



Rapport financier Annuel

Au 31 mars 2024

Rapport d'activité sur les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2024

1. Événements significatifs de l'exercice fiscal clos le 31 mars 2024

1.1 Vente de l'activité de signalisation conventionnelle nord-américaine à Knorr-Bremse AG

Le 19 avril 2024, Alstom a annoncé avoir conclu un accord avec Knorr-Bremse AG, pour la vente de l'activité de signalisation conventionnelle nord-américaine d'Alstom pour un prix d'achat d'environ € 630 millions.

Cette transaction fait partie du plan d'action global qu'Alstom a annoncé le 15 novembre 2023 et vise à renforcer sa position de leader dans l'industrie ferroviaire. La clôture de la transaction est soumise aux conditions habituelles, notamment à l'approbation des autorités réglementaires, et devrait avoir lieu dès l'été 2024.

Le produit de la transaction pour Alstom, net d'impôts et de frais de transaction, devrait s'élever à environ € 620 millions.

Au 31 mars 2024, les actifs correspondants ont été classés comme Actifs détenus en vue de la vente dans le bilan consolidé (voir Note 9.2).

1.2 "Autumn" plan de restructuration

Le 15 novembre 2023, Alstom a communiqué que le groupe travaillait à la mise en œuvre d'un plan global opérationnel, commercial et d'efficacité des coûts (le plan « Autumn »). Ce plan Autumn vise à accélérer la troisième phase de la feuille de route de l'acquisition de Bombardier Transport (optimisation). Dans le cadre du volet d'efficacité, un plan de réduction des frais généraux d'environ 1 500 ETP a été annoncé, et représentant près de 10 % du total des fonctions commerciales et administratives.

Ce plan a été présenté à l'ensemble des représentants des employés sur le second semestre. Les négociations sont en cours pour une mise en application du plan prévue au cours du premier semestre de l'exercice 2024/25.

Un coût total de € 115 millions a été comptabilisé au cours de la période, avec un solde résiduel en provision de € 110 millions dans le bilan consolidé (voir Note 22) au 31 mars 2024.

1.3 Une équipe Alstom – Agile, Inclusive et Responsable

Plus que jamais, la décarbonation est au cœur de la stratégie d'Alstom. Le Groupe réduit ses émissions de scope 1 et 2 pour atteindre 139 ktonCO₂e (soit une diminution de 39 % par rapport à mars 2022), tout en collaborant avec ses fournisseurs et ses clients pour réduire son empreinte de scope 3. Les premiers résultats de cette collaboration peuvent être constatés à travers la réduction de l'intensité des émissions des produits vendus atteignant 4,0 gCO₂e/pass.km (soit (13) % par rapport à mars 2022). Les objectifs de réduction des émissions de CO₂e d'Alstom ont été validés le 6 juillet 2023 par l'initiative indépendante Science Based Targets (SBTi), comme étant conformes aux exigences pour atteindre les engagements de l'Accord de Paris.

L'approvisionnement en électricité à partir de sources renouvelables a également été étendu. Alstom a signé un accord d'envergure en Espagne pour l'achat d'électricité axé sur l'énergie solaire. La ferme solaire devrait commencer ses opérations début 2025 avec un contrat de 10 ans. Le projet couvrira l'équivalent de 80 % de la consommation électrique

d'Alstom en Europe. Il s'agit donc d'une étape majeure pour atteindre notre objectif de 100 % de consommation électrique issue de sources renouvelables.

En matière de diversité et d'inclusion, la stratégie Alstom in Motion (AiM) 2025 vise à atteindre le taux de 28 % de femmes managers, ingénieurs et professionnels d'ici 2025. À fin mars 2024, 24,7 % des postes de managers, d'ingénieurs et de professionnels sont occupés par des femmes. Alstom continuera d'accélérer ses efforts dans les mois à venir.

La performance d'Alstom en matière de responsabilité sociale d'entreprise est régulièrement évaluée par diverses agences de notation ; le Groupe maintient sa présence parmi l'indice ESG CAC40 pour la 3ème année consécutive et au sein du DJSI pour la 13ème année consécutive. Alstom a amélioré sa notation au questionnaire ECOVADIS avec un score de 77/100 et a conservé la note AA auprès de l'agence MSCI. Par ailleurs, en 2024, Alstom a amélioré sa note CDP, passant de B à A-. Ces résultats reflètent sa position forte et sa stratégie en matière de développement durable.

En outre, Alstom a publié pour la deuxième année ses KPIs concernant l'alignement à la taxonomie européenne de ses ventes, de ses dépenses d'investissement (CapEx) et de ses dépenses d'exploitation (OpEx), poursuivant une analyse approfondie initiée l'année dernière. Les ventes alignées à la taxonomie de l'UE se sont élevées à 60 % et classe Alstom parmi les meilleurs de sa catégorie, confirmant l'importance du secteur dans lequel Alstom opère pour atteindre l'ambition de l'UE de neutralité carbone d'ici 2050. L'objectif de la taxonomie de l'UE est de réorienter les flux de capitaux vers des activités durables et contribuer à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

1.4 Chiffres clés pour Alstom sur l'exercice fiscal 2023/24

Les indicateurs clés de performance du Groupe (« KPIs ») sont présentés ci-dessous pour l'exercice fiscal 2023/24 :

	% Variation mar 24/mar 23		
	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023	Réel
<i>(en millions d'€)</i>			
Commandes reçues ⁽¹⁾	18 947	20 694	(8) %
Chiffre d'affaires	17 619	16 507	7 %
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	2 523	2 325	9 %
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	997	852	17 %
Marge d'exploitation ajustée ⁽²⁾	5.7 %	5.2 %	
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	356	366	
Résultat d'exploitation ⁽⁴⁾	(22)	(90)	
Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	44	292	
Résultat net (part du Groupe) ⁽³⁾	(309)	(132)	
Cash Flow Libre ⁽¹⁾	(557)	199	

	% Variation mar 24/mar 23		
	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023	Réel
<i>(en millions d'€)</i>			
Carnet de commandes	91 900	87 387	5 %
Marge brute en % sur le carnet de commandes ⁽¹⁾	17.5%	16.9%	
Capitaux employés ⁽¹⁾	11 627	11 728	
Trésorerie / (Dettes) nette ⁽¹⁾	(2 964)	(2 135)	
Capitaux propres	8 778	9 102	

(1) Indicateur non-GAAP, cf. définitions en section 10 (« Définitions d'indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable »).

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

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

(4) Incluant l'APA provenant de joint-ventures chinoises comptabilisé en quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence dans les notes pour € (10) millions.

La marge d'exploitation ajustée en pourcentage du chiffre d'affaires a progressé de 0,5 % au cours de l'exercice fiscal 2023/24 pour s'établir à 5,7% contre 5,2% lors de l'exercice fiscal 2022/23, bénéficiant de synergies pour 30bps, d'une diminution continue des ventes relatives aux contrats non performants hérités de Bombardier Transport pour 30bps, d'un volume en hausse et d'un mix favorable pour 20bps, partiellement compensés par l'impact négatif sur la marge brute résultant des déviations du portefeuille hérité de Bombardier Transport (30)bps.

1.5 Données organiques

Pour comparaison, les données de la section 1.4 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.

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023			mar 24/mar 23	
	Données	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
<i>(en millions d'€)</i>						
Commandes reçues	18 947	20 694	(336)	20 358	(8%)	(7%)
Chiffre d'affaires	17 619	16 507	(395)	16 112	7%	9%

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023			mar 24/mar 23	
	Données	Données réelles	Impact taux de change	Données organiques	% Var Réel	% Var Org.
<i>(en millions d'€)</i>						
Carnet de commandes	91 900	87 387	(275)	87 112	5%	5%

En données publiées, le montant des commandes reçues et du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice fiscal 2022/23 sont retraités pour refléter les taux de change de mars 2024, montrant 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 australien (AUD), à la roupie indienne (INR), au dollar américain (USD) et à la couronne suédoise (SEK)
- Le chiffre d'affaires a été principalement impacté par l'appréciation de l'euro (EUR) contre le dollar américain (USD), le dollar australien (AUD), le rand sud-africain (ZAR), la roupie indienne (INR), de la couronne suédoise (SEK), le dollar canadien (CAD) et la livre sterling (GBP).
- Le carnet de commandes a été impacté par un effet de change défavorable qui vient principalement de la dépréciation du rand sud-africain (ZAR) ; de la livre égyptienne (EGP), du peso Chilien (CLP) et du dollar australien (AUD) face à l'euro (EUR). Cet effet de change favorable a été en partie compensé par la hausse de la livre sterling (GBP) et du peso Mexicain face à l'euro (EUR).

1.6 Périmètre de consolidation

SpeedInnov

Au travers de sa filiale SpeedInnov, co-entreprise créée en 2015 avec l'ADEME, Alstom se concentre sur son projet de « Train à Très grande Vitesse du futur » dont l'objectif est de promouvoir une nouvelle génération de train à très grande vitesse et qui permettra de réduire ses coûts d'acquisition et d'exploitation d'au moins 20%, d'optimiser son empreinte environnementale et de développer son offre commerciale dans le but d'améliorer l'expérience voyageur. Dans ce contexte, Alstom a souscrit à une augmentation de capital de la société d'un montant de € 13,6 millions au cours du mois octobre 2023, augmentant sa participation de 75,48% à 76,39%, sans entrainer de changement dans la méthode de consolidation compte tenu des droits accordés au co-investisseur selon le pacte d'actionnaires, le Groupe a estimé qu'il détenait un « contrôle conjoint » sur l'entité.

Cession de TMH

Le 14 septembre 2023, l'Office de Contrôle des Actifs Étrangers (OFAC) du département américain du Trésor a ajouté la société JSC Transmashholding (TMH AO) à la « Specially Designated Nationals (SDN) list ». TMH AO est la holding Russe du groupe TMH et est détenue à 100% par l'entreprise TMH Limited.

Le Groupe a réalisé une évaluation complémentaire sur les risques potentiels découlant des nouvelles sanctions de l'OFAC et a décidé de vendre la totalité de sa participation au sein de TMH Limited.

La transaction a été clôturée début janvier 2024 pour un montant de € 75 millions, contribuant ainsi à la réduction des risques du portefeuille de la société. La vente de TMH Limited se traduira par une perte sans impact sur la trésorerie d'environ € (122) millions, en raison du passage en pertes de l'ajustement de conversion de change de € (197) millions comptabilisés directement dans les capitaux propres depuis l'acquisition. L'impact net de la vente est présenté en Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence au 31 mars 2024.

2. Perspectives pour l'exercice 2024/25

Alstom envisage les perspectives suivantes pour l'année fiscale 2024/25 :

- Ratio « commandes sur chiffre d'affaires » au-dessus de 1 ;
- Croissance organique du chiffre d'affaires à environ 5 % ;
- Marge d'exploitation ajustée prévue à environ 6,5 % ;
- Génération de cash-flow libre dans une fourchette de € 300 à € 500 millions
- La saisonnalité résultera en :
 - Un cash-flow libre négatif au premier semestre de l'exercice fiscal 2024/25 dans une fourchette de € (300) à € (500) millions ;
 - Une progression de la marge d'exploitation ajustée plus marquée au second semestre de l'exercice fiscal 2024/25.

Hypothèses sous-jacentes

Les prévisions pour l'exercice qui clôturera le 31 mars 2025 présentées ci-dessus ont été établies conformément aux méthodes comptables appliquées dans les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 mars 2024. La marge d'exploitation ajustée et le cash-flow libre sont définis en section 10 « Définitions d'indicateurs financiers non codifiés par des organismes de normalisation comptable ».

Ces perspectives sont basées sur le périmètre de consolidation d'Alstom et sur les taux de conversion des devises disponibles au 31 mars 2024. Elles reposent principalement sur les hypothèses suivantes :

Hypothèses internes à Alstom

- L'activité commerciale de l'exercice 2024/25 sera portée par la dynamique de marché résultant en une augmentation par rapport à l'exercice précédent de la prise de commandes dans les activités et régions clés d'Alstom.
- La hausse du chiffre d'affaires pour l'exercice 2024/25 par rapport à l'exercice 2023/24 sera principalement soutenue par l'exécution du carnet de commandes.
- L'augmentation de la marge d'exploitation ajustée prévue pour l'exercice 2024/25 par rapport à l'exercice 2023/24 découlera de plusieurs facteurs. Alstom bénéficiera d'un accroissement du volume d'activité et réduira le poids des projets à faible marge dans son chiffre d'affaires. Cet effet de mix est lié à l'avancement des contrats à faible marge qui sont remplacés par des contrats à meilleure marge. Parallèlement, Alstom réalisera des économies grâce au plan de réduction des frais généraux, et maintiendra un strict contrôle sur les dépenses de recherche et développement.
- La standardisation des outils et des processus d'ingénierie, l'approche « design to cost », ainsi que l'optimisation de l'empreinte industrielle à la fois pour l'ingénierie et la production, soutiendront également l'amélioration des performances d'Alstom. En outre, la transformation numérique associée à une discipline

efficace dans la gestion des frais généraux et des achats indirects contribueront à l'amélioration de la marge d'exploitation ajustée, tandis que l'intégration de Bombardier se terminera sur l'année fiscale 2024/25.

- L'amélioration de la génération de trésorerie durant l'exercice 2024/25 proviendra essentiellement de l'accélération des livraisons ainsi que de la maîtrise du besoin en fonds de roulement, tandis que les acomptes sur commandes de l'année 2024/25 resteront comparables au niveau de 2023/24.
- Le bilan d'Alstom bénéficiera de la réalisation du plan de désendettement tel que décrit dans la section 9 de ce document.

Hypothèses macro-économiques

- Elles sont établies en excluant toute variation majeure des taux de change des monnaies des principaux pays hors zone Euro dans lesquels le Groupe génère ses revenus, par rapport à ceux connus au 31 mars 2024.
- Elles présument d'un environnement politique stable dans les pays dans lesquels Alstom produit ou livre ses produits.
- Elles supposent une stabilisation de l'inflation à un niveau inférieur à celui de 2022 et 2023 alignées avec les prévisions d'inflation d'agences externes (FMI et BCE).

Clause de non-responsabilité

Les indications sur les perspectives mentionnées ci-dessus contiennent des affirmations basées sur les plans existants et les prévisions du management d'Alstom. De telles déclarations prospectives sont pertinentes pour le périmètre actuel et sont par nature sujettes à un nombre important de risques et de facteurs d'incertitudes (comme ceux décrits au chapitre 4 du Document d'Enregistrement Universel déposé par Alstom auprès de l'AMF) qui pourraient conduire les résultats réels à différer des plans, des objectifs et des attentes exprimées dans de telles déclarations prospectives. Ces déclarations prospectives sont jugées raisonnables à la date du présent document et Alstom ne prend aucun engagement quant à la mise à jour ou la révision de l'une d'entre elles, que ce soit à la suite de nouvelles informations, d'événements futurs ou autres.

Le Groupe Alstom a mis à jour ses priorités en matière d'allocation du capital

- Priorité au désendettement et au maintien de la notation en catégorie «Investissement»
- Politique de dividendes à ré-évaluer une fois que la dette financière nette aura été ramenée à zéro.
- Politique de fusions et d'acquisitions :
 - Poursuivre des opérations d'acquisitions sélectives (Innovation, Digital, Services)
 - Gestion dynamique du portefeuille

3. Performance commerciale

Au cours de l'exercice fiscal 2023/24, le Groupe a connu un succès commercial important dans de multiples zones géographiques, notamment en Europe, Asie/Pacifique et en Amérique, et sur les lignes de produits, telles que matériels roulants, systèmes et services.

Néanmoins, la prise de commandes s'élève à € 18,9 milliards, représentant une baisse de 8 % en données publiées par rapport à l'exercice précédent clos le 31 mars 2023. Cette baisse est principalement due au contrat attribué l'année dernière par le réseau de Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) en Allemagne, d'un montant d'environ € 2,5 milliards. Lors de l'exercice précédent, Alstom avait enregistré une prise de commandes de € 20,7 milliards.

Décomposition géographique Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 24/mar 23	
	31 mars 2024		31 mars 2023		Réel	Organique
		% contrib		% contrib		
<i>(en millions d'€)</i>						
Europe	11 326	59 %	12 759	61 %	(11) %	(11) %
Amérique	2 050	11 %	2 682	13 %	(24) %	(23) %
Asie/Pacifique	3 172	17 %	3 028	15 %	5 %	12 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	2 399	13 %	2 225	11 %	8 %	10 %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	18 947	100 %	20 694	100 %	(8) %	(7) %

Décomposition par produit Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 24/mar 23	
	31 mars 2024		31 mars 2023		Réel	Organique
		% contrib		% contrib		
<i>(en millions d'€)</i>						
Matériels roulants	6 365	34 %	10 348	50 %	(38) %	(37) %
Services	6 556	35 %	6 394	31 %	3 %	4 %
Systèmes	3 685	19 %	1 008	5 %	266 %	258 %
Signalisation	2 341	12 %	2 944	14 %	(20) %	(19) %
COMMANDES RECUES PAR DESTINATION	18 947	100 %	20 694	100 %	(8) %	(7) %

En **Europe**, Alstom a enregistré un niveau de commandes de € 11,3 milliards au cours de l'exercice fiscal 2023/24 contre € 12,8 milliards lors de l'exercice précédent.

Au Royaume-Uni, Alstom a signé une extension de huit ans de son accord de services ferroviaires (Train Services Agreement - TSA) avec CrossCountry. Cette extension de contrat, d'une valeur d'environ 950 millions d'euros, confirme le partenariat à long terme et témoigne de la confiance accordée par le client.

En France, Alstom fournira à Île-de-France Mobilités et RATP 103 nouvelles rames MF19, le métro fer nouvelle génération, pour un montant total de plus de 800 millions d'euros, intégralement financé par Île-de-France Mobilités. Cette nouvelle flotte viendra renouveler le matériel roulant des lignes 13, 12 et 8 du métro francilien à partir de 2027. Le Groupe a également signé un contrat-cadre avec Akiem, société européenne de location de matériel roulant, portant sur 100 locomotives Traxx™ Universal multi-systèmes (MS3), la commande comprend une tranche ferme de 65 locomotives. Le montant total du contrat-cadre pouvant s'élever jusqu'à € 500 millions.

En Allemagne, Alstom a signé un contrat portant sur la fourniture de 40 trains grande capacité Coradia Stream™ ainsi que leur maintenance pendant 30 ans à l'opérateur Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), d'une valeur de près de € 900 millions, incluant une option jusqu'à 55 trains supplémentaires avec l'ensemble de services correspondants. Alstom a également signé un contrat avec RAILPOOL pour 50 locomotives Traxx™ Universal multi-systèmes.

En Roumanie, Alstom, dans le cadre d'un consortium avec les entreprises de travaux publics Gulermak et Arcada, a signé un contrat avec la municipalité roumaine de Cluj-Napoca, en Transylvanie, pour la construction de la ligne 1 du métro de la ville. La part d'Alstom dans ce projet clé en main à la pointe de la technologie s'élève à environ € 400 millions.

En Italie, Alstom a signé un contrat portant sur la fourniture de trains à grande vitesse.

La performance de l'année dernière a été portée par des commandes de clients en Allemagne, en France, en Suède, en Roumanie, au Royaume-Uni et en Espagne.

Dans la région **Amérique**, Alstom a enregistré un niveau de commande de € 2 milliards contre € 2,7 milliards lors de l'exercice précédent, incluant notamment un contrat avec la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) aux États-Unis portant sur la livraison de 130 tramways Citadis™ électriques à plancher bas intégral, d'une valeur de plus de € 667 millions avec des options pour la construction de 30 tramways supplémentaires. Alstom et le Département des Transports du Connecticut (CTDOT) aux États-Unis ont confirmé une commande de 60 voitures à un niveau, d'une valeur d'environ € 285 millions, assortie d'options pour la livraison de 313 voitures supplémentaires, dans le cadre du programme de renouvellement des voitures du CTDOT sur les lignes « Shore Line East » et « Hartford Line ».

La performance en Amériques l'année dernière a été principalement stimulée par l'attribution de contrats de services d'exploitation et de maintenance pour les lignes Camden et Brunswick du Maryland Area Rail Commuter (MARC) et pour le système de monorail Innovia™ à l'aéroport international de Newark Liberty aux États-Unis.

Dans la région **Asie/Pacifique**, la prise de commandes s'élève à € 3,2 milliards, contre € 3,0 milliards sur la même période de l'exercice précédent. Aux Philippines, Alstom, en consortium avec Colas Rail, a remporté auprès de Mitsubishi Corporation un contrat pour fournir un système ferroviaire intégré dans le cadre de l'extension du projet North-South Commuter Railway (NSCR). La part contractuelle d'Alstom représente environ € 1 milliard. En Australie, Alstom remporte un appel d'offres d'environ 900 millions d'euros pour la maintenance du parc de trains VLocity et Classic pour les dix prochaines années dans l'État de Victoria.

La performance de l'année dernière en Asie/Pacifique a été portée par d'importantes commandes avec le Département des Transports de Victoria en Australie, et pour les projets de métro de Bhopal et d'Indore en Inde.

Dans la région **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, Alstom a enregistré des prises de commandes pour un montant de € 2,4 milliards, contre € 2,2 milliards lors de l'exercice précédent. En Israël, Alstom, membre du consortium TMT (TLV Metropolitan Tramway Ltd.) et ses partenaires Electra Ltd. et Dan Public Transportation Ltd. sont parvenus à un accord financier au contrat attribué en mai 2022, pour la conception, la construction, la maintenance et le financement de la ligne verte du métro de Tel Aviv par Metropolitan Mass Transit System Ltd (NTA). La part d'Alstom est évaluée à 858 millions d'euros. En Arabie Saoudite, Alstom signe un contrat de plus de 500 millions d'euros avec la Commission royale pour AIUla (RCU) pour la fourniture d'un tramway pionnier alimenté par batterie, sur la plus longue ligne sans caténaire au monde.

La performance de l'année dernière a été principalement tirée par un contrat pour la fourniture de trains Metropolis™ et de services de maintenance pour la modernisation de la ligne 1 du métro du Caire.

Les principales commandes reçues par Alstom au cours de l'exercice fiscal 2023/24 ont été les suivantes :

Pays	Produit	Description
Allemagne	Matériels roulants / Services	Fourniture de 40 trains Coradia Stream™ de grande capacité et leur maintenance complète pendant 30 ans à Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH).
Australie	Services	Maintenance du parc de trains VLocity et Classic pour les dix prochaines années dans l'État de Victoria.
Arabie Saoudite	Systèmes	Fourniture d'un tramway pionnier alimenté par batterie sans caténaire
États-Unis	Matériels roulants	Fourniture de 130 tramways Citadis™ à plancher bas à la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA), avec des options pour 30 véhicules supplémentaires
France	Matériels roulants	Fourniture de 103 rames MF19 supplémentaires RATP, pour le compte d'île de France Mobilités pour les lignes 13,12 et 8
Israël	Systèmes / Services	Construction de la ligne verte du métro de Tel Aviv par Metropolitan Mass Transit System Ltd (NTA) en tant que membre du consortium TMT (TLV Metropolitan Tramway Ltd.)
Italie	Matériels roulants	Fourniture de trains à grande vitesse
Philippines	Systèmes	Fourniture d'un système ferroviaire intégré pour l'extension du projet du North-South Commuter Railway en consortium avec Colas Rail
Royaume-Uni	Services	Extension de huit ans de son accord de services ferroviaires (Train Services Agreement - TSA) avec CrossCountry pour la maintenance, la révision, l'entretien et le nettoyage des Voyager et Super Voyager de CrossCountry.
Roumanie	Systèmes	Construction de la ligne 1 du métro de Cluj-Napoca, en consortium avec les entreprises de travaux publics Gulermak et Arcada

4. Carnet de commandes

Au 31 mars 2024, le montant des commandes en carnet atteint € 91,9 milliards et offre au Groupe une forte visibilité sur ses ventes futures. Cela représente une hausse de 5 % à la fois sur une base publiée et sur une base organique par rapport au 31 mars 2023, principalement du fait des ajustements positifs des clauses de révision de prix et un ratio commandes reçues sur chiffre d'affaires de 1.1.

La dépréciation de plusieurs devises par rapport à l'euro (EUR) depuis mars 2023, principalement le Rand Sud-Africain (ZAR) et la livre Egyptienne (EGP) en Afrique/Moyen-Orient/Asie Centrale ont eu une incidence négative sur le montant des commandes en carnet pour un total de € 0,3 milliard. Cette fluctuation a principalement affecté ligne de produits matériels roulants.

Décomposition géographique

Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le	
	31 mars 2024	% contrib	31 mars 2023	% contrib
<i>(en millions d'€)</i>				
Europe	52 381	57 %	49 146	56 %
Amérique	12 775	14 %	13 796	16 %
Asie/Pacifique	13 390	15 %	12 191	14 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	13 354	14 %	12 254	14 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	91 900	100 %	87 387	100 %

Décomposition par produit

Données base réelle	Exercice clos le		Exercice clos le	
	31 mars 2024	% contrib	31 mars 2023	% contrib
<i>(en millions d'€)</i>				
Matériels roulants	41 215	45 %	42 806	49 %
Services	34 257	37 %	30 741	35 %
Systèmes	8 682	10 %	6 330	7 %
Signalisation	7 746	8 %	7 510	9 %
CARNET DE COMMANDES PAR DESTINATION	91 900	100 %	87 387	100 %

5. Compte de résultat

5.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Alstom s'élève à € 17,6 milliards au cours de l'exercice fiscal 2023/24, soit une hausse de 7% en données publiées et 9 % sur une base organique par rapport à la période précédente. Les ventes relatives aux contrats non-performants hérités de Bombardier Transport s'élèvent à € 1,7 milliard au cours de l'exercice 2023/24.

Décomposition géographique Données base réelle (en millions d'€)	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 24/mar 23	
	31 mars 2024	% contrib	31 mars 2023	% contrib	Réel	Organique
	Europe	10 185	58 %	9 936	60 %	3 %
Amérique	3 466	19 %	2 843	17 %	22 %	27 %
Asie/Pacifique	2 424	14 %	2 378	15 %	2 %	8 %
Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale	1 544	9 %	1 350	8 %	14 %	24 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	17 619	100 %	16 507	100 %	7 %	9 %

Décomposition par produit Données base réelle (en millions d'€)	Exercice clos le		Exercice clos le		% Variation mar 24/mar 23	
	31 mars 2024	% contrib	31 mars 2023	% contrib	Réel	Organique
	Matériels roulants	9 123	52 %	8 784	53 %	4 %
Services	4 272	24 %	3 817	23 %	12 %	14 %
Systèmes	1 578	9 %	1 476	9 %	7 %	9 %
Signalisation	2 646	15 %	2 430	15 %	9 %	12 %
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR DESTINATION	17 619	100 %	16 507	100 %	7 %	9 %

En **Europe**, les ventes ont atteint € 10,2 milliards, soit 58 % du chiffre d'affaires total du Groupe, ce qui représente une augmentation de 3 % sur une base publiée par rapport à l'exercice fiscal 2022/23. Cela vient principalement de l'exécution d'importants contrats de matériels roulants, tels que les trains Coradia™ Stream aux Pays-Bas, les trains régionaux Regio 2N et les trains à très grande vitesse Avelia™ Horizon pour la SNCF, les trains EMU de Métro Parisien pour la RATP en France, les trains régionaux Coradia™ Stream pour Trenitalia en Italie, les trains ICE 4 pour la Deutsche Bahn en Allemagne, les trains Aventura™ au Royaume-Uni et les voitures multifonctionnelles à deux niveaux de type M7 pour la SNCB en Belgique. La montée en puissance des contrats de service au Royaume-Uni a également contribué de manière significative à cette croissance. D'autre part, d'importants contrats de matériels roulants tels que les trains S-Bahn Stuttgart pour la Deutsche Bahn en Allemagne ainsi que les trains périurbains Francilien pour SNCF en France arrivent à échéance, générant un niveau de ventes plus faible par rapport à l'exercice fiscal précédent.

En **Amérique**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 3,5 milliards, soit 19 % du chiffre d'affaires du Groupe et une augmentation de 22 % en données publiées par rapport à l'exercice fiscal 2022/23. Les ventes de la région ont été portées par les voitures de métro pour BART à San Francisco et le projet Tren Maya pour le Fonds national pour la promotion du tourisme au Mexique. Le projet de trains à grande vitesse Amtrak aux États-Unis, le système de métro léger pour le REM au Canada ainsi que les trains Metropolis™ du système ferroviaire métropolitain de São Paulo au Brésil font également partie des principaux contributeurs aux ventes de la région.

En **Asie/Pacifique**, les ventes se sont élevées à € 2,4 milliards, soit 14 % des ventes du Groupe, représentant une hausse de 2 % sur une base publiée par rapport à l'année dernière. Ces ventes ont été portées par une exécution constante de la production de locomotives électriques en Inde, des véhicules Bombardier Movia™ pour LTA de Singapour et des trains régionaux VLocity™ pour le ministère des Transports de Victoria en Australie.

En **Afrique/Moyen-Orient/Asie centrale**, le chiffre d'affaires s'est élevé à € 1,5 milliards, ce qui représente une augmentation de 14 % sur une base publiée, contribuant à hauteur de 9 % au chiffre d'affaires total du Groupe. Le contrat de systèmes pour les trains monorail du Caire en Egypte, 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")

Durant l'exercice fiscal 2023/24, les dépenses brutes de recherche et développement ont atteint € (749) millions, soit 4,3 % du chiffre d'affaires total du Groupe, reflétant les investissements continus du Groupe dans l'innovation pour développer des solutions de mobilité plus intelligentes et plus écologiques, à la base de la stratégie Alstom in Motion reposant sur trois piliers : la mobilité verte, la mobilité intelligente et la mobilité inclusive et plus saine. Le montant net de la R&D s'élève à € (549) millions avant les amortissements des Affectations du Prix d'Acquisition (« APA »).

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Dépenses brutes de R&D	(749)	(682)
<i>Dépenses brutes de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	4,3 %	4,1 %
Financements reçus ⁽¹⁾	123	103
Dépenses nettes de R&D	(626)	(579)
Coûts de développement capitalisés au cours de la période	178	142
Dotations aux amortissements des coûts de développements capitalisés ⁽²⁾	(101)	(82)
Frais de recherche et de développement (enregistrés dans le compte de résultat)	(549)	(519)
<i>Dépenses de R&D (en % du chiffre d'affaires)</i>	3,1 %	3,1 %

(1) Les financements reçus incluent des financements publics à hauteur de € 84 millions à fin mars 2024, contre € 65 millions à fin mars 2023.

(2) Excluant € (60) millions de dotations aux amortissements de l'affectation du prix d'acquisition de Bombardier Transport au 31 mars 2024, contre € (61) millions au 31 mars 2023

Les programmes financés par l'IPCEI Hydrogen se poursuivent. Cet important programme européen permet d'approfondir le développement du portefeuille de composants nécessaires pour les trains à hydrogène, les piles à combustible, les batteries et les convertisseurs de puissance. Il soutient le développement de nouveaux trains à hydrogène pour une utilisation régionale, les locomotives de manœuvre et le fret, en s'appuyant sur le retour d'expérience des trains régionaux Coradia iLint™ qui sont désormais en service commercial.

Le développement de la gamme Avelia se poursuit. Les essais d'homologation de l'Avelia Horizon™ sont prévus en 2024 pour permettre une mise en service commerciale en 2025. Le développement des configurations internationales se poursuit. Alstom a lancé le développement de l'Avelia stream™, s'adressant au segment des trains à grande vitesse à un seul étage, avec un premier projet pour Italo.

Partant de l'ADN Citadis™, Alstom développe un tramway qui répond aux spécificités du marché aux Etats-Unis, avec une attention particulière sur l'expérience passager et la possibilité d'opérer sans caténaire.

Le remplacement de notre gamme existante de trains de banlieue par Adessia™ a été lancé, pour répondre aux marchés du Royaume-Uni et des États-Unis. Cette nouvelle gamme de produits comprendra des versions EMU, BMU, BEMU et HMU pour remplacer également les trains diesel existants.

Alstom a également continué à étendre la gamme Coradia Stream™ avec des voitures plus longues et une chaîne de traction 15kV (principalement en Allemagne).

TRAXX™ Multi-système 3 - locomotives poursuit les essais et les approbations au cours de l'année 2024 pour lui permettre de circuler sur les différents corridors européens avec le système de signalisation embarqué Alstom ATLAS. Il comprend la version passagers qui peut être exploitée à 200 km/h.

De plus le Large gauge Metro a été repensé en mettant l'accent sur l'efficacité énergétique et un meilleur processus de fabrication afin de mieux répondre au marché indien.

La ligne de produits Services d'Alstom est axée sur les concepts d'exploitation verte, durable et plus efficace. Les initiatives de re-tractionnement écologique comprennent par exemple la modernisation des locomotives avec des moteurs à combustion interne à l'hydrogène et la capacité de fournir une autonomie pour opérer sur les lignes non électrifiées grâce à la fonctionnalité dite du « dernier kilomètre » soutenue par le programme H2 de l'IPCEI.

En plus de la solution HealthHub™, Alstom continue de développer des solutions digitales innovantes dédiées aux activités d'exploitation et de maintenance, afin d'optimiser la fiabilité et la disponibilité tout en maximisant la durée de vie utile des composants, pour améliorer leur durabilité.

La ligne de produits de Signalisation d'Alstom a poursuivi ses travaux sur (a) la convergence des normes européennes Onvia Control™ L2 A et Onvia Control™ L2 B, renforçant sa présence sur le marché avec son intégration dans la plateforme TRAXX et sécurisant de nouveaux contrats pour les opérations transfrontalières, (b) les solutions embarquées Onvia Cab™ de niveau 2 et de niveau 3 associées à l'exploitation automatique des trains, et (c) son expansion avec un nouveau contrat au Canada. Alstom a poursuivi le développement des solutions CBTC Urbalis Fluence™ (par exemple, Nexteo), Urbalis Forward™ (par exemple, Cluj Metro, Surat Metro L1&2, Bhopal & Indore Metro) et Urbalis Flo™ (par exemple, Delhi Line 7 extension, Metro Santiago de los Caballeros) pour les métros et les tramways, et Urbalis Vision Forward™ pour les centres de contrôle opérationnel, maximisant la fluidité du trafic et orchestrant les opérations à distance.

Alstom Signalling 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.

Les principales étapes de la feuille de route visant à atteindre le niveau d'automatisation 4 (GoA4) ont été franchies avec succès dans des conditions réelles d'exploitation sur des trains de passagers et de marchandises avec la SNCF en France, et dans des opérations de manœuvre aux Pays-Bas.

Alstom a également fait de grands progrès dans le développement d'une nouvelle plateforme SaaS qui améliorera son offre numérique globale. Cette plateforme rationalise l'intégration et le déploiement des applications dans un écosystème fiable et évolutif. Les capacités d'échange et de partage de données de la plateforme offrent non seulement

une valeur ajoutée aux clients d'Alstom, mais permettent également à Alstom d'explorer de nouveaux cas d'utilisation et d'analyse axés sur les données, facilitant ainsi l'intégration de nouveaux services numériques tout au long de la durée de vie du projet.

Parmi les nombreux cas d'utilisation de fonctionnalités basées sur les données en cours de développement, celui qui concerne l'analyse de la qualité des communications entre les services ferroviaires et le sol est essentiel pour améliorer les performances : tout manque de communication radio en temps réel entre le train et le système de signalisation du back office peut entraîner des arrêts et des perturbations (par exemple, par l'utilisation de freins d'urgence), ce qui entraîne des retards opérationnels. Pour comprendre les raisons des freins d'urgence, le cas échéant, et anticiper les problèmes radio, Alstom a développé Radioscopy, une solution basée sur l'IA, conçue pour surveiller et diagnostiquer les problèmes sur les réseaux CBTC. Jusqu'à présent, la solution a été déployée avec succès sur six projets différents, améliorant ainsi la fiabilité des radios.

5.3. Performance opérationnelle

Au cours de l'exercice fiscal 2023/24, le résultat d'exploitation ajusté d'Alstom s'élève à € 997 millions, soit une marge opérationnelle de 5,7 %, contre € 852 millions ou 5,2 % au cours de l'exercice précédent.

Les frais de vente et d'administration en pourcentage ont représenté 6,3 % du chiffre d'affaires du Groupe, contre 6,6 % au cours de l'exercice précédent.

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 € 131 millions, en baisse par rapport à la contribution de € 142 millions de l'exercice précédent, du fait de taux de change défavorables. Les contributions de CASCO Signal Limited et de Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. s'élèvent respectivement à € 62 millions et € 30 millions, contre € 60 millions et € 30 millions lors de l'exercice précédent. La contribution des autres sociétés mises en équivalence du Groupe s'élève à € 39 millions, contre € 52 millions lors de l'année fiscale 2022/23.

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

Au cours de l'exercice fiscal 2023/24, Alstom a enregistré des charges de restructuration et de rationalisation de € (147) millions, liées principalement à la réduction des frais généraux pour €(115) millions (plan « Automne ») et l'adaptation des moyens de production pour € (32) millions, notamment en Royaume-Uni pour € (14) millions, en Allemagne pour € (8) millions, en France et en Espagne pour (3) millions chaque, et aux Etats-Unis pour € (2) millions.

Les coûts d'intégration et autres coûts pour un montant de € (363) millions correspondant aux coûts d'intégration de Bombardier Transport pour un montant de € (142) millions, aux honoraires juridiques et aux autres risques survenant en dehors du cours normal des affaires liés à deux projets aux Etats-Unis et en Turquie pour €(118) millions, ceux liés à l'intégration de Bombardier Transport, €(30) millions de dépréciation d'actifs notamment à la suite de la sortie des activités du Groupe en Russie, et diverses dépenses exceptionnelles pour € (73) millions, dont €(36) millions d'impacts induits du plan d'économies initié en Allemagne.

Dans leur ensemble, les autres produits et charges d'Alstom s'élèvent à € (510) millions pour l'exercice fiscal 2023/24, soit une hausse de € (166) millions par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Considérant les coûts de restructuration et de rationalisation, les plus-values de cession d'actifs, les coûts d'intégration et les autres coûts non-opérationnels, le résultat d'exploitation avant impact de l'amortissement et de la dépréciation des actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix d'achat (« APA ») d'Alstom s'établit à € 356 millions, contre € 366 millions lors de l'exercice précédent.

Les frais financiers nets se sont élevés à € (242) millions, du fait de la hausse des taux d'intérêts et de l'encours des dettes court terme, contre € (103) millions pour la même période de l'exercice précédent.

La charge d'impôt du Groupe s'élève à € (6) millions durant l'année fiscale 2023/24, correspondant à un taux d'imposition effectif hors APA de 28 %, contre € (34) millions lors de l'exercice précédent pour un taux d'imposition effectif de 27 %.

La quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence s'élève à € (7) millions - excluant l'amortissement de l'APA provenant des coentreprises chinoises de € (10) millions -, contre € 123 millions lors de l'exercice précédent, dont € (122) millions de moins-value sur la cession TMH, compensée par une solide contribution de la joint-venture CASCO Signal Limited ainsi que celle des joint-ventures Alstom Sifang (Qingdao) Transportation Ltd., Jiangsu Alstom NUG Propulsion System Co. Ltd et CRRC Puzhen Alstom Transportation Systems Limited.

Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle s'établit à € 30 millions, contre € 24 millions lors de l'exercice précédent.

Le résultat net ajusté, représentant le résultat net (part du Groupe) des activités poursuivies, excluant l'APA et sa dépréciation nette de la charge d'impôt correspondante, s'élève à € 44 millions pour l'année fiscale 2023/24, contre un résultat net ajusté de € 292 millions lors de l'exercice précédent.

5.5. Du résultat net ajusté au résultat net

Durant l'exercice 2023/24, l'amortissement et la dépréciation des actifs exclusivement évalués lors de l'allocation du prix d'achat ("APA") dans le cadre de regroupement d'entreprises s'élève à € (378) millions avant impôts, contre € (456) millions au cours de l'exercice précédent. L'effet fiscal positif associé à l'APA s'élève à € 27 millions, contre € 36 millions lors de l'exercice 2022/23.

Le résultat net part du Groupe des activités poursuivies s'établit à € (351) millions net de l'amortissement de l'APA après impôt pour € (307) millions, contre € (128) millions au cours de l'exercice précédent.

Le résultat net des activités non poursuivies de l'exercice 2023/24 est de € (2) millions. En conséquence, le résultat net part du Groupe s'élève à € (309) millions pour l'exercice fiscal 2023/24, contre € (132) millions lors de l'exercice précédent.

6. Cash-flow libre

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
EBIT avant APA	356	366
Dépréciations et amortissements (avant APA)	469	441
Dividendes des Joint-Ventures	310	114
EBIT avant APA + JV	1 135	921
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(307)	(289)
R&D capitalisés	(178)	(142)
Frais financiers & Impôts sur les sociétés décaissés	(428)	(173)
Autres	77	101
Fonds provenant des activités opérationnelles	299	418
Variation du besoin en fonds de roulement commercial ⁽¹⁾	(1 421)	162
Variation du besoin en fonds de roulement lié aux contrats	565	(381)
CASH-FLOW LIBRE	(557)	199

(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 € (557) millions pour l'exercice fiscal 2023/24 contre € 199 millions lors de l'exercice précédent.

Les fonds provenant des activités opérationnelles s'élèvent à € 299 millions, contre € 418 millions lors de l'exercice précédent, malgré un EBIT avant allocation du prix d'achat (« APA ») stable à € 356 millions contre € 366 millions lors de l'exercice 2022/23. La variation principale provient des frais financiers et des impôts sur les sociétés décaissés, qui atteignent (428) millions, contre € (173) millions pour l'exercice précédent, principalement en raison des taux d'intérêt accrus sur la dette à court terme du Groupe et des commissions d'engagement versées dans le cadre du « Committed Guarantee Facility Agreement » (« CGFA ») renégocié en juillet 2022.

Les dépréciations et amortissements excluant l'APA s'élèvent à € 469 millions (€ 837 millions en incluant l'APA), contre € 441 millions lors de l'exercice précédent, (€ 886 millions en incluant l'APA). L'amortissement lié au droit d'utilisation sur les actifs loués s'élève à € 145 millions au cours de l'exercice 2023/24 contre € 132 millions sur l'exercice fiscal 2022/23.

Les dividendes des JVs s'élèvent à €310 millions, contre €114 millions, comprenant les versements prévus au plan pour H2.

Au cours de l'exercice fiscal 2023/24, Alstom a dépensé € (307) millions en dépenses d'investissement hors R&D, contre € (289) millions lors de l'exercice précédent. Le programme d'investissement s'est concentré sur les investissements liés à la transformation et à la productivité en Europe ainsi que sur la stratégie de développement continu de la capacité de fabrication dans des pays à moindre coût tels que la Pologne, le Brésil, la Hongrie, le Mexique, le Kazakhstan et l'Inde. Alstom a également accru ses investissements consacrés aux économies d'énergie et à la sécurité, renforçant ainsi l'engagement du Groupe pour une croissance durable.

La génération de trésorerie a été principalement affectée par la variation du besoin en fonds de roulement à hauteur de € (856) millions, contre € (219) millions lors de l'exercice précédent. Celle-ci est principalement impactée par la variation du besoin en fonds de roulement commercial, dont € (294) millions de dettes fournisseurs à la suite du plan d'action de renforcement de la chaîne d'approvisionnement au dernier trimestre, ainsi qu'à un remboursement ponctuel de TVA en raison d'un changement de réglementation fiscale en France pour € (380) millions.

Le besoin en fonds de roulement liés aux contrats est positivement affecté par l'accélération des livraisons des principaux projets et de solides encaissements d'acomptes:

- L'augmentation des actifs sur contrats (représentant 103 jours de ventes, contre 100 jours lors de l'année fiscale 2022/23) est cohérente avec la commercialisation du portefeuille de contrats et la croissance du chiffre d'affaires.
- L'augmentation des passifs sur contrats s'explique notamment par le niveau des acomptes reçus au cours du second semestre de l'exercice 2023/24.
- Les provisions courantes ont été impactées par la réduction des provisions pour risques sur contrats.

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Stocks et en-cours	3 818	3 729
Fournisseurs et comptes rattachés	(3 444)	(3 640)
Clients et comptes rattachés	2 997	2 670
Autres actifs / passifs	(1 705)	(2 244)
Besoin en fonds de roulement commercial ⁽¹⁾	1 666	515

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Actifs sur contrat	4 973	4 533
Passifs sur contrat	(7 995)	(6 781)
Provisions courantes	(1 612)	(1 779)
Besoin en fonds de roulement lié aux contrats	(4 634)	(4 027)

(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 »).

7. Trésorerie (dette) nette

Au 31 mars 2024, le Groupe a enregistré une dette nette € (2 994) millions, contre € (2 135) millions au 31 mars 2023. La hausse de € 859 millions est expliquée par plusieurs facteurs : la consommation de cash-flow libre pour € (557) millions, les paiements de dividendes pour € (61) millions, les contrats de crédit-baux pour € (160) millions.

En complément de sa trésorerie et équivalents de trésorerie disponibles, qui s'élèvent à € 976 millions au 31 mars 2024, le Groupe dispose d'une liquidité conséquente, grâce à :

- Une facilité de crédit renouvelable de € 2,25 milliards dont l'échéance est octobre 2024 ;
- Une facilité de crédit renouvelable de € 1,75 milliards dont l'échéance est janvier 2027 ;
- Une facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards dont l'échéance est janvier 2029.

La première facilité dispose de deux options d'extension de six mois à la discrétion des emprunteurs. Alstom a l'obligation de rembourser par anticipation les utilisations et d'annuler les engagements disponibles au titre de cette facilité avec les produits du plan de désendettement décrits dans la note 36 des états financiers consolidés.

Les deux dernières facilités ont été prolongées d'un an avec succès en décembre 2023. Au 31 mars 2024, la facilité de crédit renouvelable de € 1,75 milliards a été tirée à hauteur de € 175 millions, tandis que les deux autres lignes restaient inutilisées.

Conformément à sa politique de gestion prudente en matière de liquidités, la facilité de crédit renouvelable de € 2,5 milliards sert de soutien au programme des billets de trésorerie européens négociables (NEU CP) du même montant. Grâce à ces facilités (€ 175 millions tirés sur la facilité de crédit renouvelable à court terme au 31 mars 2024), et à l'encours de € 1,03 milliards de NEU CP en circulation au 31 mars 2024, le Groupe dispose de € 6,3 milliards liquidités disponibles.

8. Capitaux Propres

Les capitaux propres du Groupe au 31 mars 2024 s'élèvent à € 8 778 millions (y compris les intérêts minoritaires) contre € 9 102 millions au 31 mars 2023. Cette variation s'explique principalement par :

- Un résultat net (part du Groupe) de € (279) million ;
- Les dividendes payés pour € (63) million ;
- € 19m de paiements fondés sur les actions, acquittés en instruments de capitaux propres dans le cadre des plans d'intéressement à long terme.

9. Evènements postérieurs à la clôture

Comme annoncé en novembre 2023 et réitéré en janvier 2024, le Conseil d'Administration d'Alstom s'est engagé à appliquer une politique financière conservatrice et à maintenir une notation dans la catégorie «Investissement», en particulier au moyen d'un plan de désendettement de l'ordre de € 2 milliards.

Ce plan ainsi que son exécution, approuvés à l'unanimité par le Conseil d'Administration d'Alstom du 7 mai 2024, comportent les éléments suivants :

- Programme de cession d'actifs pour environ € 700 millions :
 - Cession de TMH pour € 75 millions réalisée en janvier 2024
 - L'annonce de la vente de l'activité de Signalisation conventionnelle en Amérique du Nord à Knorr-Bremse AG qui générera un produit de cession d'environ de € 630 millions à l'issue de la clôture de la transaction attendue durant l'été 2024
- Émission d'un emprunt obligataire hybride comprenant 50% de composante en capitaux propres reconnue par Moody's⁽¹⁾ pour un montant d'environ € 750 millions, qui sera exécuté au plus tard à la fin du mois de septembre 2024 sous réserve des conditions de marché et de l'approbation de l'AMF.
- Augmentation de capital avec maintien des droits préférentiels de souscription pour les actionnaires pour un montant d'environ 1 milliard d'euros, qui sera exécutée au plus tard à la fin du mois de septembre 2024 sous réserve des conditions de marché et de l'approbation de l'AMF.

La somme d'environ 2,4 milliards d'euros générés par ces opérations correspond à environ € 2 milliards de désendettement, en raison principalement des 50% de composante en dette reconnue par Moody's de l'emprunt obligataire hybride.

CDPQ⁽²⁾ et Bpifrance, qui détiennent respectivement 17,4 % et 7,5 % du capital d'Alstom, ont déclaré à la société leur intention de souscrire à l'augmentation de capital au prorata de leur détention.

De plus, Alstom a conclu avec BNP Paribas, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, J.P. Morgan et Société Générale, agissant en tant que coordinateurs globaux, un engagement de garantie (« standby underwriting commitment ») portant sur le solde de l'augmentation de capital (soit environ 750 millions d'euros), sous réserve de conditions suspensives usuelles.

Environ € 1,2 milliard des produits des cessions d'actifs et des transactions sur les marchés de capitaux seront utilisés pour rembourser la dette financière d'ici septembre 2024 :

- Remboursement de l'encours de billets de trésorerie pour un montant de € 1 033 millions,
- Remboursement de la facilité de crédit renouvelable tirée pour un montant de € 175 millions.

Le reste des produits seront investis dans des instruments à court terme très liquides (« équivalent de trésorerie ») et seront affectés à la réduction de la dette brute à l'échéance de cette dernière.

La notation de crédit long terme Baa3 est réaffirmée par Moody's, et sa note de perspective sera changée à « Stable » dès finalisation des opérations d'émission obligataire hybride et d'augmentation de capital.

La facilité de crédit de € 2,25 milliards sera résiliée à la suite de l'exécution du plan de désendettement.

(1) 100% de composante en capitaux propres selon les principes comptables IFRS.

(2) Caisse de dépôt et placement du Québec

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 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., Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd et Changchun Changke Alstom Railway Vehicles Company 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 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 :

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
<i>(en millions d'€)</i>		
Chiffre d'affaires	17 619	16 507
Résultat d'exploitation ajusté (aEBIT)	997	852
<i>Marge d'exploitation ajustée (en % des ventes)</i>	5,7 %	5,2 %
Gains / (pertes) sur cession d'activités	(0)	(30)
Charges de restructuration et rationalisation	(147)	(65)
Perte de valeur sur actifs et autres	(363)	(249)
Renversement de la contribution des sociétés mises en équivalence	(131)	(142)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) AVANT APA & DEPRECIATION	356	366
Amortissement & dépréciation liés à l'APA ⁽¹⁾	(378)	(456)
RESULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)	(22)	(90)

(1) Montant brut hors taxe.

10.6. 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 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. Cet indicateur est par ailleurs conforme aux pratiques du marché.

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

	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
<i>(en millions d'€)</i>		
Résultat Net Ajusté	44	292
Amortissements & dépréciation d'actifs valorisés lors de l'estimation de l'allocation du prix	(351)	(420)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (PART DU GROUPE)	(307)	(128)

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Variation nette de la trésorerie liée à l'exploitation	(82)	606
<i>Dont flux opérationnels liés aux activités non poursuivies</i>	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (coûts de R&D capitalisés inclus)	(485)	(431)
Produits de cession des immobilisations corporelles et incorporelles	8	24
CASH FLOW LIBRE	(557)	199

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 € (557) millions à la fin de l'exercice fiscal 2023/24, contre € 199 millions en 2022/23

10.8. Capitaux employés

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

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

Au 31 mars 2024, les capitaux employés ont atteint € 11 627 millions, comparés aux € 11 728 millions à fin Mars 2023.

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Actifs non courants	16 243	16 845
moins impôts différés	(673)	(596)
moins actifs non courants directement associés aux passifs comptabilisés en dette	(115)	(108)
Capitaux employés - actifs non courants (A)	15 455	16 141
Actifs courants	16 319	14 551
moins trésorerie et équivalents de trésorerie	(976)	(826)
moins autres actifs financiers courants	(40)	(92)
Capitaux employés - actifs courants (B)	15 303	13 633
Passifs courants	19 611	17 643
moins dettes financières courantes	(1 316)	(396)
plus les obligations au titre de contrats de location	471	501
moins les autres obligations associée à une dette financière	(174)	(144)
plus provisions non courantes	539	442
Capitaux employés - passifs (C)	19 131	18 046
CAPITAUX EMPLOYES (A)+(B)-(C)	11 627	11 728

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 2024, le Groupe a enregistré un niveau de trésorerie de € (2 994) millions, comparé à une position de trésorerie de € (2 135) millions au 31 mars 2023.

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie	976	826
Autres actifs financiers courants	40	65
Actifs financiers non courants directement associés	-	27
<i>moins:</i>	-	-
Dettes financières courantes	1 316	396
Dettes financières non-courantes	2 694	2 657
TRESORERIE NETTE/(ENDETTEMENT NET) EN FIN DE PERIODE	(2 994)	(2 135)

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

Devises	Exercice clos le 31 mars 2024 en % du chiffre d'affaires
EUR	45,3%
GBP	10,9%
USD	10,0%
CAD	4,9%
INR	4,9%
AUD	4,4%
SEK	2,9%
MXN	2,8%
ZAR	2,7%
BRL	1,7%
KZT	1,2%
SGD	1,2%
Devises inférieures à 1 % de chiffre d'affaires	7,1%

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)	(3)	(4)	
31 mars 2024						
Chiffre d'affaires	17 619					17 619
Coût des ventes	(15 406)	308		2		(15 096)
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	2 213	308	-	2	-	2 523
Frais de recherche et développement	(609)	60				(549)
Frais commerciaux	(383)	-				(383)
Frais administratifs	(725)	-				(725)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				131	131
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	496	368	-	2	131	997
Autres produits/(charges)	(508)		-	(2)		(510)
Reprise de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				(131)	(131)
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	(12)	368	-	-	-	356
Frais financiers	(242)					(242)
Résultat avant impôts	(254)	368	-	-	-	114
Charge d'impôt	(6)	(27)				(33)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	(17)	10				(7)
Résultat net des activités poursuivies	(277)	351	-	-	-	74
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(30)					(30)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾	(307)	351	-	-	-	44
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(351)				(351)
Résultat net des activités non poursuivies	(2)					(2)
Résultat net (part du Groupe)	(309)	-	-	-	-	(309)

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

Ajustements au 31 mars 2024 :

- (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) Impact du regroupement d'activités : dépréciation d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») (voir les notes 2.4 « Recours à des estimations » & 2.5.4 « Regroupements d'entreprises des états financiers » des états financiers consolidés), net de la charge d'impôt correspondante ;
- (3) Impact de la fermeture d'Aptis : reclassification du résultat opérationnel comme éléments non-récurrents suite à l'arrêt annoncé et programmé des activités d'Aptis par Alstom ;
- (4) Reclassification de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe (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)	(3)	(4)	
31 mars 2023						
Chiffre d'affaires	16 507					16 507
Coût des ventes	(14 541)	355	0	4		(14 182)
Marge Brute Ajustée avant APA ⁽¹⁾	1 966	355	-	4	-	2 325
Frais de recherche et développement	(580)	61				(519)
Frais commerciaux	(375)	-				(375)
Frais administratifs	(721)	-				(721)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-				142	142
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	290	416	-	4	142	852
Autres produits/(charges)	(369)		29	(4)		(344)
Reprise de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence et incluses dans les activités opérationnelles	-	-	-	-	(142)	(142)
Résultat d'exploitation avant APA ⁽¹⁾	(79)	416	29	-	-	366
Frais financiers	(103)					(103)
Résultat avant impôts	(182)	416	29	-	-	263
Charge d'impôt	(34)	(34)				(70)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	112	11				123
Résultat net des activités poursuivies	(104)	393	27	-	-	316
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (-)	(24)					(24)
Résultat net des activités poursuivies (part du Groupe) / Résultat Net Ajusté ⁽¹⁾	(128)	393	27	-	-	292
Allocation du Prix d'Achat (APA) & dépréciation nets de la charge d'impôt correspondante	-	(420)				(420)
Résultat net des activités non poursuivies	(4)					(4)
Résultat net (part du Groupe)	(132)	(27)	27	-	-	(132)

(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 2023 :

- (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) Impact du regroupement d'activités : dépréciation d'actifs exclusivement valorisés lors de l'estimation de l'affectation du prix d'acquisition (« APA ») (voir les notes 2.4 « Recours à des estimations » & 2.5.4 « Regroupements d'entreprises des états financiers » des états financiers consolidés), net de la charge d'impôt correspondante.
- (3) Impact de la fermeture d'Aptis : reclassification du résultat opérationnel comme éléments non-récurrents suite à l'arrêt annoncé et programmé des activités d'Aptis par Alstom ;
- (4) Reclassification de la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence lorsque celles-ci sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles du Groupe (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 31 mars 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Dette brute totale, incluant les obligations locatives	(1)	4 557	3 579
Engagements de retraite net des actifs d'impôts différés et anticipés liés aux retraites	(2)	777	582
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	106	105
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(4)	(976)	(826)
Autres actifs financiers courants	(4)	(40)	(65)
Autres actifs financiers non-courants	(5)	(14)	(56)
Actifs/(Passifs) d'impôts différés nets	(6)	(644)	(443)
Participations dans des entreprises associées & JVs, excluant les JVs chinoises	(7)	(102)	(123)
Participations non-consolidées	(8)	(74)	(82)
Bridge		3 590	2 671

- (1) Dette et locations court-terme et long-terme (Note 27), excluant la location à un opérateur métro de Londres pour € 98 millions du à un actif financier équivalent (Notes 15 et 27)
- (2) En accord avec la Note 29, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles à hauteur de € 62 millions
- (3) En accord avec le bilan
- (4) En accord avec le bilan
- (5) Autres actifs non-courants : prêts aux participations non-consolidées pour € 14 millions
- (6) Actifs/(Passifs) d'impôts différés - en accord avec le bilan, retraité des provisions pour avantages au personnel non déductibles à hauteur de € 62 millions (Note 8.2)
- (7) JVs - dans la mesure où elles ne sont pas incluses dans la quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalences et incluses dans les activités opérationnelles du Groupe / Cash-flow libre, donc excluant les JVs chinoises
- (8) Participations non-consolidées en accord avec le bilan des états financiers

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

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

<i>(en millions d'€)</i>	Exercice clos le 31 mars 2024
Plan d'amortissement, tel que rapporté dans le Compte de Résultat ⁽¹⁾	(3 148)
2021	(71)
2022	(428)
2023	(436)
2024	(357)
2025	(373)
2026	(264)
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 2024	Exercice clos le 31 mars 2023
Stocks et en-cours ⁽¹⁾	3 818	3 729
Fournisseurs et comptes rattachés	(3 444)	(3 640)
Clients et comptes rattachés	2 997	2 670
Autres actifs / passifs	(1 705)	(2 244)
Besoin en fonds de roulement commercial	1 666	515
Actifs sur contrats	4 973	4 533
Passifs sur contrats	(7 995)	(6 781)
Provisions courantes	(1 612)	(1 779)
Besoin en fonds de roulement lié aux contrats	(4 634)	(4 027)
Impôt sur les sociétés	(128)	(207)
Restructurations	(261)	(166)
Besoin en fonds de roulement publié	(3 357)	(3 885)

(1) La baisse des stocks et en-cours est principalement liée au reclassement en immobilisations corporelles au 31 mars 2024 d'une flotte de trains qui a fait l'objet d'une location au cours de l'année pour € (205) millions (impact hors cash-flow libre).

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

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

Le besoin en fonds de roulement commercial correspond aux activités non strictement contractuelles, il inclut donc tous les éléments de besoin en fonds de roulement, à l'exception de :

- Besoin en fonds de roulement lié aux contrats explicité ci-dessus.
- Dettes et créances fiscales (impôt sur les sociétés)
- Provisions pour restructuration

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.