



# Aperçu de l'investisseur

T4 2025

Février 2026



# 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 2026 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 du chargement partiel (LTL) Nord-Américain, 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 pouvant être à l'origine ou avoir contribué à une différence matérielle incluent les risques évoqués dans nos archivages avec la SEC, et les suivants : les effets des conséquences commerciales, économiques, politiques, juridiques et réglementaires ou les désaccords concernant nos opérations ; les perturbations et pénuries de la chaîne d'approvisionnements, les tensions sur la production ou l'extraction de matériaux bruts, l'inflation des coûts et les pénuries de main-d'œuvre et d'équipement ; notre capacité à aligner nos investissements dans les actifs immobilisés, y compris l'équipement, les centres de service et les entrepôts sur les demandes de nos clients ; notre capacité à mettre en œuvre nos initiatives de coûts et recettes et générer de la croissance et une expansion résultant de ces initiatives ; l'efficacité de notre plan d'action, et d'autres mesures de gestion, pour améliorer notre activité de LTL nord-américain ; notre capacité à poursuivre l'internalisation du transport de ligne de manière à améliorer l'efficacité et la productivité de notre réseau ; les conséquences anticipées d'une reprise du marché de fret dans notre entreprise ; notre capacité à enregistrer des gains de parts de marché rentables, faciliter la croissance du rendement et améliorer les marges pendant un cycle de reprise ; notre capacité à bénéficier d'une vente, d'une scission ou autre cession d'une ou plusieurs unités commerciales ou intégrer avec succès et réaliser les synergies anticipées, les économies de coûts et les possibilités de profit grâce aux entreprises acquises ; la dépréciation de l'écart d'acquisition ; les problèmes relatifs à la conformité avec les lois sur la protection des données, les lois sur la concurrence et les lois sur la propriété intellectuelle ; les fluctuations des taux de change, les prix de l'essence et les suppléments carburant ; notre capacité à développer et mettre en œuvre la technologie propriétaire et les systèmes de technologie de l'information appropriés ; les conséquences de potentielles cyberattaques et de violations ou défaillances de la technologie de l'information ou de la sécurité des données ; notre capacité à racheter des parts de marché à des conditions favorables ; notre endettement ; notre capacité à lever des capitaux par la dette et par les fonds 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 talents en gestion et les employés clés, y compris les conducteurs qualifiés ; les questions relatives au travail ; les litiges ; la concurrence ; et notre capacité à générer une croissance des prix portée par la qualité de service.

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 des rapprochements à la mesure comparable la plus conforme aux GAAP, voir l'Annexe de cette présentation.

# Principaux chiffres du quatrième trimestre 2025

EBITDA ajusté de XPO en hausse de 11 % sur un an<sup>1</sup>

---

BPA dilué ajusté de XPO en hausse de 18 % sur un an<sup>1</sup>

---

Bénéfice d'exploitation ajusté du LTL en hausse de 14 % sur un an

---

Le coefficient d'exploitation ajusté du LTL de 84,4 % s'est amélioré de 180 points de base par an

---

EBITDA ajusté du LTL en hausse de 11 % sur un an<sup>1</sup>

---

Réduction du nombre de kilomètres LTL sous-traités à des transporteurs tiers de près de 560 points de base sur un an

---

Rendement du LTL par jour, hors carburant, en hausse 5,2 % sur un an et en progression

---

Recettes du LTL par expédition, hors carburant, en progression pour le 12<sup>e</sup> trimestre consécutif

---

Dommages LTL au plus bas niveau et performances de ponctualité en amélioration sur un an pour le 15<sup>e</sup> trimestre consécutif

---

Coût de maintenance LTL au kilomètre en baisse de 11 % sur un an

---

**Amélioration de l'OR ajusté du LTL de 590 points de base sur trois ans dans un environnement de fret historiquement faible**

<sup>1</sup>Hors gains réalisés sur les biens immobiliers.  
Consulter les sections « Rapprochements financiers » et « Mesures financières non conformes aux GAAP » en annexe des informations correspondantes.

# Principales performances au quatrième trimestre 2025

<b>RECETTES</b>	2,01 milliards USD
<b>BÉNÉFICE D'EXPLOITATION</b>	143 millions USD
<b>RECETTES NETTES</b>	59 millions USD
<b>BÉNÉFICE PAR ACTION DILUÉ</b>	0,50 USD
<b>RECETTES NETTES AJUSTÉES</b>	105 millions USD
<b>BPA DILUÉ AJUSTÉ</b>	0,88 USD
<b>EBITDA AJUSTÉ</b>	312 millions USD
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>	226 millions USD

## PAR SEGMENT

### LTL AMÉRIQUE DU NORD

RECETTES	1,17 milliard USD
EBITDA AJUSTÉ	285 millions USD
COEFFICIENT D'EXPLOITATION AJUSTÉ	84,4 %

### TRANSPORT EN EUROPE

RECETTES	846 millions USD
EBITDA AJUSTÉ	32 millions USD

Consulter les sections « Rapprochements financiers » et « Mesures financières non conformes aux GAAP » en annexe des informations correspondantes.

# 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 efficacité, 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 du chargement partiel (LTL) d'Amérique du Nord

- Une industrie de base de 53 milliards USD pour l'économie US, avec plus de 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
- La capacité des centres de services industriels a diminué au cours des dix dernières années

Sources : Recherche de tiers ; documents de l'entreprise.

Remarque : Le taux de croissance annuel moyen (CAGR) des recettes pour les périodes de 2010 à 2024 ; la taille du secteur et les parts de marché pour 2024.

**XPO**

# Un acteur majeur dans l'écosystème de la chaîne logistique



**4,8 milliards USD**

Chiffre d'affaires 2025

**9 %**

de part du secteur 2024

**4e plus grand**

transporteur LTL par les recettes en 2024

**12,4 %**

des revenus 2025 alloués aux dépenses d'immobilisation brutes (CAPEX)



**37 000**

clients servis

**626 millions**

Kilomètres de transport longue distance parcourus en 2025

**12 millions**

Expéditions 2025

**16 milliards**

Livres de fret en 2025



**22 000**

employés

**13 000**

conducteurs

**34 000**

remorques

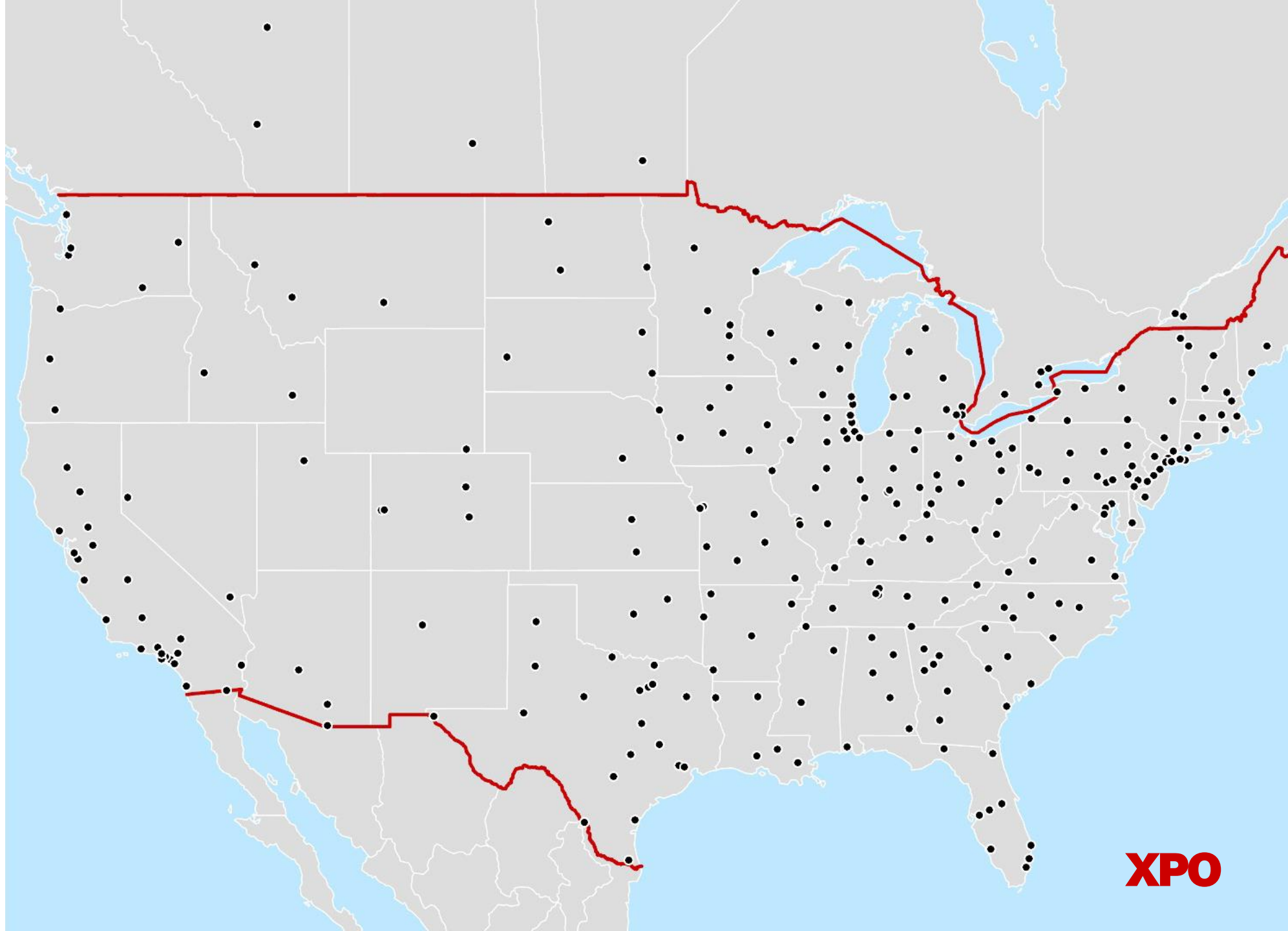
**300**

centres de service

Remarque : Les données de la société pour le segment LTL nord-américain au 31 décembre 2025, sauf information contraire en 2025 ou 2024 (année complète).

# Un vaste réseau de centres de service qui couvre 99 % des codes postaux aux États-Unis

- 300 centres de service <sup>1</sup>
- Capacités transfrontalières et en mer
- Investissements stratégiques sur des marchés à forte demande



<sup>1</sup>Au 31 décembre 2025.

# 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 19 ans

# Plan et leviers de croissance LTL



# Agir sur nos quatre leviers clés

## ▶ Livrer le meilleur service de sa catégorie

- Renforcer sans cesse notre proposition de valeur en misant sur une culture du service de classe mondiale
- Intéresser les employés pour atteindre l'excellence dans la qualité de service pour les clients
- Les outils de mis en œuvre pour l'excellence opérationnelle du transport longue distance, du transbordement et de la collecte et livraison de marchandises.

## ▶ 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 longue distance par la construction de tracteurs et de remorques
- Investir dans les capacités de réseau pour améliorer davantage les services et renforcer le levier d'exploitation

## ▶ Accélérer le rendement de croissance

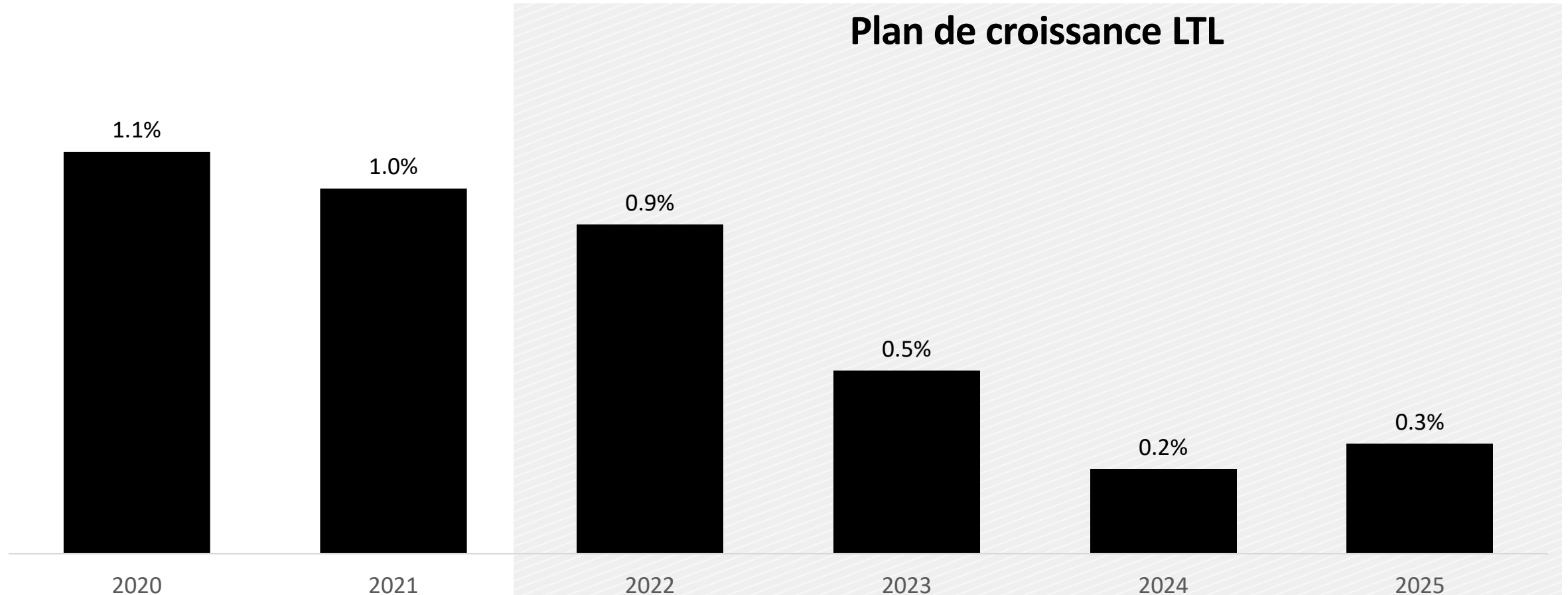
- Générer des gains de prix supérieurs au marché tout en maintenant l'excellence du service
- Élargir les recettes auxiliaires avec des offres de services haut de gamme
- Augmenter la part du canal local à plus haut rendement par le développement de la force de vente locale

## ▶ Améliorer l'efficacité des coûts

- Développer l'utilisation de l'IA dans les technologies propriétaires pour gagner en productivité
- Internaliser les kilomètres de transport longue distance pour augmenter l'efficacité du réseau, et soutenir les marges supplémentaires dans un cycle de reprise
- Investir dans la flotte pour diminuer les coûts de maintenance et améliorer la fiabilité

# Obtenir des améliorations de service significatives

Réclamations pour dommages en % des recettes LTL<sup>1</sup>

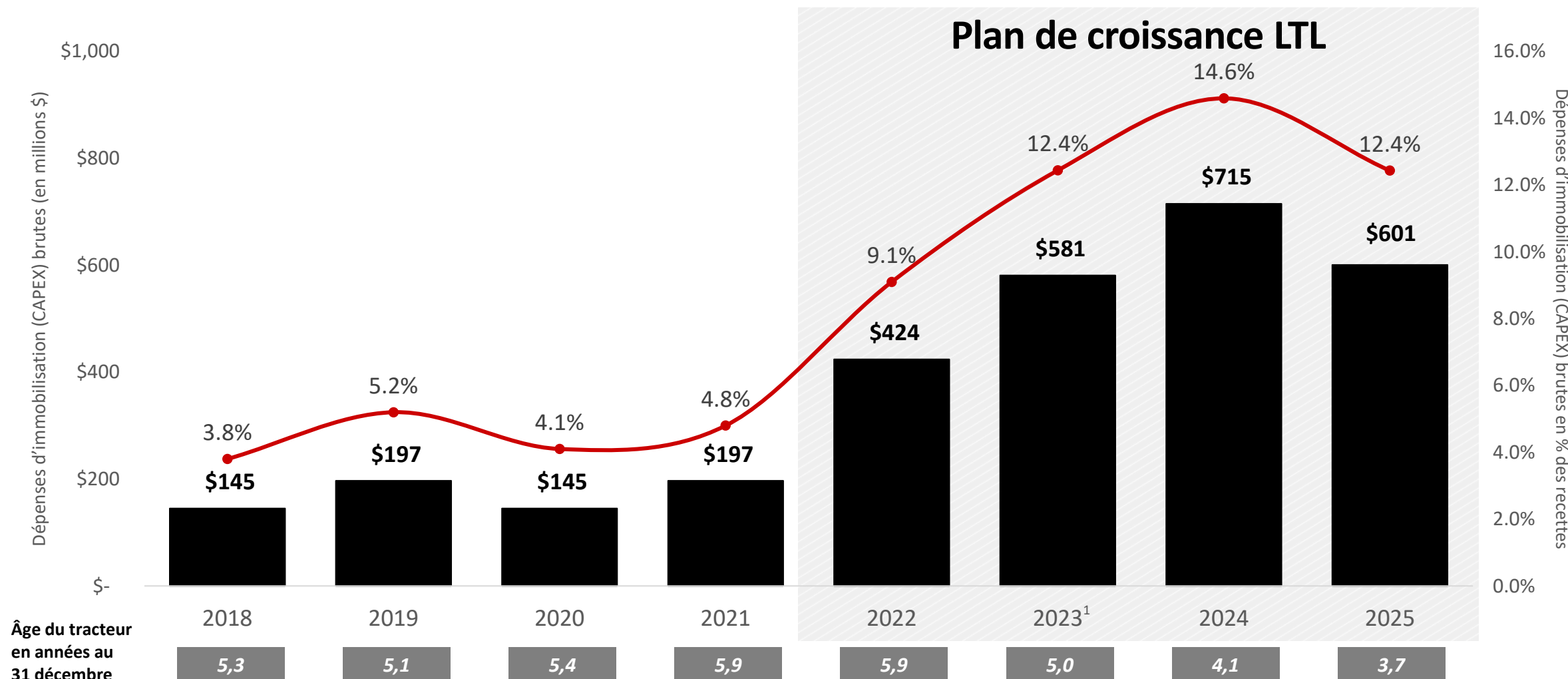


**Les initiatives de service ont entraîné une réduction des dommages de plus de 85 %<sup>2</sup> depuis le début du 4e trimestre 2021**

<sup>1</sup> Sur la base des données de paiement des réclamations.

<sup>2</sup> Sur la base des données de fréquence des dommages.

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



**Augmentation de la capacité excédentaire sur les sites à plus de 30 %**

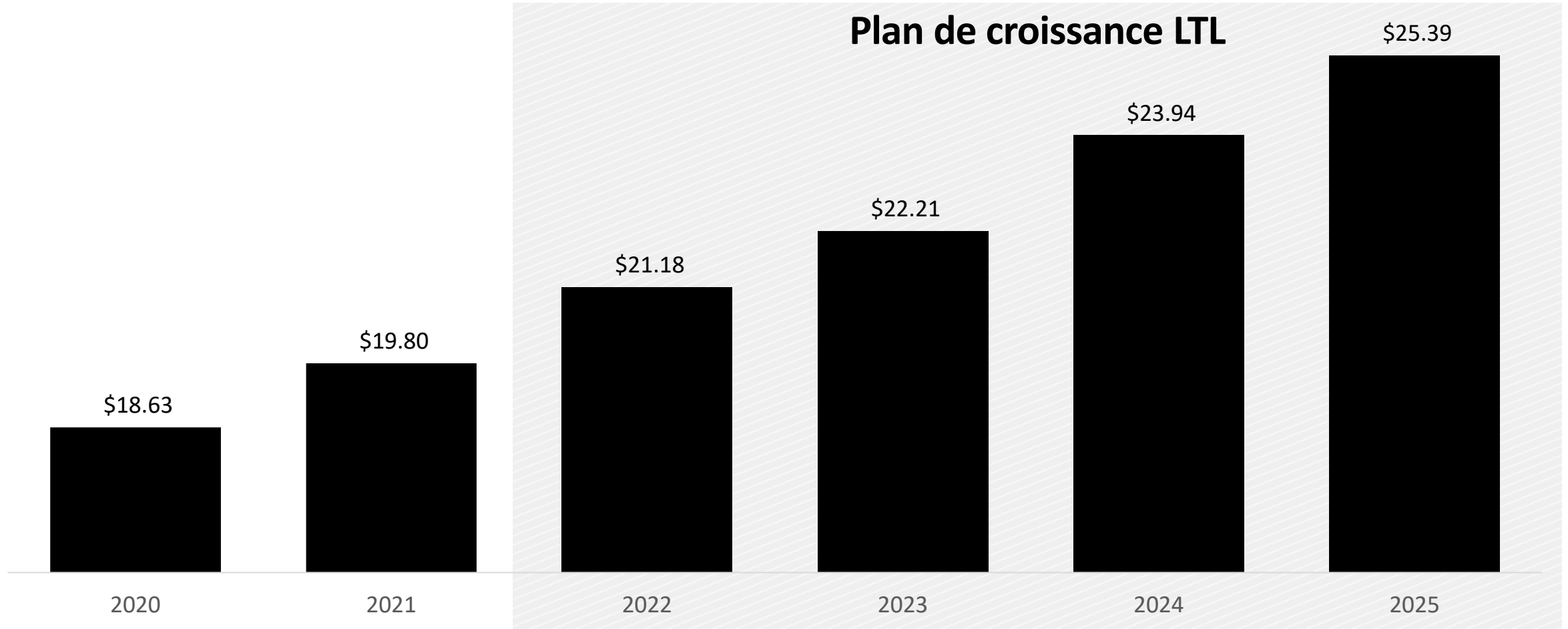
Remarque : CAPEX et recettes en brut pour le segment LTL nord-américain uniquement.

<sup>1</sup> Hors acquisition par la société en décembre 2023 de 28 centres de service.



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

Recettes brutes par quintal (hors surcoût de carburant)

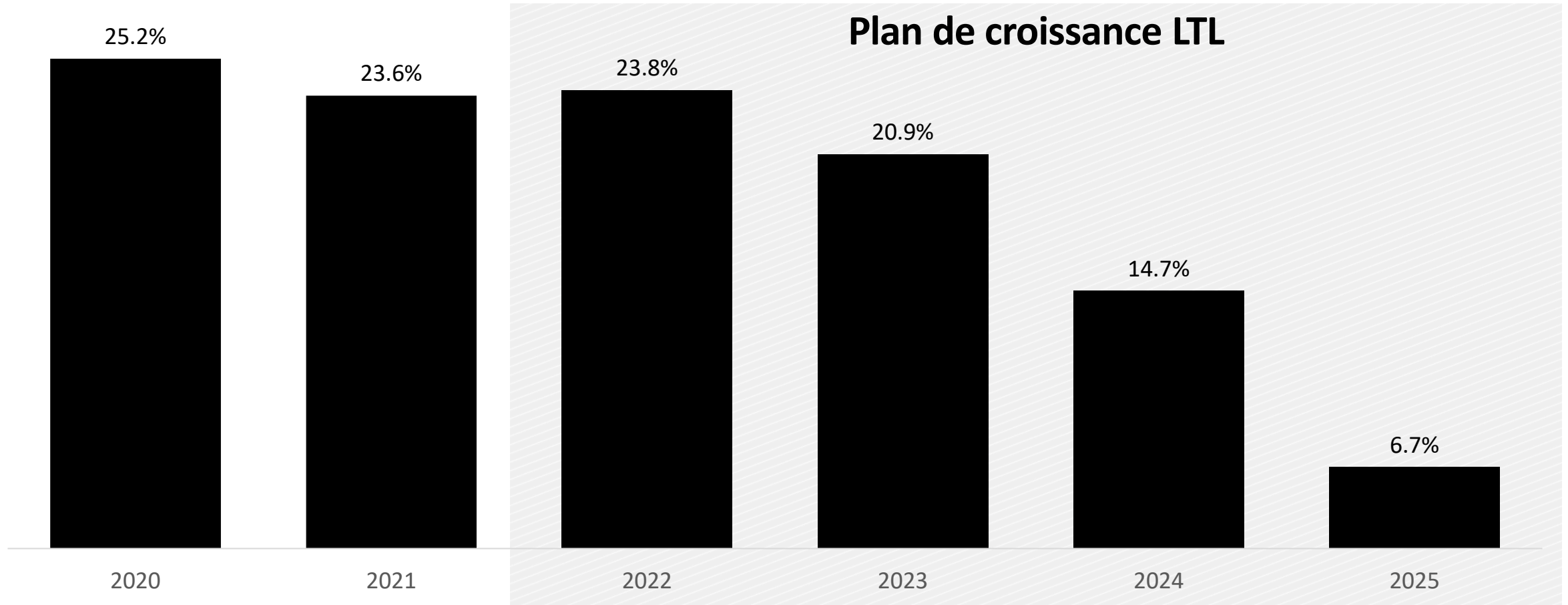


**Le rendement hors carburant s'est amélioré de 6,0 % d'année en année pendant l'exercice 2025**

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.

# Internaliser les kilomètres de transport longue distance favorise l'augmentation des marges graduelles dans un cycle de reprise

Les kilomètres de transport longue distance sous-traités aux transporteurs tiers, en % des kilomètres de transport longue distance totaux



Réduction du nombre de kilomètres sous-traités de 800 points de base d'année en année pendant l'exercice 2025

# Un taux de croissance annuel moyen (CAGR) de l'EBITDA ajusté de 11 % à 13 % en Amérique du Nord pour le chargement partiel 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 longue distance externalisé auprès de tiers	▶ 2 %
	De 11 % à 13 %

# Annexe

**XPO**



# 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 leader du marché dans l'entrepôt, 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, l'entrepôt, le transport géré, le dernier kilomètre et l'expédition de fret, ainsi que des solutions multimodales personnalisées pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>

# Hypothèses de planification de 2026

## Pour l'ensemble de l'année 2026, la société prévoit :

- Total des dépenses d'immobilisation (CAPEX) brutes de la société de 500 à 600 millions USD

---

- Intérêts débiteurs de 205 à 215 millions USD

---

- Revenu de pension d'environ 14 millions USD

---

- Taux d'imposition réel ajusté de 24 % à 25 %

---

- Nombre d'actions diluées d'environ 118 millions

Consulter les « Mesures financières hors Principes comptables généralement admis (GAAP) » en page 25 de ce document.



# Rapprochements financiers

Le tableau suivant rapproche le revenu net de XPO pour les périodes clôturées les 31 décembre 2025 et 2024 à l'EBITDA ajusté, ainsi que l'EBITDA ajusté hors plus-values sur transactions immobilières pour les mêmes périodes.

## Rapprochement des recettes nettes avec l'EBITDA ajusté et l'EBITDA ajusté hors plus-values sur transactions immobilières

en millions (non vérifié)	Trimestre clôturé le 31 décembre		
	2025	2024	% variation
Recettes nettes	\$ 59	\$ 76	-22.4%
Intérêts décaissés	53	53	
Provision pour impôts	32	26	
Frais de dépréciation et amortissement	134	124	
Coûts de transaction et d'intégration	1	14	
Coûts de restructuration <sup>(1)</sup>	33	10	
<b>EBITDA ajusté</b>	<b>\$ 312</b>	<b>\$ 303</b>	<b>3.0%</b>
Plus-values réalisées sur les transactions immobilières	13	34	
<b>EBITDA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières</b>	<b>\$ 299</b>	<b>\$ 269</b>	<b>11.2%</b>

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis.

<sup>1</sup> Reflète principalement les indemnités de licenciement et les frais connexes engagés en 2025 et 2024 dans notre activité de transport en Europe, ainsi que les rémunérations en actions engagées au quatrième trimestre 2025 au titre d'attributions en actions précédemment accordées, liées au changement de fonction de Président exécutif au niveau du groupe.

Consulter la section « Mesures financières hors Principes comptables généralement admis (GAAP) » en page 25 de ce document.

# Rapprochements financiers (suite)

Le tableau suivant rapproche les recettes nettes de XPO pour les périodes clôturées les 31 décembre 2025 et 2024 des recettes nettes 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	
	31 décembre	
	2025	2024
Recettes nettes <sup>(1)</sup>	\$ 59	\$ 76
Amortissement des actifs incorporels liés aux acquisitions	15	14
Coûts de transaction et d'intégration	1	14
Coûts de restructuration <sup>(2)</sup>	33	10
Impôts associés aux ajustements ci-dessus <sup>(3)</sup>	(3)	(6)
Réorganisation de l'entité juridique européenne <sup>(4)</sup>	-	(1)
<b>Recettes nettes ajustées <sup>(1)</sup></b>	<b>\$ 105</b>	<b>\$ 107</b>
<b>Bénéfice par action dilué ajusté <sup>(1)</sup></b>	<b>\$ 0.88</b>	<b>\$ 0.89</b>
<b>Actions ordinaires en circulation (moyenne pondérée)</b>		
Actions ordinaires diluées en circulation (moyenne pondérée)	119	120

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis.

<sup>1</sup> Comprend les gains sur les ventes de biens immobiliers s'élevant à 10 millions de dollars (13 millions de dollars avant impôts) ou 0,08 \$ par action diluée aux quatrièmes trimestres 2025 et 2024, respectivement. Sans ces gains, les bénéfices dilués ajustés par action s'élèvent à 0,80 \$ et 0,68 \$ aux quatrièmes trimestres 2025 et 2024, respectivement.

<sup>2</sup> Reflète principalement les indemnités de licenciement et les frais connexes engagés en 2025 et 2024 dans notre activité de transport en Europe, ainsi que les rémunérations en actions engagées au au quatrième trimestre 2025 au titre d'attributions en actions précédemment accordées, liées au changement de fonction de Président exécutif au niveau du groupe.

<sup>3</sup> 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), sans les postes distincts, la rémunération non déductible, les pertes n'ouvrant droit à aucun avantage fiscal et les taxes reposant sur les contributions et la marge.

<sup>4</sup> Ceci tient compte d'un avantage fiscal obtenu au deuxième trimestre 2024 et des ajustements consécutifs pris en compte suite à la réorganisation de l'entité juridique dans notre activité de transport en Europe.

Consulter la section « Mesures financières hors Principes comptables généralement admis (GAAP) » en page 25 de ce document.

# Rapprochements financiers (suite)

Le tableau suivant rapproche le bénéfice d'exploitation de XPO attribuable à son segment de chargement partiel (« LTL ») en Amérique du Nord pour les périodes clôturées les 31 décembre 2025 et 2024 du bénéfice d'exploitation ajusté, du coefficient d'exploitation ajusté et de l'EBITDA ajusté.

## Rapprochement 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 31 décembre		
	2025	2024	% variation
Recettes (hors surcharges de carburant)	\$ 990	\$ 985	0.5%
Surcharges de carburant	175	171	2.3%
<b>Recettes</b>	<b>1,165</b>	<b>1,156</b>	<b>0.8%</b>
Salaires, traitements et avantages sociaux	614	621	-1.1%
Transport acheté	24	44	-45.5%
Carburant, dépenses d'exploitation et fournitures <sup>(1)</sup>	206	218	-5.5%
Taxes d'exploitation et licences	16	16	0.0%
Assurances et réclamations	34	18	88.9%
Gains sur les ventes de propriétés et d'équipements	(12)	(34)	-64.7%
Dépréciation et amortissement	98	89	10.1%
Coûts de restructuration	1	5	-80.0%
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>184</b>	<b>179</b>	<b>2.8%</b>
<b>Coefficient d'exploitation</b> <sup>(2)</sup>	<b>84.2%</b>	<b>84.5%</b>	
Dépenses d'amortissement	9	9	
Coûts de restructuration	1	5	
Plus-values réalisées sur les transactions immobilières	(13)	(34)	
<b>Bénéfice d'exploitation ajusté</b>	<b>\$ 181</b>	<b>\$ 159</b>	<b>13.8%</b>
<b>Coefficient d'exploitation ajusté</b> <sup>(3)</sup>	<b>84.4%</b>	<b>86.2%</b>	
Frais de dépréciation	89	80	
Revenu de pension	2	6	
Plus-values réalisées sur les transactions immobilières	13	34	
<b>EBITDA ajusté</b> <sup>(4)</sup>	<b>\$ 285</b>	<b>\$ 280</b>	<b>1.8%</b>
Plus-values réalisées sur les transactions immobilières	13	34	
<b>EBITDA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières</b>	<b>\$ 272</b>	<b>246</b>	<b>10.6%</b>

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis.

<sup>1</sup> Carburant, dépenses d'exploitation et fournitures incluent les taxes sur le carburant.

<sup>2</sup> Le coefficient d'exploitation est issu du calcul suivant : (1 - (bénéfice d'exploitation divisé par les recettes)) en utilisant les montants arrondis sous-jacents.

<sup>3</sup> Le coefficient d'exploitation ajusté est issu du calcul suivant (1 - (le bénéfice d'exploitation ajusté divisé par les recettes)) en utilisant les montants arrondis sous-jacents ; la marge opérationnelle ajustée est l'inverse du coefficient d'exploitation ajusté.

<sup>4</sup> 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 25 de ce document.

# Rapprochements financiers (suite)

Le tableau suivant rapproche le bénéfice d'exploitation de XPO attribuable à son segment de chargement partiel (« LTL ») en Amérique du Nord pour les périodes clôturées les 31 décembre 2025 et 2022 du bénéfice d'exploitation ajusté et du coefficient d'exploitation ajusté.

## Rapprochement du bénéfice d'exploitation ajusté et du coefficient d'exploitation ajusté du LTL nord-américain

en millions (non vérifié)	Trimestre clôturé le 31 décembre	
	2025	2022
Recettes (hors surcharges de carburant)	\$ 990	\$ 851
Surcharges de carburant	175	242
<b>Recettes</b>	<b>1,165</b>	<b>1,093</b>
Salaires, traitements et avantages sociaux	614	546
Transport acheté	24	106
Carburant, dépenses d'exploitation et fournitures <sup>(1)</sup>	206	242
Taxes d'exploitation et licences	16	11
Assurances et réclamations	34	25
Gains sur les ventes de propriétés et d'équipements	(12)	(54)
Dépréciation et amortissement	98	64
Coûts de transaction et d'intégration	-	1
Coûts de restructuration	1	-
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>184</b>	<b>152</b>
<b>Coefficient d'exploitation</b> <sup>(2)</sup>	<b>84.2%</b>	<b>86.1%</b>
Dépenses d'amortissement	9	8
Coûts de transaction et d'intégration	-	1
Coûts de restructuration	1	-
Plus-values réalisées sur les transactions immobilières	(13)	(55)
<b>Bénéfice d'exploitation ajusté</b>	<b>\$ 181</b>	<b>\$ 106</b>
<b>Coefficient d'exploitation ajusté</b> <sup>(3)</sup>	<b>84.4%</b>	<b>90.3%</b>

Les montants peuvent ne pas correspondre à cause des arrondis.

<sup>1</sup> Carburant, dépenses d'exploitation et fournitures incluent les taxes sur le carburant.

<sup>2</sup> Le coefficient d'exploitation est issu du calcul suivant : (1 - (bénéfice d'exploitation divisé par les recettes)) en utilisant les montants arrondis sous-jacents.

<sup>3</sup> Le coefficient d'exploitation ajusté est issu du calcul suivant (1 - (le bénéfice d'exploitation ajusté divisé par les recettes)) en utilisant les montants arrondis sous-jacents ; la marge opérationnelle ajustée est l'inverse du coefficient d'exploitation ajusté.

Consulter les « Mesures financières hors Principes comptables généralement admis (GAAP) » en page 25 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 ; l'EBITDA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières sur une base consolidée et pour notre segment de chargement partiel nord-américain ; le revenu net ajusté ; les bénéfices dilués ajustés par action (« BPA ajusté ») ; le BPA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières ; le bénéfice d'exploitation ajusté pour notre segment de chargement partiel nord-américain ; le coefficient d'exploitation ajusté pour notre segment de chargement partiel 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, l'EBITDA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières, le revenu net ajusté, le BPA ajusté, le BPA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières, 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 coûts de restructuration, et 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 et l'EBITDA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières facilitent 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'ils aident par conséquent les investisseurs à évaluer les tendances de nos activités. Le revenu net ajusté, le BPA ajusté et le BPA ajusté, hors plus-values sur transactions immobilières 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 et d'autres ajustements comme exposé dans les tableaux ci-joints. 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 chargement partiel 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 2026, 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.