

Exercice fiscal 2025/26 d'Alstom

Performance commerciale record

Exécution difficile. Plan d'action pour 2026/27

- **Résultats de l'exercice fiscal 2025/26 conformes aux chiffres préliminaires publiés le 16 avril : performance commerciale record, difficultés d'exécution sur certains contrats de matériel roulant, génération de trésorerie conforme aux prévisions**
 - Commandes reçues¹ pour 27,6 milliards d'euros, ratio « commandes sur chiffre d'affaires » de 1,4 et carnet de commandes de 104,4 milliards d'euros
 - Chiffre d'affaires du Groupe de 19 171 millions d'euros, en hausse de 3,7 %, dont 7,2 % de croissance organique¹
 - Résultat d'exploitation ajusté¹ de 1 168 millions d'euros, globalement stable par rapport à l'exercice précédent
 - Marge d'exploitation ajustée¹ de 6,1 %, en baisse de 30 points de base par rapport à l'exercice fiscal précédent, mais stable à taux de change et périmètre constants. L'augmentation de marge prévue a été pénalisée par une production plus faible et par certains projets de matériel roulant.
 - Résultat net (part du Groupe) de 324 millions d'euros, contre 149 millions d'euros au titre de l'exercice fiscal 2024/25
 - Cash-flow libre¹ de 336 millions d'euros, conforme aux objectifs, malgré des facteurs défavorables affectant le besoin en fonds de roulement lié aux contrats
- **Perspectives 2026/27 : actions prioritaires visant à renforcer l'exécution, à progresser vers une base de coûts optimisée, à simplifier les processus et à accélérer les économies sur les achats**
 - Ratio « commandes sur chiffre d'affaires »¹ au-dessus de 1 pour le Groupe
 - Croissance organique du chiffre d'affaires¹ à environ 5 %
 - Nombre de voitures produites compris entre 4 400 et 4 500
 - Marge d'exploitation ajustée¹ prévue à environ 6,5 %
 - Génération de cash-flow libre¹ positive
 - Saisonnalité entraînant une consommation de cash-flow libre d'environ (1,5) milliards d'euros au S1 2026/27
- **Capital Markets Day début 2027**

13 mai 2026 - Alstom, leader mondial de la mobilité intelligente et durable, publie ses résultats financiers pour l'exercice 2025/26. Martin Sion, Directeur général d'Alstom, a déclaré :

¹ Indicateur non - GAAP. Voir définition en annexe

« La dynamique du marché est forte et nous avons réalisé de solides progrès ces dernières années, notamment une très bonne performance dans les Services, une amélioration de la qualité de notre prise de commandes et un renforcement du bilan. Si nos équipes répondent tous les jours aux attentes de l'ensemble de notre portefeuille, l'exécution de certains contrats majeurs de matériel roulant continue de peser à court terme sur les marges et la génération de trésorerie. C'est pourquoi notre priorité est d'améliorer la qualité d'exécution, notamment par un pilotage opérationnel quotidien plus rigoureux, un renforcement de la discipline de planification et une meilleure coordination entre l'ingénierie, la chaîne d'approvisionnement et la production. La stratégie et le plan opérationnel d'Alstom seront présentés lors d'un Capital Markets Day début 2027. La mise en œuvre rigoureuse de ce plan vise à soutenir une amélioration progressive de la marge d'exploitation ajustée vers un niveau compris entre 8 % et 10 % à terme, ainsi qu'une meilleure génération de trésorerie. »

Chiffres clés

(en million d'euros)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026	% variation publiée	% variation organique ²
Commandes reçues ²	19 845	27 628	39 %	42 %
Chiffre d'affaires	18 489	19 171	4 %	7 %
Résultat d'exploitation ajusté ²	1 177	1 168	(1) %	
Marge d'exploitation ajustée ²	6,4 %	6,1 %	(30 pb)	
EBIT	463	544	17 %	
Résultat net (part du Groupe)	149	324	>2x	
Cash-flow libre ²	502	336	(33) %	

Revue détaillée de l'exercice fiscal 2025/26

Situation 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 d'euros, en hausse de 39 % par rapport aux 19,8 milliards d'euros de l'exercice fiscal 2024/25.

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

Au **Portugal**, Alstom a remporté un contrat de 1,03 milliard d'euros 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.

² Indicateur non - GAAP. Voir définition en annexe

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 d'euros.

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 d'euros. 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 d'euros.

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 d'euros, 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 d'euros.

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 d'euros au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre 3,4 milliards d'euros 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 d'euros, 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 d'euros 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 d'euros.

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 d'euros au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre 1,7 milliard d'euros 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 d'euros dans le cadre d'un contrat global de 4,9 milliards d'euros 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 d'euros 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 d'euros contre 1,6 milliard d'euros 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 d'euros.

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).

En million d'euros	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	% de contribution	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026	% de contribution
Europe	13 093	66 %	15 609	56 %
Amériques	3 441	17 %	7 888	29 %
Asie / Pacifique	1 684	9 %	2 867	10 %
Moyen-Orient / Afrique / Asie Centrale	1 627	8 %	1 264	5 %
Commandes par destination	19 845	100 %	27 628	100 %

En million d'euros	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	% de contribution	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026	% de contribution
Matériel Roulant	7 524	38 %	14 292	52 %
Services	8 186	41 %	6 479	23 %
Systèmes	878	5 %	3 412	12 %
Signalisation	3 257	16 %	3 445	13 %
Commandes par produit	19 845	100 %	27 628	100 %

Au 31 mars 2026, le carnet de commandes s'élevait à 104 milliards d'euros, offrant au Groupe une forte visibilité sur les ventes futures. Cela représente une augmentation de 10 % en données publiées et de 11 % à périmètre et taux de change constants par rapport au 31 mars 2025. La progression du carnet de commandes est principalement liée à un ratio « commandes sur chiffre d'affaires » solide de 1,4 sur l'exercice fiscal 2025/26.

La marge brute du carnet de commandes s'établissait à 18,0 % au 31 mars 2026, en hausse de 20 points de base par rapport à mars 2025. Les révisions négatives de marge à terminaison sur certains contrats de matériel roulant, ont été compensées par des prises de commandes plus rentables.

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.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'élève à 19,2 milliards d'euros 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.

En **Europe**, les ventes ont atteint 11,6 milliards d'euros, 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 d'euros, 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 d'euros, 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 Taïwan, 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 d'euros, 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.

En million d'euros	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026	% variation publiée	% variation organique
Europe	10 481	11 610	11 %	11 %
Amériques	3 660	3 226	(12) %	(3) %
Asie / Pacifique	2 688	2 551	(5) %	1 %
Moyen-Orient / Afrique	1 660	1 784	7 %	12 %
Chiffre d'affaires par destination	18 489	19 171	4 %	7 %

En million d'euros	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026	% variation publiée	% variation organique
Matériel Roulant	9 454	10 045	6 %	9 %
Services	4 493	4 671	4 %	7 %
Systèmes	1 900	1 753	(8) %	(5) %
Signalisation	2 642	2 702	2 %	8 %
Chiffre d'affaires par produit	18 489	19 171	4 %	7 %

Innovation

Au 31 mars 2026, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint 742 millions d'euros, reflétant l'investissement continu du Groupe dans l'innovation afin de développer des solutions de mobilité plus intelligentes et durables. Les dépenses nettes de R&D se sont établies à 573 millions d'euros avant les amortissements des Affectations du Prix d'Acquisition (« APA ») sur l'exercice fiscal 2025/26, contre 522 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent.

Matériel roulant : Alstom poursuit le développement de ses plateformes majeures. Le NextGen Acela™, s'inscrivant dans la gamme Avelia et premier train à grande vitesse construit aux États-Unis, est entré en service commercial avec Amtrak en août 2025. En Europe, le programme d'homologation de l'Avelia Horizon™ approche de son terme, avec une mise en service prévue à l'été 2026 avec la SNCF. Cette plateforme à grande vitesse à deux niveaux offre une capacité accrue, une meilleure efficacité énergétique et un confort renforcé pour les passagers.

Alstom a engagé le renouvellement de son portefeuille de trains de banlieue avec Adessia™, avec des premiers succès commerciaux en Allemagne et en Nouvelle-Zélande, incluant une solution bimode électrique à batterie. La gamme Coradia Stream™ est étendue avec des voitures plus longues, de nouvelles solutions de traction et des versions électriques à batterie. Les plateformes de métro, de tramway et de locomotives sont également adaptées afin de mieux répondre aux besoins des marchés clés, notamment en Inde et en Amérique du Nord.

Services : Alstom reste concentré sur l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et des coûts sur le cycle de vie. Le déploiement de la solution de supervision de flotte HealthHub™ s'étend à de nombreux projets, favorisant une maintenance plus prédictive et basée sur l'état des équipements. La digitalisation des dépôts, l'automatisation et l'utilisation d'outils fondés sur les données continuent d'améliorer l'efficacité opérationnelle, de réduire les coûts et d'optimiser la performance des actifs.

Signalisation : Les développements d'Alstom dans le domaine de la signalisation s'articulent autour de la digitalisation, de l'automatisation et de la cybersécurité, tant pour les applications grandes lignes que pour les systèmes urbains. Les investissements se poursuivent dans les systèmes de contrôle des trains de nouvelle génération, le CBTC, les centres de contrôle des opérations et les outils de diagnostic de maintenance. Les efforts d'innovation progressent également dans les opérations autonomes, la conduite à distance, les solutions basées sur l'intelligence artificielle et la résilience des systèmes, contribuant à une mobilité plus sûre, plus durable et plus efficace.

Rentabilité

Le résultat d'exploitation ajusté s'est élevé à 1 168 millions d'euros au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre 1 177 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent.

La marge d'exploitation ajustée a reculé à 6,1 % sur l'exercice fiscal 2025/26, contre 6,4 % sur l'exercice fiscal 2024/25. Elle a été pénalisée par des effets de change défavorables à hauteur de (20) pb, par un effet de périmètre de (10) pb lié à la cession de l'activité signalisation en Amérique du Nord, par les investissements en R&D pour (20) pb, ainsi que par l'exécution des projets pour (60) pb. Ces effets ont été partiellement compensés par la performance positive des coentreprises à hauteur de 40 pb et par la réduction des frais commerciaux et administratifs pour 40 pb.

Les autres charges d'Alstom au titre de l'exercice fiscal 2025/26 se sont élevées à (155) millions d'euros, en baisse de 43 millions d'euros par rapport à l'exercice précédent. Elles comprennent des charges de restructuration et de rationalisation, principalement liées à l'adaptation des moyens de production en France et en Belgique, ainsi que des coûts de transformation de l'empreinte industrielle en Allemagne et des frais juridiques. Aucun coût d'intégration lié à l'intégration des entités de Bombardier Transportation n'a été enregistré depuis le 1er avril 2025.

En prenant en compte les charges de restructuration et de rationalisation, les plus-values de cession d'activité, les pertes de valeur ainsi que les autres éléments, l'EBIT d'Alstom avant amortissement et dépréciation des actifs valorisés dans le cadre des affectations du prix d'acquisition (« APA ») s'est établi à 797 millions d'euros. Ce montant est à comparer aux 831 millions d'euros de l'exercice précédent.

Le résultat financier net de la période s'est élevé à (165) millions d'euros, contre (214) millions d'euros sur la même période de l'exercice fiscal précédent, sous l'effet de la baisse des charges d'intérêts nettes, principalement liée à la diminution des taux d'intérêt, à la réduction des frais bancaires et à un effet favorable des couvertures de change, partiellement compensés par la diminution des produits d'intérêts.

Le Groupe a enregistré une charge d'impôt de (199) millions d'euros au titre de l'exercice fiscal 2025/26, correspondant à un taux effectif d'imposition avant APA de 35 %, contre (182) millions d'euros et un taux effectif de 35 % lors de l'exercice fiscal précédent. Conformément aux projections à moyen terme, le Groupe anticipe une baisse de son taux effectif d'imposition, sur la base d'un taux structurel d'environ 27 %, avec des effets potentiellement supplémentaires dépendant du rétablissement de la rentabilité dans les pays où des actifs d'impôt différé n'ont pas encore été comptabilisés au titre de l'exercice fiscal 2025/26.

La quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence s'est élevée à 191 millions d'euros, hors amortissement de l'APA principalement lié aux coentreprises pour (8) millions d'euros, contre 128 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent. Cette évolution reflète la solide performance de la coentreprise CASCO ainsi que d'Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. et de Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd.

Le résultat net ajusté, correspondant au résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, excluant l'APA et sa dépréciation nette de la charge d'impôt correspondante, s'est élevé à 559 millions d'euros au titre de l'exercice fiscal 2025/26. Ce montant est à comparer à un résultat net ajusté de 498 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent.

En conséquence, le résultat net (part du Groupe) s'est établi à 324 millions d'euros au titre de l'exercice fiscal 2025/26, contre 149 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent.

En million d'euros	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026
Résultat d'exploitation ajusté	1 177	1 168
Autres produits / (charges)	(198)	(155)
Renversement de la contribution des sociétés mises en équivalence	(148)	(216)
Résultat d'exploitation (EBIT) avant APA	831	797
Produits et charges financières	(214)	(165)
Impôts sur les bénéfices	(217)	(223)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	128	191
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	(30)	(41)
Résultat net ajusté	498	559
Affectation du prix d'acquisition (APA)	(345)	(236)
Résultat net des activités non poursuivies	(4)	1
Résultat net (part du Groupe)	149	324

Cash-flow libre

Le cash-flow libre du Groupe s'établit à 336 millions d'euros pour l'exercice fiscal 2025/26, contre 502 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent.

Les fonds provenant des activités opérationnelles ont diminué à 507 millions d'euros, contre 553 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent. Alors que l'EBITDA avant APA est resté globalement stable par rapport à la même période l'an dernier, les fonds provenant des activités opérationnelles ont principalement été impactés par une hausse des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles à hauteur de 370 millions d'euros.

La consommation de besoin en fonds de roulement s'est élevée à 171 millions d'euros au cours de l'exercice fiscal 2025/26, contre une consommation de 51 millions d'euros lors de l'exercice fiscal précédent. Le besoin en fonds de roulement lié aux projets a représenté un effet défavorable de 290 millions d'euros en 2025/26, les acomptes reçus sur nouvelles commandes ayant été plus que compensés par la consommation du besoin en fonds de roulement lié aux contrats, en partie liée aux grandes plateformes de matériel roulant actuellement en phase de montée en cadence. À l'inverse, le besoin en fonds de roulement (BFR) commercial a entraîné une génération de trésorerie de 119 millions d'euros, en amélioration de 60 millions d'euros par rapport à l'exercice fiscal précédent, grâce à une gestion resserrée du BFR commercial au second semestre de l'exercice.

En millions d'euros	Exercice fiscal clos au 31 mars 2025	Exercice fiscal clos au 31 mars 2026
EBIT avant APA	831	797
Amortissements et Dépréciations (avant APA)	507	560
Dividendes venant des Joint-Ventures	156	145
EBITDA avant APA + Dividendes des Joint-Ventures	1 494	1 502
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(295)	(370)
R&D capitalisée	(187)	(197)
Frais financiers et impôts sur les sociétés décaissés	(356)	(356)
Autres	(103)	(72)
Fonds provenant des activités opérationnelles	553	507
Variation du besoin en fonds de roulement commercial	59	119
Variation du besoin en fonds de roulement contractuel	(110)	(290)
Cash-Flow Libre	502	336

Structure financière

Au 31 mars 2026, le Groupe présente une dette nette de 404 millions d'euros, contre 434 millions d'euros au 31 mars 2025. Le cash-flow libre généré sur la période s'élève à 336 millions d'euros, en partie compensé par le versement de dividendes et de coupons sur titres perpétuels subordonnés pour (81) millions d'euros, par l'évolution des contrats de location pour (172) millions d'euros, ainsi que par d'autres éléments incluant les effets de change pour (53) millions d'euros.

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à 2 297 millions d'euros 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 d'euros arrivant à échéance en juillet 2028
- D'une facilité de crédit renouvelable de soutien (« Backstop ») de 1,75 milliard d'euros 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 d'euros sert de soutien au programme des billets de trésorerie européens négociables (NEU CP) 2,5 milliards d'euros.

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.

Perspectives pour l'exercice fiscal 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 ses perspectives pour l'exercice 2026/27, telles que communiquées 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 positive
- Saisonnalité entraînant une consommation de cash-flow libre d'environ (1,5) milliards d'euros 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 ajustée vers un niveau de 8 % à 10 %, ainsi qu'en une amélioration de la génération de trésorerie.

Calendrier financier

28 mai 2026	Publication du Document d'Enregistrement Universel (DEU)
9 juillet 2026	Assemblée Générale des actionnaires
22 juillet 2026	Premier trimestre de l'exercice fiscal 2026/27 – Commandes et chiffre d'affaires

Conférence téléphonique

Alstom tiendra une conférence téléphonique afin de présenter ses résultats annuels pour l'année fiscale 2025/26 le mercredi 13 mai 2026 à 8h30 (CET), animée par Martin Sion, Directeur Général et Bernard Delpit, Vice-Président Exécutif et Directeur Financier.

Une retransmission en direct de la conférence téléphonique sera également disponible sur le site Internet d'Alstom : [Résultats annuels d'Alstom pour l'exercice fiscal 2025/26](#)

Pour participer à la session de questions-réponses par téléphone (audio uniquement), veuillez-vous inscrire [ici](#).

Vous recevrez ensuite toutes les informations nécessaires par e-mail. Nous vous conseillons vivement de vous connecter au moins 10 minutes à l'avance.

Le rapport de gestion ainsi que les comptes consolidés, approuvés par Le Conseil d'administration qui s'est tenu le 12 mai 2026, sont disponibles sur le site internet d'Alstom : www.alstom.com. Les comptes ont été revus par les auditeurs dont la certification est en cours de délivrance.

ALSTOM™, Adessia™, Adessia Stream™, Avelia™, Avelia Horizon™, Coradia Stream™, Coradia Max™, HealthHub™, Innovia™, Metropolis™, Prima™, Urbalis™ et X'Trapolis™ sont des marques protégées du groupe Alstom.

À propos d'Alstom

Alstom, leader mondial de l'industrie ferroviaire, fait du rail la clé de voûte de la mobilité durable. Nous concevons et nous produisons une gamme complète de solutions à la pointe de l'innovation : trains à grande vitesse et trains régionaux, métros, monorails, tramways, systèmes clés en main, services intégrés, infrastructures, signalisation et solutions numériques de dernière génération. Avec 87 800 collaborateurs répartis dans 61 pays, nous allions ancrage local et expertise internationale afin d'offrir aux voyageurs des trajets plus connectés, plus agréables et plus respectueux de l'environnement. Au plus proche de nos partenaires et de nos clients, nous révélons tout le potentiel du rail, contribuant à la transformation des territoires et à l'amélioration de la qualité de vie. Coté en France, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 19,2 milliards d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2026.

Pour découvrir l'univers d'Alstom : www.alstom.com

Contacts**Presse :**

Charles-Etienne LEBATARD – T: +33 (0) 7 63 43 68 60
mediarelations@alstomgroup.com

Philippe MOLITOR – T +33 (0)7 76 00 97 79
Philippe.molitor@alstomgroup.com

Relations investisseurs :

Cyril GUÉRIN – T: +33 (0)6 07 89 36 16
cyril.guerin@alstomgroup.com

Guillaume GAUVILLÉ – T: +44 (0)7 588 022 744
guillaume.gauville@alstomgroup.com

Jalal DAHMANE – T: +33 (0)6 98 19 96 62
jalal.dahmane@alstomgroup.com

Le présent communiqué de presse contient des informations et déclarations de nature prospective basées sur les objectifs et prévisions à ce jour de la direction d'Alstom. Ces informations et déclarations de nature prospective s'appliquent au périmètre actuel du Groupe et sont inévitablement soumises à un certain nombre de facteurs de risque et d'incertitude importants (tels que ceux décrits dans les documents déposés par Alstom auprès de l'Autorité des marchés financiers) qui font que les résultats finalement obtenus pourront différer de ces objectifs ou prévisions. Ces informations de nature prospective n'ont de valeur qu'au jour de leur formulation et Alstom n'assume aucune obligation de mise à jour ou de révision de celles-ci, que ce soit en raison de nouvelles informations qui seraient à sa disposition, de nouveaux événements ou pour toute autre raison. Le présent communiqué de presse ne constitue ni ne fait partie d'un prospectus ou d'une quelconque offre ou sollicitation pour la vente ou l'émission, ou d'une quelconque offre ou sollicitation à acheter ou souscrire, ou d'une quelconque sollicitation d'une offre d'achat ou souscription d'actions ou de tous autres titres de la société en France, au Royaume-Uni, aux États-Unis ou dans un quelconque autre pays. Toute offre de titres de la société ne peut être faite en France que conformément à un prospectus ayant reçu le visa de l'AMF ou, hors de France, conformément à une note d'information préparée à cette fin. Aucune offre publique n'est envisagée dans une juridiction autre que la France. Les informations ne constituent aucune forme d'engagement de la part de la société ou d'une quelconque autre personne. Ni les informations ni aucune autre information écrite ou verbale mise à la disposition d'un quelconque destinataire ou de ses conseils ne constitueront la base d'un contrat ou d'un engagement de quelque nature que ce soit. Plus particulièrement, en fournissant les informations, la société, les banques, leurs affiliés, actionnaires et leurs administrateurs, dirigeants, conseils, employés ou représentants respectifs, ne s'engagent aucunement à donner au destinataire accès à de quelconques informations additionnelles.

Annexe 1 – Réconciliation entre les états financiers consolidés et la vue management du rapport d'activité au 31 mars 2026

(en millions d'€)	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

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 »).

Annexe 2 – Réconciliation entre les états financiers consolidés et la vue management du rapport d'activité au 31 mars 2025

(en millions d'€)	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

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 »).

Annexe 3 – 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.

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.

Book-to-Bill

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

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.

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.

EBIT avant APA

À la suite de l'acquisition de Bombardier Transportation et à compter des états financiers consolidés condensés de l'exercice fiscal 2021/22, Alstom a décidé d'introduire l'indicateur clé de performance « EBIT avant APA », visant à retraiter son résultat avant intérêts et impôts (« EBIT ») afin d'exclure l'impact de l'amortissement des actifs exclusivement valorisés dans le cadre de la détermination de l'allocation du prix

d'acquisition (PPA) lors d'un regroupement d'entreprises. Cet indicateur est également conforme aux pratiques de marché.

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 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, 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 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.

EBITDA avant APA + dividendes des JV

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.

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.

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.

Fonds provenant des activités opérationnelles

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

Besoin en fonds de roulement commercial et lié aux contrats

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 courants ainsi que les provisions non courantes

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.

Taux de distribution

Le taux de distribution est calculé en divisant le montant du dividende global par le « Résultat net ajusté des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère » tel que présenté dans le compte de résultat consolidé.

Données organiques

Les chiffres présentés dans ce communiqué de presse 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.