

Aperçu de l'investisseur

T3 2024

Octobre 2024

XPO



Déclarations prévisionnelles

Ce document présente des déclarations prospectives au sens de la section 27A du Securities Act de 1933, et ses amendements, et de la section 21E du Securities Exchange Act de 1934, et ses amendements, y compris des déclarations relatives à nos attentes pour l'année 2024 en matière de dépenses d'immobilisation brutes, des intérêts débiteurs, des revenus de pension, un taux d'imposition réel ajusté et un nombre d'actions diluées, et nos objectifs financiers futurs d'un taux de croissance annuel moyen (CAGR) des recettes de la charge partielle (LTL) Nord-Américaine, d'un taux de croissance annuel moyen (CAGR) de l'EBITDA ajusté, d'une amélioration du coefficient d'exploitation ajusté, des dépenses d'immobilisation (CAPEX) en pourcentage du revenu. Toutes les déclarations autres que celles portant sur des données passées sont, ou sont susceptibles d'être, des déclarations prévisionnelles. Dans certains cas, les déclarations prévisionnelles peuvent être identifiées par l'utilisation de termes prévisionnels tels que « prévoit », « estime », « pense », « continue », « pourrait », « souhaite », « est susceptible de », « plan », « potentiel », « prédit », « devrait », « sera », « s'attend à », « objectif », « projection », « prévision », « but », « orientation », « perspectives », « effort », « cible », « trajectoire » ou par leur contraire ou d'autres termes comparables. Ces déclarations prévisionnelles reposent sur certaines hypothèses et analyses que nous avons faites compte tenu de notre expérience et de notre perception des tendances historiques, de la conjoncture actuelle et des développements futurs attendus ainsi que d'autres facteurs que nous estimons pertinents en fonction des circonstances.

Ces déclarations prévisionnelles sont affectées par des risques connus et inconnus, et par des incertitudes et hypothèses qui peuvent faire que les résultats, les niveaux d'activité, les performances et réalisations réels diffèrent substantiellement des résultats, niveaux d'activité, performances ou réalisations futurs exprimés ou sous-entendus par les déclarations en question. Les facteurs qui peuvent causer ou contribuer à une différence matérielle incluent les risques discutés dans nos dépôts à la SEC, et ce qui suit : les effets sur nos opérations des impacts commerciaux, économiques, politiques, juridiques et réglementaires ou de conflits ; les interruptions de la chaîne logistique ou les pénuries, les tensions sur notre production ou l'extraction des matières brutes, l'inflation par les coûts et les pénuries de main d'œuvre et d'équipement ; notre capacité à conduire nos investissements pour aligner les actifs immobilisés, y compris les équipements, les centres de service, et les entrepôts à la demande de nos clients ; notre capacité à mettre en œuvre nos initiatives sur les coûts et les revenus ; l'efficacité de notre plan d'action, pour améliorer notre activité LTL en Amérique du Nord ; notre capacité à continuer à réaliser en interne le transport de ligne de manière à améliorer l'efficacité de notre réseau et notre service ; l'anticipation de l'impact d'une reprise du marché du fret sur notre activité ; notre capacité à bénéficier d'une vente, cession ou tout autre désinvestissement d'une ou plusieurs unités d'affaire ou à intégrer avec succès et créer par anticipation des synergies, des économies de coûts et des opportunités de profit par l'acquisition d'entreprises ; la dépréciation de la survalueur ; les problèmes liés à la conformité avec les lois sur la protection des données, les lois sur la compétitivité, les lois sur la propriété intellectuelle ; les fluctuations du taux de change des devises, les prix et surcoûts du carburant ; les bénéfices attendus des scissions de GXO Logistics, Inc. et RXO, Inc. ; notre capacité à développer et mettre en œuvre des systèmes de technologie de l'information adaptés ; l'impact des cyberattaques éventuelles et des failles ou défaillances des technologies de l'information ou de la sécurité des données ; notre endettement ; notre capacité à lever des fonds et augmenter nos capitaux propres ; les fluctuations des taux d'intérêt ; les fluctuations saisonnières ; notre capacité à maintenir des relations positives avec notre réseau de fournisseurs de transport tiers ; notre capacité à attirer et retenir les employés clés y compris des conducteurs qualifiés ; les questions de législation du travail ; les litiges ; la compétition et les pressions sur les prix.

Toutes les déclarations prévisionnelles figurant dans ce document sont couvertes par les présents avertissements et aucune assurance ne peut être donnée quant à la réalisation des résultats ou développements anticipés ou, même en cas de réalisation substantielle, qu'ils auront les conséquences ou effets attendus pour nous ou nos activités ou opérations. Les déclarations prévisionnelles figurant dans le présent document ne sont valables qu'à la date de celui-ci et nous ne nous engageons aucunement à les mettre à jour, à moins que la loi ne l'y oblige.

Mesures financières non conformes aux GAAP

Cette présentation inclut les mesures financières non conformes aux GAAP. Pour obtenir une description de ces mesures financières non conformes aux GAAP, dont un rapprochement à la mesure comparable la plus conforme aux GAAP, voir l'Annexe de cette présentation.

Principaux chiffres du troisième trimestre 2024

Recettes de 2,05 milliards USD, en hausse de 4 % sur un an

Bénéfice d'exploitation de 176 millions USD, en hausse de 14 % sur un an

EBITDA ajusté de 333 millions USD, en hausse de 20 % sur un an

BPA¹ après effet de dilution de 1,02 USD, en hausse de 16 % sur un an

Bénéfice d'exploitation ajusté du LTL de 198 millions USD, en hausse de 17 % sur un an

Le coefficient d'exploitation ajusté LTL de 84,2 % s'est amélioré de 200 points de base par an

Rendement du LTL par jour, hors carburant, plus 6,7 % sur un an

Le rendement LTL par expédition, hors carburant, augmente de 6,6 % sur un an

Le taux de réclamations pour dommage de LTL à 0,2 %

Quatrième trimestre consécutif d'amélioration significative sur un an du coefficient d'exploitation ajusté du LTL

¹ Résultat dilué des activités poursuivies par action
Consulter les sections « Rapprochements financiers » et « Mesures financières non conformes aux GAAP » en annexe des informations correspondantes

Performance du troisième trimestre 2024

RECETTES	2,05 milliards USD
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	176 millions USD
RECETTES NETTES	95 millions de dollars
BÉNÉFICE PAR ACTION DILUÉ	0,79\$
RECETTES NETTES AJUSTÉES	122 millions USD
BPA APRÈS EFFET DE DILUTION	1,02\$
EBITDA AJUSTÉ	333 millions USD
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	264 millions USD

PAR SEGMENT	
LTL AMÉRIQUE DU NORD	
RECETTES	1,25 milliards USD
EBITDA AJUSTÉ	284 millions USD
COEFFICIENT D'EXPLOITATION AJUSTÉ	84,2 %
TRANSPORT EN EUROPE	
RECETTES	803 millions USD
EBITDA AJUSTÉ	44 millions USD

Consulter les sections « Rapprochements financiers » et « Mesures financières non conformes aux GAAP » en annexe des informations correspondantes
Remarque : bénéfice net, gains dilués par action, bénéfice net ajusté, gains dilués par action ajusté, et EBITDA ajusté incluent un gain de 9 millions USD (7 millions USD après taxes ou 0,06 USD par action) sur un investissement passé dans une entreprise privée qui a été vendue pendant le trimestre

Notre stratégie LTL génère des marges significatives et une augmentation des gains

1

Livrer le meilleur service de sa catégorie

2

Investir dans le réseau sur le long terme

3

Accélérer le rendement de croissance

4

Améliorer l'efficacité des coûts

Cibles de la LTL en termes de croissance, rentabilité et efficience, de 2021 à 2027

CAGR des revenus de 6 % à 8 %

CAGR de l'EBITDA ajusté de 11 % à 13 %

Amélioration du coefficient d'exploitation ajusté d'au moins 600 points de base

Une position de force sur la LTL en Amérique du Nord





Un transporteur leader dans un secteur essentiel

5 % de TCAC : Revenu du secteur de la charge partielle (LTL) d'Amérique du Nord

- Une industrie de base de 52 milliards USD pour l'économie US, avec 75 % des parts détenues par les 10 meilleurs acteurs LTL
- Une diversification dans les secteurs verticaux, avec des moteurs de croissance séculaires
- Un environnement de prix attractif depuis plus d'une décennie, avec chaque année une tarification positive du secteur d'une année sur l'autre
- Une haute qualité de service est un facteur clé pour la croissance et l'augmentation des marges
- Des centres de service dont la capacité reste quasi-inchangée depuis une décennie ¹

Sources : Recherche de tiers ; documents de l'entreprise

Remarque : Le taux de croissance annuel moyen (CAGR) des recettes pour les périodes de 2010 à 2023 ; la taille du secteur et les parts de marché pour 2023

¹ Les centres de service US incluent ARCB, FDX, ODFL, SAIA, XPO et YELL

Un acteur majeur dans l'écosystème de la chaîne logistique



4,7 milliards USD

Chiffre d'affaires 2023

9 %

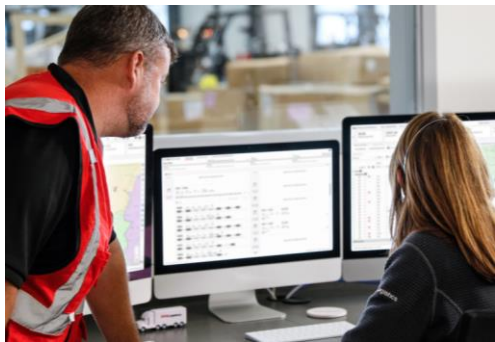
de part du secteur 2023

3e plus grand

Transporteur LTL par les recettes en 2023

12,4 %

des revenus 2023 alloués aux dépenses d'immobilisation brutes (CAPEX)



35 000

clients servis

650 millions

de miles de transport parcourus par an

13 millions

d'expéditions par an

18 milliards

de livres de fret par an



23 000

employés

13 000

conducteurs

34 000

remorques

304

centres de service¹

¹ Centres de service opérationnels au 30 septembre 2024

Remarque : Les données de la société pour le segment LTL nord-américain au 30 septembre 2024, sauf information contraire en 2023 (année complète)

Un réseau étendu qui couvre 99 % des codes postaux aux États-Unis

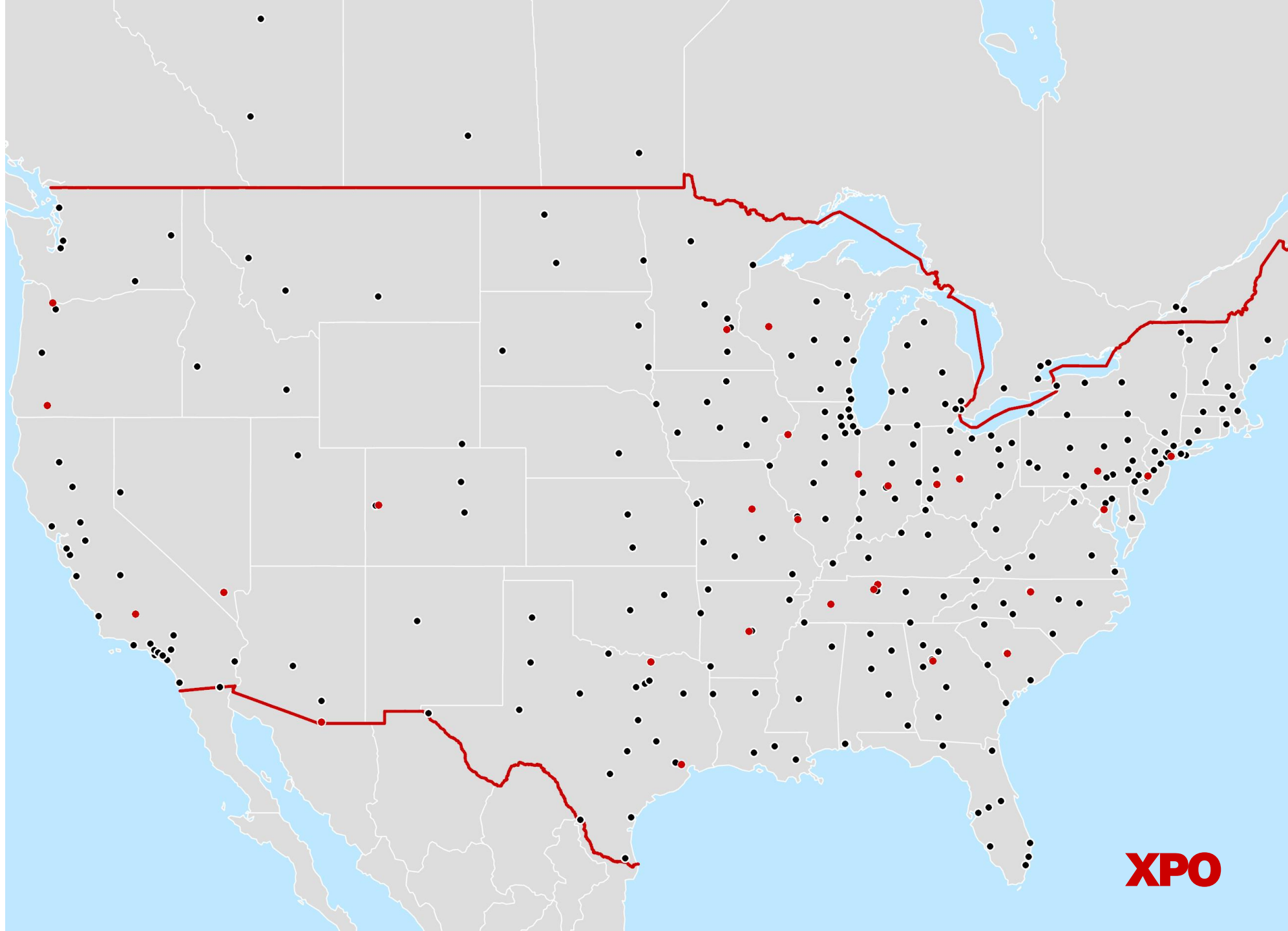
● Centres de service

● Centres de service acquis¹

- 304 centres de service²
- Capacités transfrontalières et en mer
- Investissements stratégiques sur des marchés à forte demande

¹ Indique une implantation étendue avec l'intégration en cours des centres de service acquis en décembre 2023 ; dont tous les sites sont en bonne voie pour être opérationnels au début de l'année 2025

² Centres de service opérationnels au 30 septembre 2024



XPO

Un mixage stratégique des clients de premier ordre et de la clientèle locale



Des relations de longue durée – L'ancienneté moyenne de nos 10 principaux clients est de 16 ans

Remarque : les données de la société pour le segment LTL nord-américain au 30 septembre 2024 sauf information contraire ; clients sélectionnés

XPO

Plan et leviers de croissance LTL



Agir sur nos quatre leviers clés

▶ Livrer le meilleur service de sa catégorie

- Créer un service qui met le client au cœur de l'organisation
- Intéresser les employés pour soutenir la qualité de service
- Investissement dans de nouveaux outils pour les services extérieurs et l'amélioration des programmes de formation

▶ Investir dans le réseau sur le long terme

- Viser des dépenses d'immobilisation de 8 % à 12 % des recettes en moyenne jusqu'en 2027
- Étendre la flotte de transport de ligne par la construction de tracteurs et de remorques
- Investir dans la capacité des biens fonciers pour améliorer encore les services et augmenter l'efficacité du réseau

▶ Accélérer le rendement de croissance

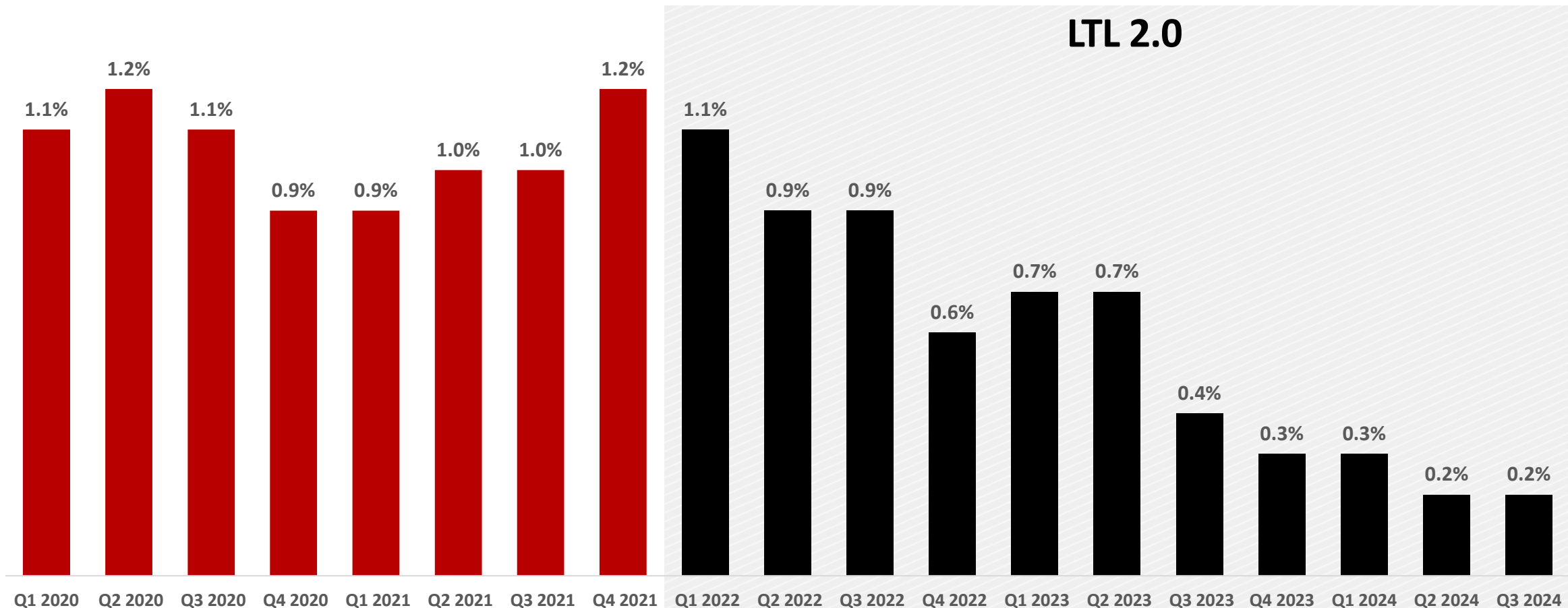
- Aligner les gains sur les prix avec une augmentation de l'excellence du service
- Élargir les recettes auxiliaires avec des services à forte valeur ajoutée
- Augmenter la part du canal local à plus haut rendement par le développement de la force de vente locale

▶ Améliorer l'efficacité des coûts

- Internaliser des miles de transport pour améliorer la qualité de service, la densité du réseau et la fluidité à moindre coût
- Utiliser une technologie propriétaire pour améliorer les opérations de transbordement et de ramassage, et de livraison
- Rationaliser la structure des coûts organiques

Obtenir des améliorations de service significatives

Baisse des réclamations pour dommages en % des recettes LTL ¹

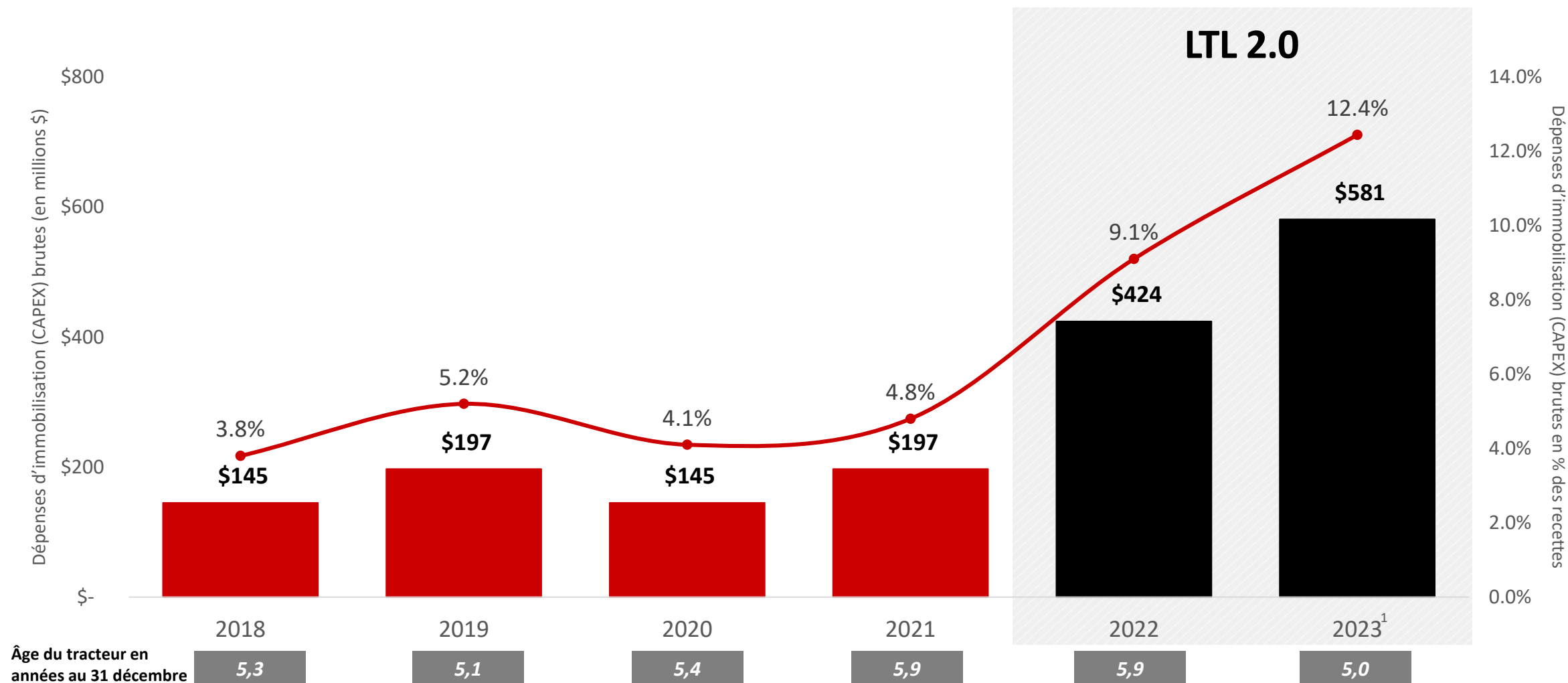


Les initiatives de service ont entraîné une réduction des dommages de 75 % depuis le début de LTL 2.0²

¹ Sur la base des données de paiement de réclamations

² Sur la base des données de fréquence des dommages

Investir dans la capacité à soutenir la croissance et les hauts rendements



L'âge moyen de la flotte a réduit de 4,2 ans avec l'ajout de 2 000 nouveaux tracteurs environ depuis le début de l'année jusqu'au T3 2024

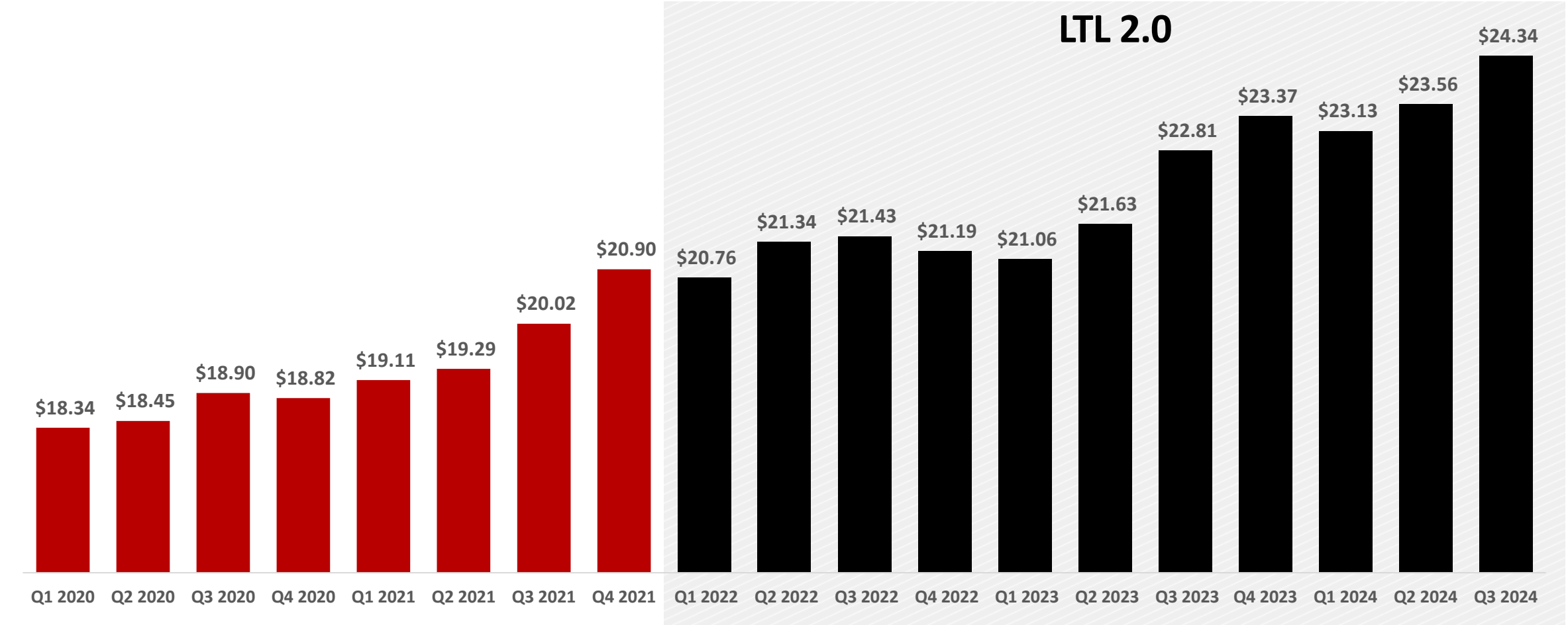
Remarque : CAPEX et recettes en brut pour LTL nord-américain uniquement

¹ Hors acquisition par la société en décembre 2023 de 28 centres de service

XPO

Capitalisation des bénéfices en produisant de la valeur par l'excellence des services

Recettes brutes par quintal (hors surcoût de carburant)

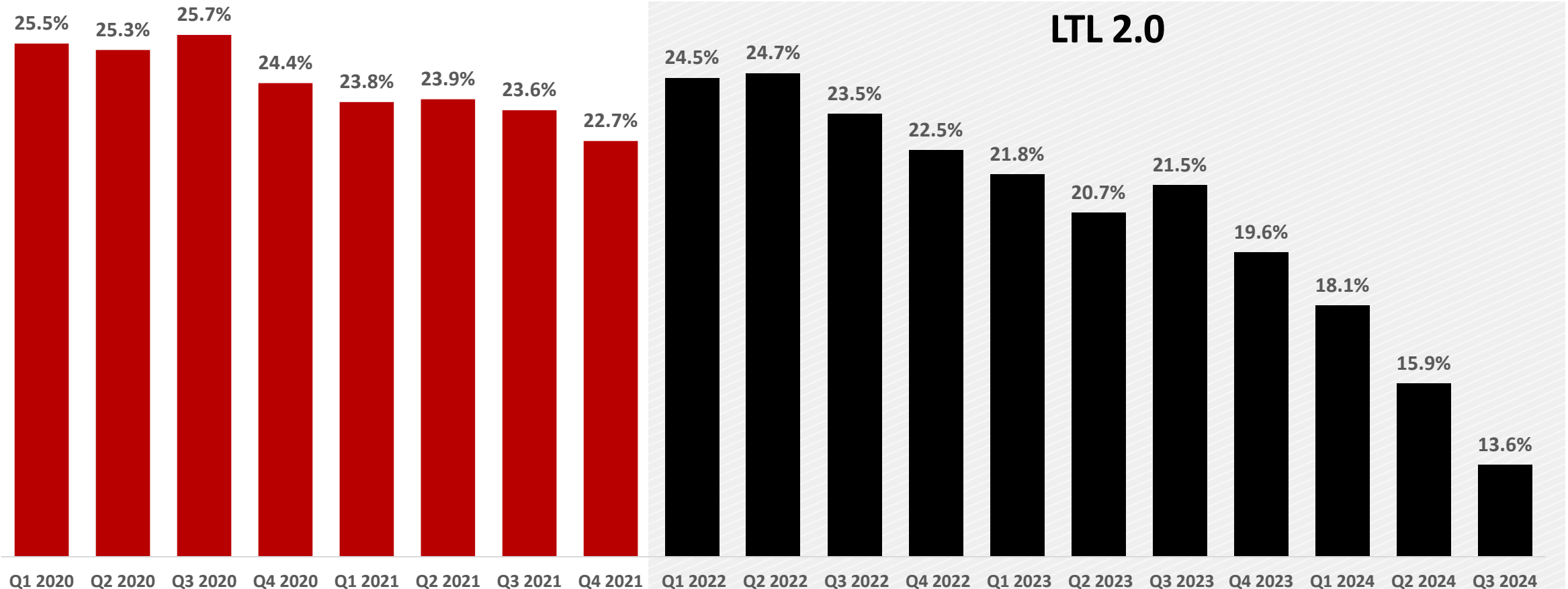


Le rendement hors carburant s'est amélioré de 6,7 % d'année en année au T3 2024

Remarque : Les recettes brutes par quintal ne comptent pas l'ajustement requis pour les besoins de l'État financier conformément à la politique de vérification des recettes de la société

Réaliser en interne le transport de ligne est une dépense essentielle et une opportunité pour le service

Les miles de transport de ligne sous-traités aux transporteurs tiers, en % des miles de transport de ligne total



Réduction du nombre de miles de transport de ligne sous-traités à des transporteurs tiers de près de 800 points de base sur un an au T3 2024

Un taux de croissance annuel moyen (CAGR) de l'EBITDA ajusté de 11 % à 13 % en Amérique du Nord pour la charge partielle sur la période 2021–2027

Composants et contributions prévus

Agrégation des profits de volume + de la tarification par rapport à l'inflation	► De 6 % à 7 %
---	----------------

Coûts d'exploitation optimisés par la technologie	► De 3 % à 4 %
---	----------------

Transport de ligne externalisé auprès de tiers	► 2 %
--	-------

De 11 % à 13 %

An aerial photograph of a two-lane asphalt road winding through a mountain valley. The road curves from the bottom center towards the middle left. A white truck is driving on the road, heading away from the viewer. The surrounding hills are covered in dense forest with trees showing autumn colors of orange, yellow, and brown. In the distance, more mountain ranges are visible under a hazy, overcast sky. A small cluster of houses is visible on the left side of the road in the lower third of the image.

Annexe



Secteur du Transport en Europe

La plateforme de transport paneuropéenne unique est en première position dans les zones géographiques clés

- En France : le n° 1 du courtage en charge complète (FTL) et le n° 1 du réseau de palettes (LTL)
- Dans la péninsule ibérique (Espagne et Portugal) : le courtier FTL n° 1 et le fournisseur LTL n° 1
- Au Royaume-Uni : un fournisseur de charge complète dédiée de premier plan et le plus grand réseau LTL à propriétaire unique
- Au service d'une base diversifiée de clients sur les marchés de consommation, de commerce et d'industrie, dont plusieurs leaders du secteur ayant des partenariats de longue date avec XPO
- La gamme de services inclut le chargement dédié, la LTL, la FTL, le transport géré, le dernier kilomètre, et l'expédition de fret et la mise en entrepôt ainsi que des solutions multimodales personnalisées pour réduire les émissions de CO₂

Hypothèses de planification de 2024

Pour l'ensemble de l'année 2024, la société prévoit :

- Dépenses d'immobilisation (CAPEX) brutes de 700 à 800 millions USD
- Intérêts débiteurs de 225 à 230 millions USD
- Revenu de pension d'environ 25 millions USD
- Taux d'imposition réel ajusté de 24,0 % à 25,0 %
- 120 millions d'actions après effet de dilution

Consulter les « Mesures financières hors Principes Comptables Généralement Admis (GAAP) » en page 24 de ce document.



Rapprochements financiers

Le tableau suivant rapproche le revenu net des activités poursuivies de XPO pour les périodes clôturées les 30 septembre 2024 et 2023 de l'EBITDA ajusté pour les mêmes périodes.

Rapprochement des recettes nettes avec l'EBITDA ajusté

en millions

(non vérifié)

	Trimestre clôturé le 30 septembre			Neuf mois clôturés le 30 septembre		
	2024	2023	% variation	2024	2023	% variation
Revenu net des activités poursuivies	\$ 95	\$ 86	10.5%	\$ 312	\$ 134	132.8%
Perte sur le remboursement de la dette	-	-		-	23	
Intérêts décaissés	56	41		170	126	
Provision pour impôts	40	31		60	48	
Frais de dépréciation et amortissement	126	110		365	318	
Coûts de transaction et d'intégration	13	8		39	47	
Coûts de restructuration	3	1		17	35	
Autres	-	1		-	1	
EBITDA ajusté	\$ 333	\$ 278	19.8%	\$ 964	\$ 732	31.7%

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis

Consulter la section « Mesures financières hors Principes Comptables Généralement Admis (GAAP) » en page 24 de ce document.

Rapprochements financiers (suite)

Le tableau suivant rapproche le revenu net de XPO sur les activités poursuivies pour les périodes clôturées les 30 septembre 2024 et 2023 du revenu net ajusté sur les activités poursuivies pour les mêmes périodes.

Rapprochement du revenu net ajusté et du résultat par action dilué ajusté

en millions, à l'exception des données par action
(non vérifié)

	Trimestre clos le 30 septembre,		Neuf mois clôturés le 30 septembre,	
	2024	2023	2024	2023
Revenu net des activités poursuivies	\$ 95	\$ 86	\$ 312	\$ 134
Perte sur le remboursement de la dette	-	-	-	23
Amortissement des actifs incorporels liés aux acquisitions	14	15	43	42
Coûts de transaction et d'intégration	13	8	39	47
Coûts de restructuration	3	1	17	35
Impôts associés aux ajustements ci-dessus ⁽¹⁾	(5)	(5)	(18)	(28)
Réorganisation de l'entité juridique européenne ⁽²⁾	2	-	(40)	-
Revenu net ajusté des activités poursuivies	\$ 122	\$ 105	\$ 354	\$ 253
Résultat par action dilué ajusté des activités poursuivies	\$ 1.02	\$ 0.88	\$ 2.95	\$ 2.15
Actions ordinaires en circulation (moyenne pondérée)				
Actions ordinaires diluées en circulation (moyenne pondérée)	120	119	120	118

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis

¹ Le taux d'imposition appliqué aux éléments de rapprochement est basé sur le taux d'imposition réel annuel conforme aux Principes Comptables Généralement Admis (GAAP), le taux d'imposition réel annuel, sans les postes distincts et les taxes reposant sur les contributions et la marge

² Ceci tient compte d'un avantage fiscal obtenu au deuxième trimestre 2024 et des ajustements consécutifs pris en compte au troisième trimestre 2024, liés à la réorganisation de l'entité juridique dans l'activité de transport en Europe

Consulter la section « Mesures financières hors Principes Comptables Généralement Admis (GAAP) » en page 24 de ce document.

Rapprochements financiers (suite)

Le tableau suivant rapproche le bénéfice d’exploitation de XPO attribuable à son segment de charge partielle (LTL) en Amérique du Nord pour les périodes clôturées les 30 septembre 2024 et 2023 du bénéfice d’exploitation ajusté, du coefficient d’exploitation ajusté et de l’EBITDA ajusté.

Rapprochements du bénéfice d’exploitation ajusté, du coefficient d’exploitation ajusté et de l’EBITDA ajusté du LTL nord -américain

en millions (non vérifié)	Trimestre clôturé le 30 septembre			Neuf mois clôturés le 30 septembre		
	2024	2023	% variation	2024	2023	% variation
Recettes (hors surcharges de carburant)	\$ 1,055	\$ 1,005	5.0%	\$ 3,130	\$ 2,848	9.9%
Surcharges de carburant	195	223	-12.6%	613	636	-3.6%
Recettes	1,251	1,228	1.9%	3,743	3,484	7.4%
Salaires, traitements et avantages sociaux	642	616	4.2%	1,894	1,744	8.6%
Transport acheté	58	97	-40.2%	204	283	-27.9%
Carburant, dépenses d’exploitation et fournitures ⁽¹⁾	231	244	-5.3%	710	718	-1.1%
Taxes d’exploitation et licences	17	11	54.5%	49	35	40.0%
Assurances et réclamations	21	20	5.0%	63	81	-22.2%
Pertes provenant des ventes de propriétés et d’équipements	3	4	-25.0%	7	6	16.7%
Dépréciation et amortissement	89	75	18.7%	257	214	20.1%
Coûts de transaction et d’intégration	-	-	0.0%	1	-	NS
Coûts de restructuration	-	-	0.0%	2	10	-80.0%
Bénéfice d’exploitation	188	161	16.8%	556	393	41.5%
Coefficient d’exploitation ⁽²⁾	85.0%	86.8%		85.1%	88.7%	
Dépenses d’amortissement	9	9		27	26	
Coûts de transaction et d’intégration	-	-		1	-	
Coûts de restructuration	-	-		2	10	
Bénéfice d’exploitation ajusté	\$ 198	\$ 170	16.5%	\$ 587	\$ 429	36.8%
Coefficient d’exploitation ajusté ⁽³⁾	84.2%	86.2%		84.3%	87.7%	
Frais de dépréciation	80	66		229	188	
Revenu de pension	6	5		19	13	
Autres	-	-		-	1	
EBITDA ajusté ⁽⁴⁾	\$ 284	\$ 241	17.8%	\$ 836	\$ 631	32.5%

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis

NS - Données non significatives

¹ Carburant, dépenses d’exploitation et fournitures incluent les taxes sur le carburant

² Le ratio d’exploitation est obtenu par le calcul suivant : (1 - (revenu d’exploitation divisé par les recettes))

³ Le coefficient d’exploitation ajusté est issu du calcul suivant : (1 - (revenu d’exploitation ajusté divisé par les recettes))

⁴ L’EBITDA ajusté sert de base à notre principal responsable de l’exploitation pour évaluer le bénéfice (la perte) du segment conformément à l’ASC 280

Consulter les « Mesures financières hors Principes Comptables Généralement Admis (GAAP) » en page 24 de ce document.

Mesures financières non conformes aux GAAP

Comme l'exigent les règlements de la Commission des valeurs et des changes (« SEC »), nous fournissons des rapprochements des mesures financières non conformes aux Principes Comptables Généralement Admis (GAAP) contenues dans ce document avec les mesures directement comparables en vertu des Principes Comptables Généralement Admis (GAAP), présentés dans les tableaux financiers en annexe de ce document.

Ce document contient des mesures financières non conformes aux GAAP : des bénéfices ajustés avant intérêt, des impôts, la dépréciation et l'amortissement (« EBITDA ajusté ») sur une base consolidée ; le revenu net ajusté des activités poursuivies ; le résultat par action dilué ajusté des activités poursuivies (« BPA ajusté ») ; le bénéfice d'exploitation ajusté pour notre segment de charge partielle nord-américain ; le coefficient d'exploitation ajusté pour notre segment de charge partielle nord-américain ; et le taux d'imposition réel ajusté.

Nous estimons que les mesures financières ajustées ci-dessus facilitent l'analyse de nos opérations commerciales courantes car elles suppriment des postes qui peuvent ne pas représenter XPO et les performances d'exploitation de son cœur de métier, ou y être liées, et qui pourraient aider les investisseurs en permettant la comparaison avec des périodes antérieures et une évaluation des tendances de nos activités. D'autres sociétés peuvent calculer différemment ces mesures financières non conformes aux GAAP. Nos mesures risquent donc de ne pas être comparables aux leurs, même si elles portent le même nom. Ces mesures financières non conformes aux GAAP ne devraient pas servir d'indicateurs complémentaires de nos performances opérationnelles.

L'EBITDA ajusté, le revenu net ajusté des activités poursuivies, le BPA ajusté, le bénéfice d'exploitation ajusté et le coefficient d'exploitation ajusté incluent les ajustements pour les coûts de transaction et d'intégration, ainsi que les autres ajustements, comme indiqué dans les tableaux ci-joints. Les ajustements de transaction et d'intégration sont généralement les surcoûts qui résultent d'une acquisition, cession ou scission réelle ou prévue et peuvent inclure les coûts de transaction, les commissions des conseillers, les rémunérations en actions, les primes de maintien, les coûts salariaux internes (dans la mesure où les personnes sont affectées à plein temps aux activités d'intégration et de transformation) ainsi que certaines dépenses d'intégration et de convergence des systèmes informatiques. Les coûts de restructuration concernent principalement les indemnités de licenciement liées aux initiatives d'optimisation de l'activité. La direction utilise des mesures financières non conformes aux GAAP pour prendre des décisions financières, opérationnelles et de planification et évaluer les performances courantes de chaque segment de métier de XPO.

Nous estimons que l'EBITDA ajusté facilite la comparabilité d'une période à l'autre en supprimant l'impact de notre structure de capital (intérêts et frais de financement), de notre base d'actifs (dépréciation et amortissement), des impacts fiscaux et d'autres ajustements figurant dans les tableaux en annexe que la direction juge ne pas refléter les principales activités d'exploitation, et qu'il aide ainsi les investisseurs à évaluer les tendances de nos activités. Le revenu net ajusté des activités poursuivies et le Bénéfice par action ajusté (BPA) améliorent la comparabilité de nos résultats d'exploitation d'une période à l'autre en supprimant l'impact de certains coûts et profits que la direction considère comme non pertinents pour nos activités d'exploitation de base, comme l'amortissement des immobilisations incorporelles liées aux acquisitions, les coûts de transaction et d'intégration, les coûts de restructuration et autres ajustements contenus dans les tableaux ci-joints. Le bénéfice d'exploitation ajusté et le coefficient d'exploitation ajusté améliorent la comparabilité de nos résultats d'exploitation d'une période à l'autre en supprimant l'impact de certains coûts de transaction et d'intégration et des coûts de restructuration, ainsi que les charges d'amortissement. Nous croyons qu'un taux d'imposition réel ajusté améliore la comparabilité de notre taux d'imposition réel, en excluant l'effet de l'imposition sur quelques éléments spéciaux.

Concernant nos objectifs pour : (i) le taux de croissance annuel moyen de l'EBITDA ajusté du segment nord-américain de charge partielle et le coefficient d'exploitation ajusté pour la période de six ans de 2021 à 2027 et (ii) le taux d'imposition réel ajusté de 2024, puisqu'un rapprochement de ces mesures non conformes aux GAAP avec les mesures conformes aux GAAP n'est pas possible à moins de faire un effort déraisonnable étant donné la variabilité et la complexité des éléments de rapprochement décrits ci-dessus, nous en excluons les mesures cibles non conformes aux GAAP. La variabilité de ces postes peut avoir un impact significatif sur les futurs résultats financiers conformes aux GAAP et, par conséquent, nous sommes incapables d'établir l'état des revenus et des flux de trésorerie prospectifs conformément aux GAAP, qui seraient nécessaires pour produire de tels rapprochements.