16 %	12 373	13 %
Asie/Pacifique	12 294	12 %	12 151	13 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	13 106	13 %	13 423	14 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	104 412	100 %	94 960	100 %

Décomposition par produit

Données base réelle

(en millions d'€)

	Exercice clos le		Exercice clos le	
	31 mars 2026	% contrib	31 mars 2025	% contrib
Matériel roulant	45 039	43 %	40 092	42 %
Services	40 063	38 %	38 556	41 %
Systèmes	9 554	9 %	7 562	8 %
Signalisation	9 756	10 %	8 750	9 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	104 412	100 %	94 960	100 %

5. Compte de résultat

5.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'élève à € 19,2 milliards au cours de l'exercice fiscal 2025/26, soit une hausse de 4 % en données publiées et 7 % sur une base organique par rapport à la période précédente.

Décomposition géographique Données base réelle (en millions d'€)	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 26/mar 25	
	31 mars 2026	% contrib	31 mars 2025	% contrib	Réel	Organique
Europe	11 610	61 %	10 481	57 %	11 %	11 %
Amérique	3 226	17 %	3 660	19 %	(12) %	(3) %
Asie/Pacifique	2 551	13 %	2 688	15 %	(5) %	1 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	1 784	9 %	1 660	9 %	7 %	12 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	19 171	100 %	18 489	100 %	4 %	7 %

Décomposition par produit Données base réelle (en millions d'€)	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 26/mar 25	
	31 mars 2026	% contrib	31 mars 2025	% contrib	Réel	Organique
Matériel roulant	10 045	53 %	9 454	51 %	6 %	9 %
Services	4 671	24 %	4 493	24 %	4 %	7 %
Systèmes	1 753	9 %	1 900	11 %	(8) %	(5) %
Signalisation	2 702	14 %	2 642	14 %	2 %	8 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	19 171	100 %	18 489	100 %	4 %	7 %

En **Europe**, les ventes ont atteint € 11,6 milliards, soit 61 % du chiffre d'affaires total du Groupe, ce qui représente une augmentation de 11% sur une base publiée par rapport à l'exercice 2024/25. Cette performance est principalement portée par la poursuite de l'exécution de grands contrats de matériel roulant, notamment les trains RER NG pour SNCF Voyageurs, les trains régionaux Regio 2N, les trains à très grande vitesse Avelia Horizon™ pour la SNCF, les trains régionaux Coradia Stream™ pour Trenitalia en Italie ainsi que les voitures multifonctionnelles à deux niveaux de type M7 pour la SNCB en Belgique. La montée en cadence des contrats Coradia Max™ en Allemagne a également contribué fortement à cette croissance. À l'inverse, certains contrats majeurs de matériel roulant, tels que les trains EMU du métro parisien pour la RATP, arrivent à leur terme, générant un niveau de ventes inférieur à celui de l'exercice précédent.

En **Amériques**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 3,2 milliards, soit 17 % du chiffre d'affaires du Groupe dont 9 % aux États-Unis. Cela représente une diminution de (12) % sur une base publiée par rapport à l'exercice 2024/25 et une diminution de (3) % sur une base organique. Ce repli s'explique principalement par le ralentissement de projets en Amérique latine, notamment avec le projet Tren Maya pour le Fonds national pour la promotion du tourisme au Mexique qui arrive à la fin de la phase de fabrication du matériel roulant, ainsi que celui des trains Metropolis™ du système ferroviaire métropolitain de São Paulo au Brésil. Le contrat pour San Francisco – BART et le projet de trains de banlieue Multilevel III pour NJ Transit font également partie des principaux contributeurs aux ventes de la région. Le chiffre d'affaires publié est également impacté par des variations de périmètre liés à la cession des activités de signalisation aux États-Unis.

En **Asie/Pacifique**, les ventes se sont élevées à € 2,6 milliards, soit 13 % des ventes du Groupe, représentant une baisse de (5) % sur une base publiée et une hausse de 1 % sur base organique par rapport à l'exercice 2024/25. La croissance organique a été principalement générée par l'activité Systèmes, portée par le projet d'extension de la ligne North-South Commuter Railway aux Philippines et le projet de la ligne Wanda à Taiwan, ainsi que par l'activité Services, soutenue par la montée en cadence du contrat de maintenance de la flotte de trains régionaux VLocity™ dans l'État de Victoria en Australie.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 1,8 milliard, contribuant à hauteur de 9 % au chiffre d'affaires total du Groupe, représentant une hausse de 7 % sur une base publiée par rapport à l'exercice 2024/25 et une hausse de 12 % sur une base organique. Le contrat de matériels roulants pour les trains X'Trapolis™ Mega en Afrique du Sud ainsi que les locomotives de fret Prima™ pour Kazakh Railways et Azerbaïdjan Railways sont les principaux contributeurs aux ventes de la région.

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

Au 31 mars 2026, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint € (742) millions, soit 3,9% du chiffre d'affaires total du Groupe, en légère augmentation par rapport à l'année précédente. Le Groupe poursuit ses investissements dans l'innovation pour développer des solutions de mobilité plus intelligentes et plus écologiques reposant sur quatre priorités : développer des opportunités à forte valeur, améliorer l'exécution en s'appuyant sur le digital, accélérer dans les Services, et enfin, enrichir le portefeuille grâce à la digitalisation. Le montant net de la R&D s'élève à € (573) millions avant les amortissements des Allocations du Prix d'Acquisition (« APA »).

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025
Dépenses brutes de R&D	(742)	(704)
<i>Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	3,9%	3,8%
Financements reçus ⁽¹⁾	100	106
Dépenses nettes de R&D	(642)	(598)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	197	187
Dotations aux amortissements des coûts de développements capitalisés ⁽²⁾	(128)	(111)
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat)	(573)	(522)
<i>Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	3,0 %	2,8 %

(1) Les financements reçus incluent des financements publics à hauteur de 95 millions d'euros au 31 mars 2026 contre 84 millions d'euros au 31 mars 2025.

(2) Excluant (50) millions d'euros de dotations aux amortissements de l'allocation du prix d'acquisition de Bombardier Transport au 31 mars 2026, contre (59) millions d'euros au 31 mars 2025

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

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

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

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

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

L'homologation de la locomotive Traxx 3 sur les principaux corridors européens est en cours (déjà accordé en France, en Allemagne, en Autriche, en Pologne, en Belgique et au Luxembourg), incluant la version passagers à 200 km/h. Elle intègre le système de signalisation Onvia™ et la version Compato™ pour les projets en Italie.

Les nouveaux produits Matériel roulant bénéficient d'un portefeuille de composants convergents et conformes aux exigences de cybersécurité, tels que Agate 4™ pour le système de contrôle et de surveillance de la traction (TCMS), et le système de traction Mitrac™.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Alstom Innovations a poursuivi le développement de solutions de Mobilité Autonome pour les trains Passagers & Fret et a effectué avec succès des tests de conduite à distance et de conduite autonome avec perception d'environnement, ceci avec LNVG (ARTE). Alstom a démontré avec succès la conduite à distance dans un environnement de dépôt réel avec Deutsche Bahn, avec un train exploité depuis un centre de contrôle, marquant une étape clé dans le développement de l'exploitation ferroviaire à distance.

D'autres propositions innovantes sont en cours de développement, comme celle nommée "Animal Repellent", testée en Suède avec Trafikverket, qui vise à prévenir les collisions avec les animaux grâce à des algorithmes d'analyse d'images basés sur l'IA et des bruits répulsifs adaptés.

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

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

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

5.3. Performance opérationnelle

La marge d'exploitation ajustée s'élève à € 1 168 millions pour l'exercice fiscal 2025/26 et représente 6,1 % du chiffre d'affaires, contre 6,4 % lors de l'exercice fiscal 2024/25. Cette évolution s'explique principalement par un effet de change défavorable pour (20) pb, un impact de périmètre négatif pour (10) pb lié à la cession des activités de signalisation en Amérique du Nord, des investissements de R&D pour (20) pb et l'exécution des projets pour (60) pb partiellement compensés par la performance des joint-ventures pour 40 pb et les effets positifs de la réduction des frais commerciaux et administratifs pour 40 pb.

Les frais de vente et d'administration représentent 5,4 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 5,7 % sur une base publiée lors de l'exercice précédent, confirmant les bénéfices issus de la mise en œuvre du plan d'efficacité des coûts liés aux frais de vente et d'administration, initié au cours du second semestre de l'exercice fiscal 2023/24.

Sur la période, la quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence et incluse dans les activités opérationnelles du Groupe s'élève à € 216 millions, en hausse par rapport aux € 148 millions enregistrés lors du même exercice l'an dernier, bénéficiant de la solide performance des joint-ventures. Les trois principales joint-ventures – CASCO Signal Limited, spécialisée dans la fourniture de systèmes de signalisation ferroviaire en Chine, Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd., fabricant de matériel ferroviaire, et Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd., fournisseur de systèmes de traction innovants – ont contribué à hauteur de € 189 millions, contre € 131 millions lors de l'exercice précédent. La contribution des autres sociétés mises en équivalence s'établit à € 27 millions, contre € 17 millions lors du même exercice l'an dernier.

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

Au cours de l'exercice fiscal 2025/26, Alstom a enregistré un résultat de cession pour un montant de € 7 millions, principalement lié à la cession de SATCO pour € 4 millions.

Les charges de restructuration et de rationalisation s'élèvent à € (56) millions, principalement liées aux mesures d'adaptation mises en œuvre en France pour € (27) millions et en Belgique pour € (27) millions. Par ailleurs, les coûts de transformation en Allemagne se sont élevés à € (16) millions.

Les autres coûts, avant dépréciation des actifs corporels relatifs à l'allocation du prix d'achat (« APA »), s'élèvent à € (106) millions. Ils comprennent notamment € (18) millions d'honoraires juridiques dans le cadre de l'intégration post-acquisition de Bombardier Transport, € (12) millions relatifs à d'autres procédures judiciaires, € (18) millions

d'impacts induits du plan d'économies lié à la réorganisation industrielle en Allemagne, € (16) millions de coûts de transformation en Allemagne comme précédemment indiqué, € (9) millions liés à d'autres avantages à long terme pour les employés ainsi que € (33) millions d'autres charges exceptionnelles. Aucun coût d'intégration lié aux entités de Bombardier Transport n'a été enregistré depuis le 1er avril 2025.

Au total, les autres charges d'Alstom pour l'exercice fiscal 2025/26 s'élèvent à € (155) millions, en diminution de € 43 millions par rapport à l'exercice précédent.

Après prise en compte des charges de restructuration et de rationalisation, des plus-values de cession d'activités, des coûts d'intégration, des pertes de valeur et des autres éléments, le résultat d'exploitation avant amortissement et dépréciation des actifs exclusivement valorisés lors de l'allocation du prix d'achat (« APA ») s'établit à € 797 millions, contre € 831 millions lors de l'exercice précédent.

Les frais financiers nets s'élèvent à € (165) millions, contre € (214) millions lors de l'exercice précédent, du fait principalement de la baisse des charges d'intérêts nets liée à la diminution des taux d'intérêt, à la réduction des frais bancaires et à un effet de couverture de change favorable, partiellement compensés par une baisse des produits d'intérêts.

La charge d'impôt du Groupe s'élève à € (199) millions pour l'exercice fiscal 2025/26, correspondant à un taux d'imposition effectif hors APA de 35 %, contre € (182) millions lors de l'exercice précédent pour un taux identique de 35 %. Conformément aux projections à moyen terme, le Groupe anticipe une réduction de son taux d'imposition effectif, sur la base d'un taux structurel d'environ 27 %, avec des bénéfices supplémentaires potentiels conditionnés à la reprise de la rentabilité dans les pays où des actifs d'impôts différés n'ont pas encore été reconnus au titre de l'exercice fiscal 2025/26.

La quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence s'élève à € 191 millions — hors amortissement de l'APA pour € (8) millions — contre € 128 millions lors de l'exercice précédent, bénéficiant notamment des performances de la joint-venture CASCO ainsi que d'Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. et du résultat exceptionnel de Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd.

Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle s'élève à € 41 millions, contre € 30 millions lors de l'exercice précédent.

Le résultat net ajusté, correspondant au résultat net part du Groupe des activités poursuivies, hors APA et dépréciations nettes d'impôt, s'établit à € 559 millions pour l'exercice fiscal 2025/26, contre € 498 millions lors de l'exercice précédent.

5.5. Du résultat net ajusté au résultat net

Au cours de l'exercice fiscal 2025/26, l'amortissement et la dépréciation des actifs exclusivement valorisés lors de l'allocation du prix d'achat (« APA ») dans le cadre des regroupements d'entreprises s'élèvent à € (261) millions avant impôts, contre € (380) millions lors de l'exercice précédent. L'effet fiscal positif associé à l'APA s'élève à € 25 millions, contre € 35 millions lors de l'exercice précédent.

Le résultat net part du Groupe des activités poursuivies, incluant un effet net de l'APA après impôts de € (236) millions, s'établit à € 323 millions, contre € 153 millions lors de l'exercice précédent.

Le résultat net des activités abandonnées pour l'exercice fiscal 2025/26 s'élève à € 1 million. En conséquence, le résultat net part du Groupe s'établit à € 324 millions pour l'exercice fiscal 2025/26, contre € 149 millions lors de l'exercice précédent.

6. Cash-flow libre

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le	Exercice clos le
	31 mars 2026	31 mars 2025
EBIT avant APA	797	831
Dépréciations et amortissements (avant APA)	560	507
Dividendes des Joint-Ventures	145	156
EBITDA avant APA + JV	1 502	1 494
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(370)	(295)
R&D capitalisés	(197)	(187)
Frais financiers & Impôts sur les sociétés décaissés	(356)	(356)
Restructuration et autres	(72)	(103)
Fonds provenant des activités opérationnelles	507	553
Variation du besoin en fonds de roulement commercial ⁽¹⁾	119	59
Variation du besoin en fonds de roulement lié aux projets ⁽¹⁾	(290)	(110)
CASH-FLOW LIBRE	336	502

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

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à € 336 millions pour l'exercice fiscal 2025/26, contre € 502 millions lors de l'exercice précédent, en diminution de € (166) millions, dont € (40) millions liés à un effet de change défavorable.

Les fonds provenant des activités opérationnelles diminuent à € 507 millions, contre € 553 millions au dernier exercice, malgré un EBITDA stable avant PPA et dividendes des joint-ventures. Cette évolution s'explique par une hausse des dépenses d'investissement à € (370) millions, contre € (294) millions l'an dernier, partiellement compensée par une amélioration des autres éléments du FFO, passant de € (103) millions à € (72) millions sur l'exercice 2025/26. Cette variation provient principalement de l'évolution des provisions de restructuration, de € (76) millions à € (60) millions, ainsi que de l'impact des engagements de retraite, passant de € (38) millions à € (21) millions.

Les dotations aux amortissements et dépréciations hors PPA se sont élevées à € 560 millions (€ 813 millions incluant la PPA), contre € 507 millions lors du dernier exercice (€ 875 millions incluant la PPA).

Les dividendes des joint-ventures s'établissent à € 145 millions, contre € 156 millions lors de l'exercice précédent.

Au cours de l'exercice fiscal 2025/26, Alstom a engagé € (370) millions de dépenses d'investissement hors R&D, contre € (294) millions lors de l'exercice précédent. Le programme d'investissement s'est concentré sur les capacités industrielles, les investissements projets et la maintenance, principalement en France, en Allemagne, en Pologne, en Italie, au Royaume-Uni et en Espagne, ainsi que sur le développement de la base industrielle dans des pays à coûts compétitifs tels que le Mexique, le Kazakhstan et la Roumanie. En parallèle, Alstom a poursuivi ses investissements dans les économies d'énergie et la sécurité, soutenant ainsi l'objectif du Groupe de réduction des émissions de CO₂.

La génération de trésorerie a été pénalisée par une variation défavorable du besoin en fonds de roulement pour € (171) millions, contre € (51) millions lors de l'exercice précédent. La variation du besoin en fonds de roulement contractuel s'élève à € (290) millions au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre € (110) millions lors de l'exercice précédent, du fait principalement des besoins de financement liés à la montée en cadence de contrats majeurs. A l'inverse, le besoin en fonds de roulement commercial a entraîné une génération de trésorerie de € 119 millions, représentant une amélioration de € 60 millions par rapport à l'exercice précédent, bénéficiant d'une gestion plus rigoureuse du besoin en fonds de roulement commercial au second semestre de l'exercice.

- Les actifs sur contrats (représentant environ 124 jours de chiffre d'affaires au 31 mars 2026 contre 116 jours au 31 mars 2025) ont augmenté au cours de la période, de manière cohérente avec l'évolution du portefeuille de contrats et la croissance du chiffre d'affaires.
- L'augmentation des passifs sur contrats s'explique par le niveau des acomptes reçus au cours de l'exercice fiscal 2025/26 ainsi que par des nouvelles commandes bien financées.
- Les provisions courantes ont été principalement impactées par la réduction des provisions pour risques sur les contrats.

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le	Exercice clos le
	31 mars 2026	31 mars 2025
Stocks et en-cours	4 276	4 151
Fournisseurs et comptes rattachés	(4 282)	(3 751)
Clients et comptes rattachés	3 095	2 906
Autres actifs / passifs	(1 585)	(1 599)
Besoin en fonds de roulement commercial ⁽¹⁾	1 505	1 707

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le	Exercice clos le
	31 mars 2026	31 mars 2025
Actifs sur contrat	6 507	5 895
Passifs sur contrat	(9 406)	(8 881)
Provisions courantes	(1 352)	(1 529)
Besoin en fonds de roulement lié aux contrats	(4 251)	(4 515)

7. Trésorerie (dette) nette

Au 31 mars 2026, le Groupe présente une dette nette de € (404) millions (voir section 10.9), contre € (434) millions au 31 mars 2025. Bien que le cash-flow libre généré sur la période s'élève à € 336 millions, la trésorerie nette (dette) a également été impactée négativement par le versement de dividendes et de coupons sur titres perpétuels subordonnés pour € (81) millions, par l'évolution des contrats de location pour € (172) millions, ainsi que par d'autres éléments incluant les effets de change pour € (53) millions, aboutissant à une amélioration globale de € 30 millions.

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 2 297 millions au 31 mars 2026, le Groupe bénéficie d'une solide liquidité se composant :

- D'une facilité de crédit renouvelable à court terme de € 2,5 milliards arrivant à échéance en juillet 2028;
- D'une facilité de crédit renouvelable de soutien (« Backstop ») de € 1,75 milliard arrivant à échéance en janvier 2029.

Au 31 mars 2026, la facilité de crédit renouvelable à court terme n'a pas été tirée.

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

8. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 31 mars 2026 s'élèvent à € 10 784 millions (y compris les intérêts minoritaires) contre € 10 577 millions au 31 mars 2025. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de € 365 millions ;
- Les autres éléments du résultat global sur les produits dérivés et les pensions pour € 119 millions nets d'impôt ;
- Les réserves de conversions pour € (196) millions ;
- Le versement de dividendes et de coupons sur emprunt hybride pour € (81) millions ;
- Les paiements fondés sur des actions pour € 12 millions ;
- D'autres éléments pour € (11) millions.

9. Evènements postérieurs à la clôture

Le 1er avril 2026, Martin Sion a été nommé Directeur Général d'Alstom.

10. Définitions d'indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable

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

10.1. Commandes Reçues

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

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

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

10.2. Ratio « commandes sur chiffre d'affaires »

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

10.3. Marge brute en % sur le Carnet de commandes

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

10.4. Marge brute ajustée avant APA

La marge brute ajustée avant APA est un indicateur clé de performance pour refléter la performance opérationnelle récurrente. Elle correspond aux ventes diminuées des coûts des ventes, en excluant l'impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'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.

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

10.5.1. Résultat d'exploitation ajusté

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

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

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

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

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

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

10.5.2. Résultat d'exploitation avant APA

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le	Exercice clos le
	31 mars 2026	31 mars 2025
Chiffre d'affaires	19 171	18 489
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	1 168	1 177
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	<i>6.1 %</i>	<i>6.4 %</i>
Gains / (pertes) sur cession d'activités	7	20
Charges de restructuration et rationalisation	(56)	(16)
Perte de valeur sur actifs et autres	(106)	(202)
Renversement de la contribution des sociétés mises en équivalence	(216)	(148)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) AVANT APA & DEPRECIATION	797	831
Amortissement & dépréciation liés à l'APA ⁽¹⁾	(253)	(368)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	544	463

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

10.6. Résultat net ajusté

La notion de « Résultat net ajusté » vise à retraiter son résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) en excluant de ce dernier l'impact de l'amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») dans le contexte de regroupements d'activités, net de la charge d'impôt correspondante.

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le	Exercice clos le
	31 mars 2026	31 mars 2025
Résultat Net Ajusté	559	498
Amortissements & dépréciation d'actifs valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'acquisition	(236)	(345)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (PART DU GROUPE)	323	153

10.7. Cash-Flow libre

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

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

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

	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025
<i>(en millions d'€)</i>		
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	891	972
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(567)	(482)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	13	12
CASH FLOW LIBRE	336	502

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 € 336 millions à la fin de l'exercice fiscal 2025/26, contre € 502 millions au 31 mars 2025.

10.8. Ratio de conversion du cash-flow libre

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

Au 31 mars 2026, le ratio de conversion du flux de trésorerie disponible s'élève à 60%, contre 101% au 31 mars 2025.

	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025
Résultat Net Ajusté	559	498
Cash Flow Libre	336	502
Ratio de conversion du Cash Flow Libre	60%	101%

10.9. Trésorerie/(dette) nette

La trésorerie nette est définie comme la somme de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des autres actifs financiers courants, et des actifs financiers non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette financière, diminuée de la dette financière courante et non courante. Au 31 mars 2026, le Groupe a enregistré un niveau de trésorerie nette de € (404) millions, comparé à une position de trésorerie nette de € (434) millions au 31 mars 2025.

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 297	2 274
Autres actifs financiers courants ⁽¹⁾	60	89
Actifs financiers non courants directement associés	-	-
<i>moins:</i>		
Dettes financières courantes	781	87
Dettes financières non-courantes	1 980	2 709
TRESORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PERIODE	(404)	(434)

(1) Ajusté du dépôt pour le prêt NMTC de € 26 millions (Note 20 des états financiers consolidés)

10.10. Données organiques

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

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

10.11. Chiffre d'affaires par devise

	Exercice clos le 31 mars 2026 en % du chiffre d'affaires
Devises	
EUR	53,0%
USD	8,9%
GBP	7,2%
AUD	4,5%
INR	4,4%
CAD	4,0%
SEK	3,2%
ZAR	2,8%
MXN	1,7%
BRL	1,5%
SGD	1,4%
KZT	1,1%
CHF	1,0%
Devises inférieures à 1% du chiffres d'affaires	5,2%

10.12. Etats financiers ajustés, EBIT et Résultat net ajusté

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

<i>(en millions d'€)</i>	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements		Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	
31 mars 2026				
Chiffre d'affaires	19 171			19 171
Coût des ventes	(16 819)	203		(16 616)
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	2 352	203	-	2 555
Frais de recherche et développement	(623)	50		(573)
Frais commerciaux	(359)	-		(359)
Frais administratifs	(671)	-		(671)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-		216	216
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	699	253	216	1 168
Autres produits/(charges)	(155)			(155)
Reprise de la quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-		(216)	(216)
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	544	253	-	797
Frais financiers	(165)			(165)
Résultat avant impôts	379	253	-	632
Charge d'impôt	(199)	(25)		(223)
Quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence	183	8		191
Résultat net des activités poursuivies	364	236	-	600
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(41)			(41)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾	323	236	-	559
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(236)		(236)
Résultat net des activités non poursuivies	1			1
Résultat net (part du Groupe)	324	-	-	324

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

Ajustements au 31 mars 2026 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA »), incluant le résultat net des sociétés mises en équivalence, net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) Reclassification de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe (voir section 10.5.1. « Résultat d'exploitation ajusté »).

<i>(en millions d'€)</i>	Total États Financiers Consolidés (GAAP)	Ajustements		Total États Financiers Consolidés (vision MD&A)
		(1)	(2)	
31 mars 2025				
Chiffre d'affaires	18 489			18 489
Coût des ventes	(16 185)	309		(15 876)
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	2 304	309	-	2 613
Frais de recherche et développement	(581)	59		(522)
Frais commerciaux	(363)	-		(363)
Frais administratifs	(699)	-		(699)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-		148	148
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	661	368	148	1 177
Autres produits/(charges)	(198)			(198)
Reprise de la quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-	-	(148)	(148)
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	463	368	-	831
Frais financiers	(214)			(214)
Résultat avant impôts	249	368	-	617
Charge d'impôt	(182)	(35)		(217)
Quote-part des résultat nets des sociétés mises en équivalence	116	12		128
Résultat net des activités poursuivies	183	345	-	528
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(30)			(30)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾	153	345	-	498
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(345)		(345)
Résultat net des activités non poursuivies	(4)			(4)
Résultat net (part du Groupe)	149	-	-	149

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

Ajustements au 31 mars 2025 :

- (1) Impact du regroupement d'activités : amortissement d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA »), incluant le résultat net des sociétés mises en équivalence, net de la charge d'impôt correspondante ;
- (2) Reclassification de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe (voir section 10.5.1. « Résultat d'exploitation ajusté »).

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

<i>(en millions d'€)</i>		Exercice clos le	Exercice clos le
		31 mars 2026	31 mars 2025
Dette brute totale, incluant les obligations locatives	(1)	3 511	3 518
Engagements de retraite net des actifs d'impôts différés et anticipés liés aux retraites	(2)	635	758
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	121	113
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(3)	(2 297)	(2 274)
Autres actifs financiers courants	(4)	(60)	(61)
Autres actifs financiers non-courants	(5)	(136)	(169)
Actifs/(Passifs) d'impôts différés nets	(6)	(656)	(665)
Participations dans des entreprises associées & JVs, excluant les JVs chinoises	(7)	(41)	(69)
Participations non-consolidées	(8)	(51)	(55)
Bridge		1 026	1 096

- (1) Dettes et locations à court et long-terme (Note 27 des états financiers consolidés), excluant la location à un opérateur métro de Londres pour € 44 millions dû à un actif financier équivalent (Notes 15 et 27 des états financiers consolidés)
- (2) En accord avec la Note 29 des états financiers, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles à hauteur de € 47 millions (Note 8.2 des états financiers consolidés)
- (3) En accord avec le bilan
- (4) En accord avec le bilan - ajusté en tenant compte du dépôt lié au prêt NMTC de € 26 millions
- (5) En accord avec le bilan - hors actifs liés aux régimes de retraite pour € 290 millions, créances sur contrats long terme pour € 114 millions et le dépôt lié au prêt NMTC pour € 26 millions
- (6) Actifs/(Passifs) d'impôts différés - en accord avec le bilan, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles à hauteur de € 47 millions (Note 8.2 des états financiers consolidés)
- (7) JVs - dans la mesure où elles ne sont pas incluses dans la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalences et incluses dans les activités opérationnelles du Groupe / Cash-flow libre, donc excluant les JVs chinoises
- (8) Participations non-consolidées en accord avec le bilan des états financiers

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2026
Plan d'amortissement, tel que rapporté dans le Compte de Résultat ⁽¹⁾	(3 141)
2021	(71)
2022	(428)
2023	(436)
2024	(357)
2025	(373)
2026	(258)
2027	(213)
2028	(203)
2029	(166)
2030	(139)
2031	(107)
2032	(97)
2033	(95)
2034	(47)
Au-delà	(151)

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

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

Cette section définit le besoin en fonds de roulement commercial & lié aux contrats et le compare avec la note 16 aux états financiers consolidés :

	Exercice clos le 31 mars 2026	Exercice clos le 31 mars 2025
Stocks et en-cours	4 276	4 151
Fournisseurs et comptes rattachés	(4 282)	(3 751)
Clients et comptes rattachés	3 095	2 906
Autres actifs / passifs ⁽¹⁾	(1 585)	(1 599)
Besoin en fonds de roulement commercial	1 505	1 707
Actifs sur contrats	6 507	5 895
Passifs sur contrats	(9 406)	(8 881)
Provisions courantes	(1 352)	(1 529)
Besoin en fonds de roulement lié aux contrats	(4 251)	(4 515)
Impôt sur les sociétés	(112)	(155)
Restructurations	(126)	(185)
Besoin en fonds de roulement publié	(2 984)	(3 148)

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

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

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

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

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

10.16. Fonds provenant des activités opérationnelles

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

10.17. EBITDA avant APA + dividendes des JVs

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