

FIGEAC AÉRO

BUILT TO FLY.

Chiffre d'affaires T1 FY27
Septembre 2026

Avertissement

Avant de lire cette présentation, vous reconnaissez être pleinement conscient des observations et des limites ci-dessous :

Ce document a été préparé par Figeac Aéro (la « Société ») exclusivement à titre informatif.

Les informations et opinions contenues dans ce document peuvent être mises à jour, complétées, révisées, révisées et modifiées, et les informations peuvent être substantiellement modifiées. La Société n'est en aucun cas obligée de mettre à jour les informations contenues dans ce document, et toute opinion exprimée dans ce document peut être modifiée sans préavis.

Les informations contenues dans ce document n'ont pas été soumises à un examen indépendant. Aucune déclaration, garantie ou engagement, explicite ou implicite, n'est fait et ne peut être utilisé comme base d'une revendication concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou la cohérence des informations ou opinions contenues dans ce document. La Société, ses conseils d'administration et ses représentants n'assument aucune responsabilité quant à l'utilisation de ce document ou de son contenu, ni à l'égard de ce document de quelque manière que ce soit.

Ce document contient des informations sur les marchés de la société ainsi que sur sa position concurrentielle, notamment la taille de ses marchés. Ces informations proviennent de plusieurs sources ou d'estimations faites par la Compagnie elle-même. Les investisseurs ne peuvent pas baser leurs décisions d'investissement sur ces informations.

Certaines informations contenues dans ce document incluent des déclarations prospectives. Ces déclarations ne garantissent pas la performance future de la société. Ces informations prospectives concernent les perspectives futures de la société, leur développement et leur stratégie commerciale, et reposent sur une analyse des prévisions de résultats futurs et des estimations de montants qui ne peuvent pas encore être déterminés.

Par sa nature même, l'information prospective comporte des risques et des incertitudes car elle concerne des événements et dépend de circonstances qui peuvent, ou non, survenir à l'avenir. La Société attire votre attention sur le fait que les déclarations prospectives ne constituent en aucun cas une garantie de ses performances futures et que sa situation financière réelle, ses résultats et ses flux de trésorerie, ainsi que les évolutions du secteur dans lequel la Société opère, peuvent différer significativement de ceux proposés ou suggérés dans les déclarations prospectives contenues dans ce document. De plus, même si la situation financière, les résultats et les flux de trésorerie de la Société, ou les évolutions du secteur dans lequel elle opère, s'avèrent cohérents avec les informations prospectives contenues dans ce document, ces résultats ou changements peuvent ne pas être une indication fiable des résultats ou du développement futur de la Société. La Société ne s'engage en aucun cas à mettre à jour ou confirmer les attentes ou estimations des analystes, ni à rendre publiques les corrections apportées aux informations prospectives, afin de refléter les événements ou circonstances survenus après la date de publication de ce document.

Cette présentation ne constitue pas une offre de vente ou de souscription, ni une demande de commande d'achat ou de souscription de titres en France, aux États-Unis ou dans tout autre pays. Les actions de la société ou tout autre titre ne peuvent être proposés ou vendus aux États-Unis qu'après avoir été enregistrés en vertu du Securities Act américain de 1933, tel que modifié, ou en vertu d'une exemption à cette exigence d'enregistrement. Aucune offre publique de titres financiers ne sera effectuée en France ou à l'étranger avant l'émission d'un visa prospectus par l'Autorité des marchés financiers français, conformément aux dispositions de la directive 2003/71/CE, telle que modifiée. La Société n'a pas l'intention de faire une quelconque offre d'actions en France ou dans un autre pays.



Faits marquants

Faits marquants T1

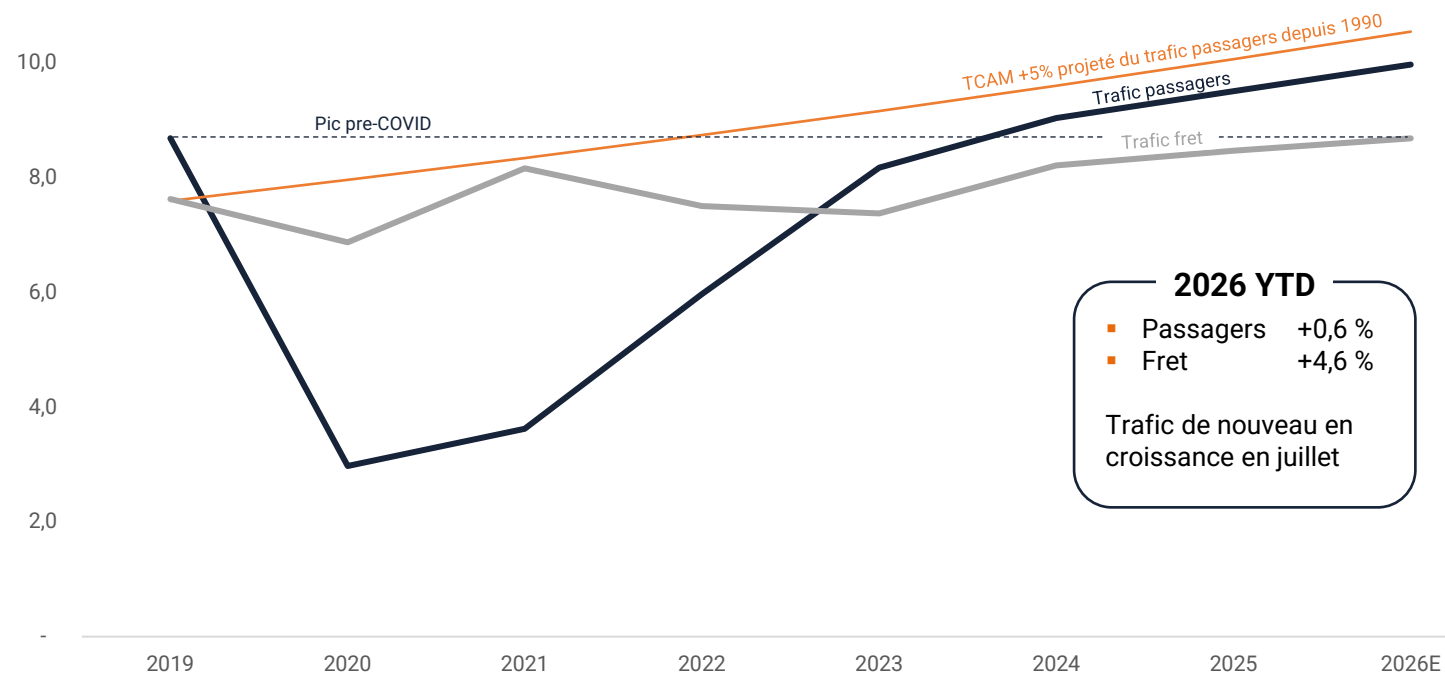
- ① **21^{ème} trimestre consécutif de croissance du chiffre d'affaires**
- ② **Performance parfaitement en ligne avec l'objectif annuel**
- ③ **Marché : forts vents favorables malgré le contexte géopolitique**
- ④ **Dynamique commerciale, attendue en accélération**
- ⑤ **Carnet de commandes à un nouveau record porté par les nouvelles affaires et les cadences de production**
- ⑥ **Confirmation des objectifs**





Dynamique de marché

Civil : Résilience et dynamique du trafic aérien

Trafic passagers
(en RPK tn)

2026 YTD

- Passagers +0,6 %
- Fret +4,6 %

Trafic de nouveau en croissance en juillet

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026E
Passagers		-65,8%	+21,8%	+64,9%	+36,8%	+10,4%	+5,3%	+4,9%
Fret		-9,9%	+18,8%	-8,1%	-1,7%	+11,3%	+3,4%	+2,6%

Trafic fret
(en CTK tn)

300,0

200,0

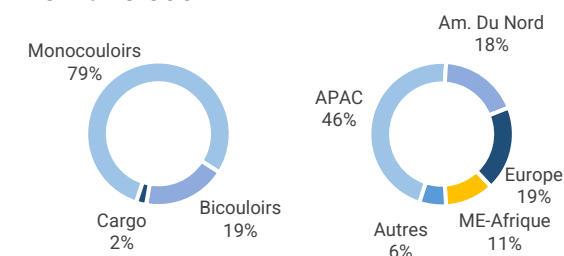
100,0

Drivers de croissance

- Croissance du PIB
- Économies émergentes
- Croissance du e-commerce

Projections 2025-2044

- Passagers : **+3,6% – 4,2% / an**
- Fret : **+3,7% / an**
- Demande de nouveaux appareils : **env. 43 500**



- 39% déjà en carnet de commandes**

Source: IATA, données au 30 avril 2026, Airbus, Boeing, Embraer, market outlook 2025-2044

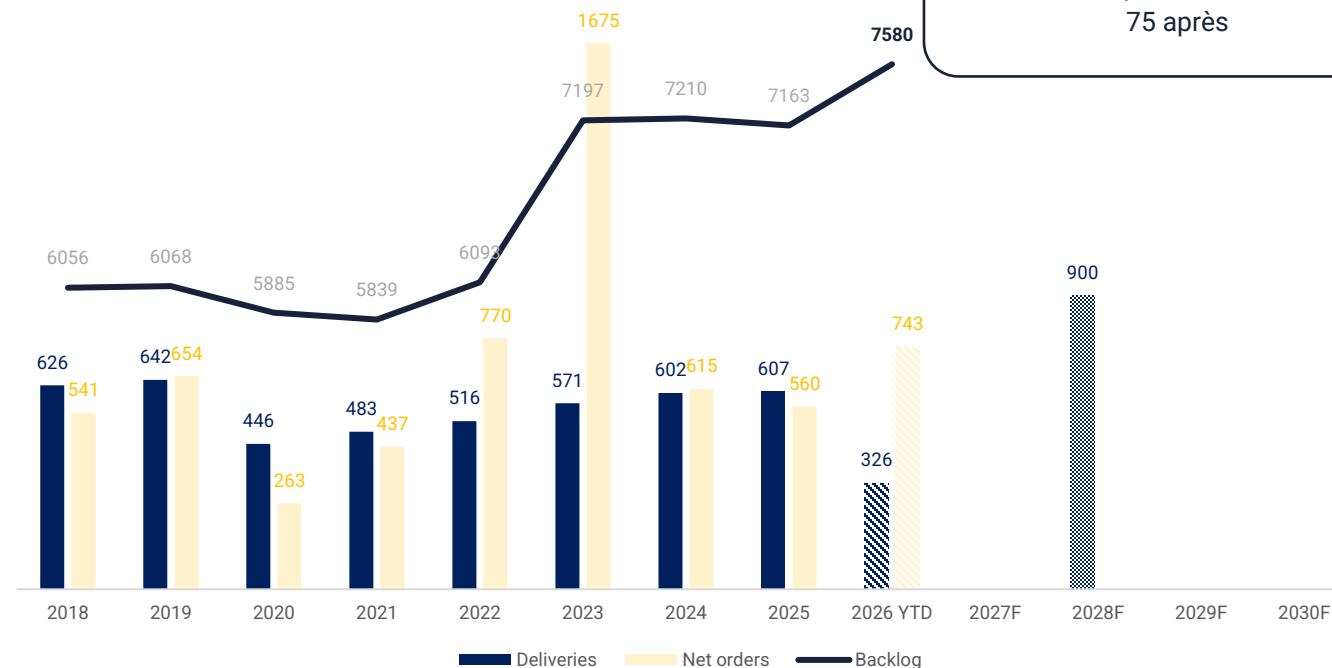
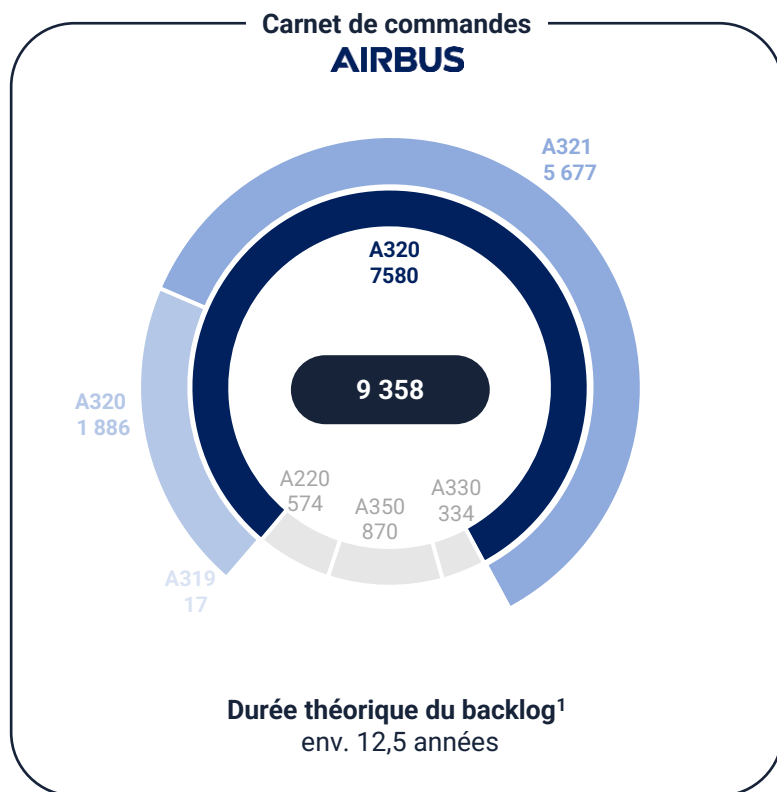
Civil / Monocouloirs : Famille A320



Demande toujours supérieure à la capacité de production

Livraisons YTD 2026 +14%

Cadence cible confirmée :
70-75 / mois en 2027
75 après



Source: Airbus, données au 31 juillet 2026, estimations Société
¹ Basé sur le carnet de commandes et les livraisons 2025

Civil / Monocouloirs : Famille 737



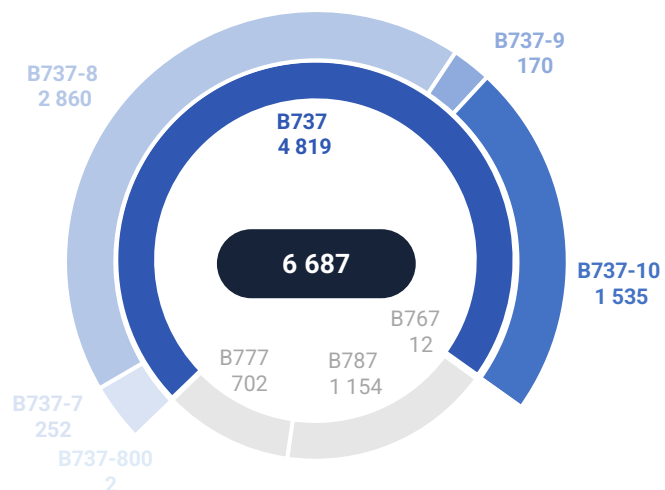
Demande toujours supérieure à la capacité de production

Fort redressement en cours + 4^{ème} ligne de production en 2026

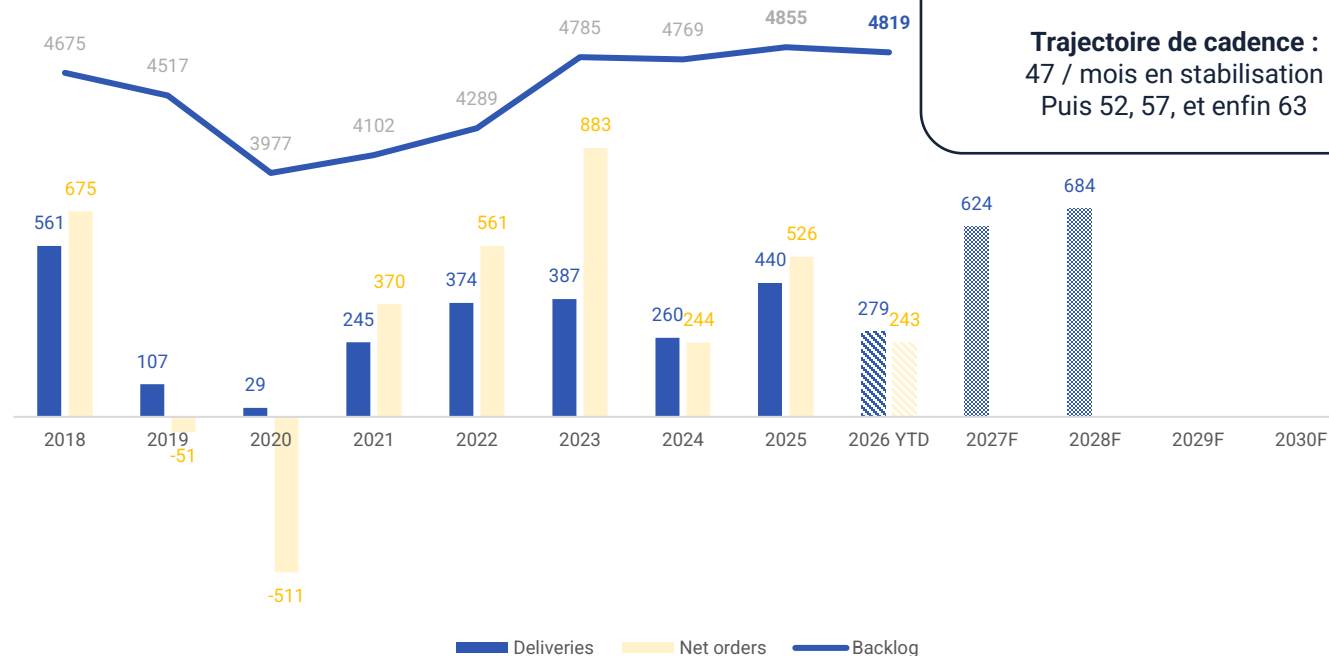
Livraisons YTD 2026 +15%

Trajectoire de cadence :
47 / mois en stabilisation
Puis 52, 57, et enfin 63

Carnet de commandes



Durée théorique du backlog¹
env. 11,0 années



Source: Boeing, données au 31 juillet 2026, estimations Société

¹ Basé sur le carnet de commandes et les livraisons 2025

Civil / Bicouloirs : Famille A350

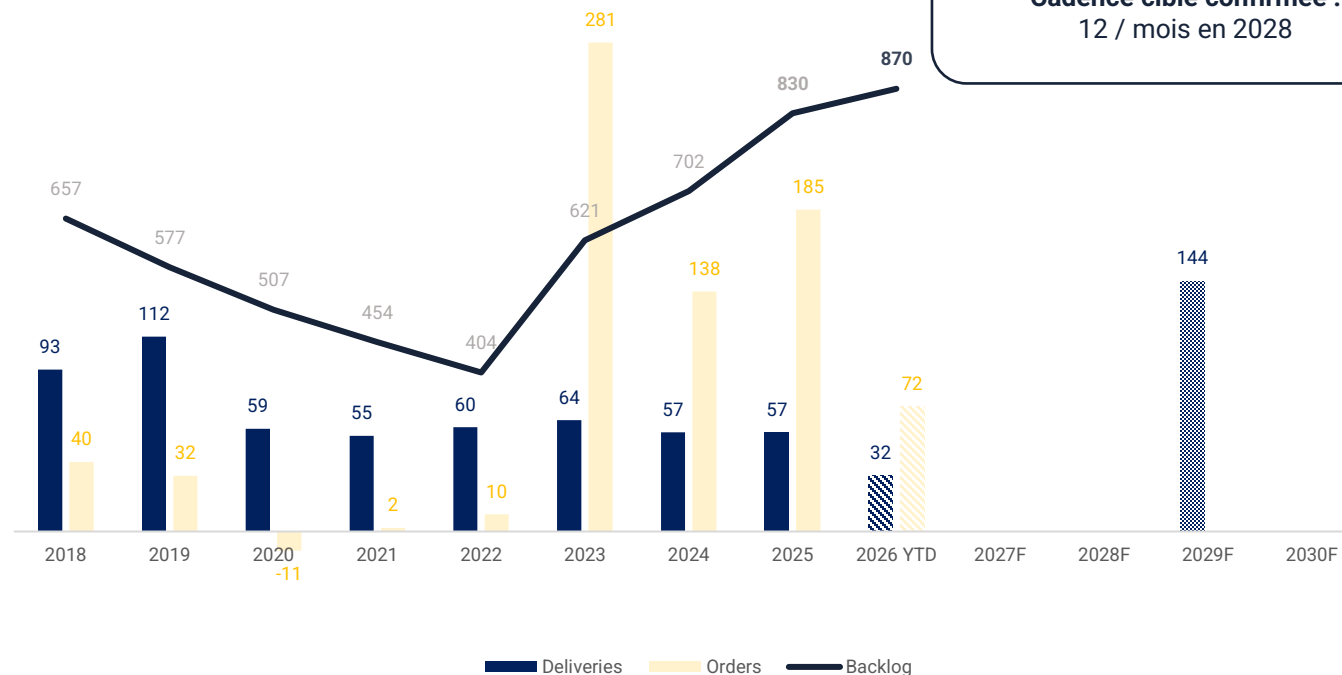
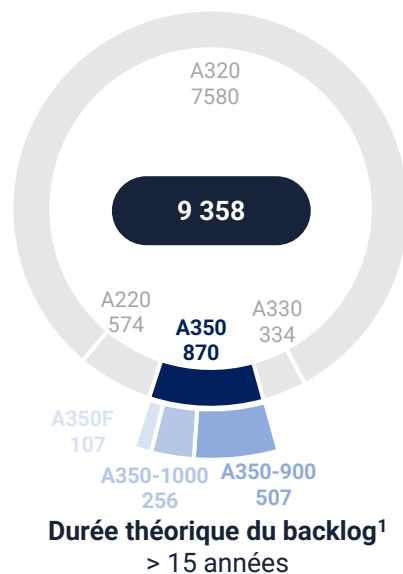


Demande toujours supérieure à la capacité de production
Demande croissante pour l'A350F

Livraisons YTD 2026 +19%

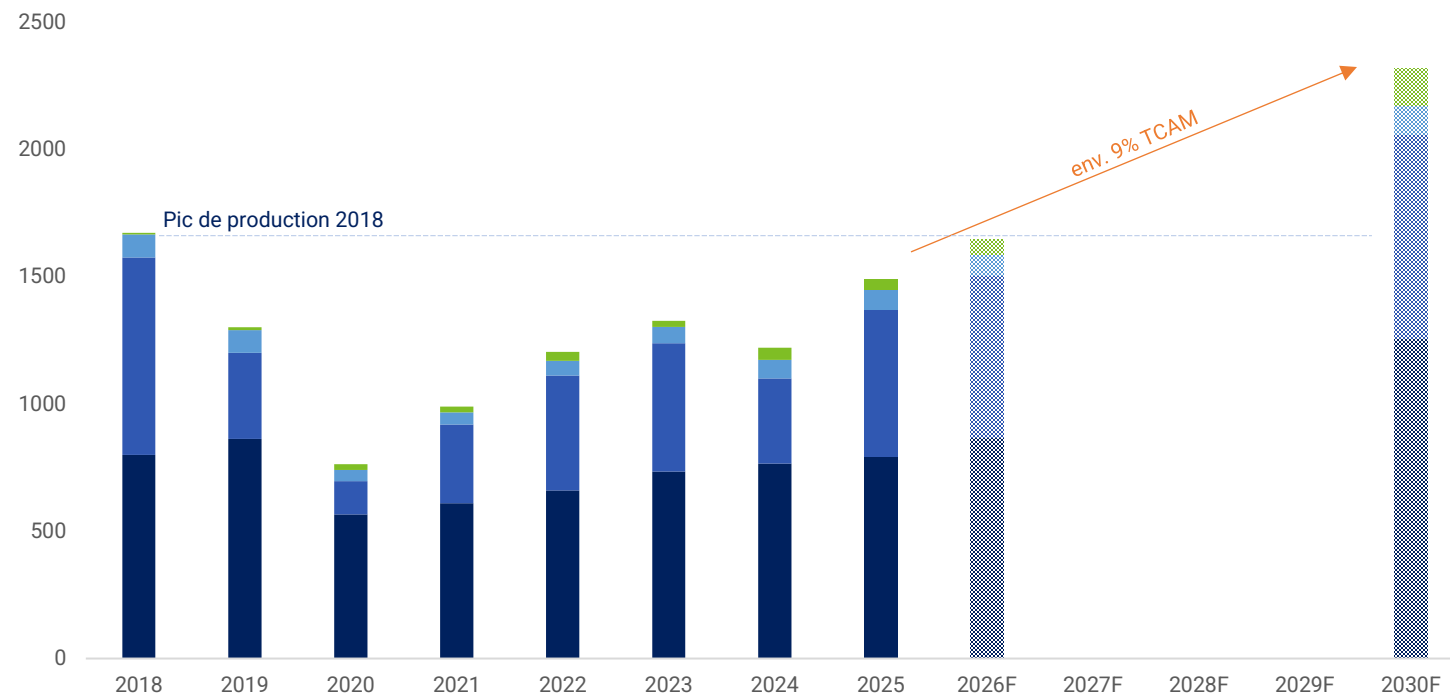
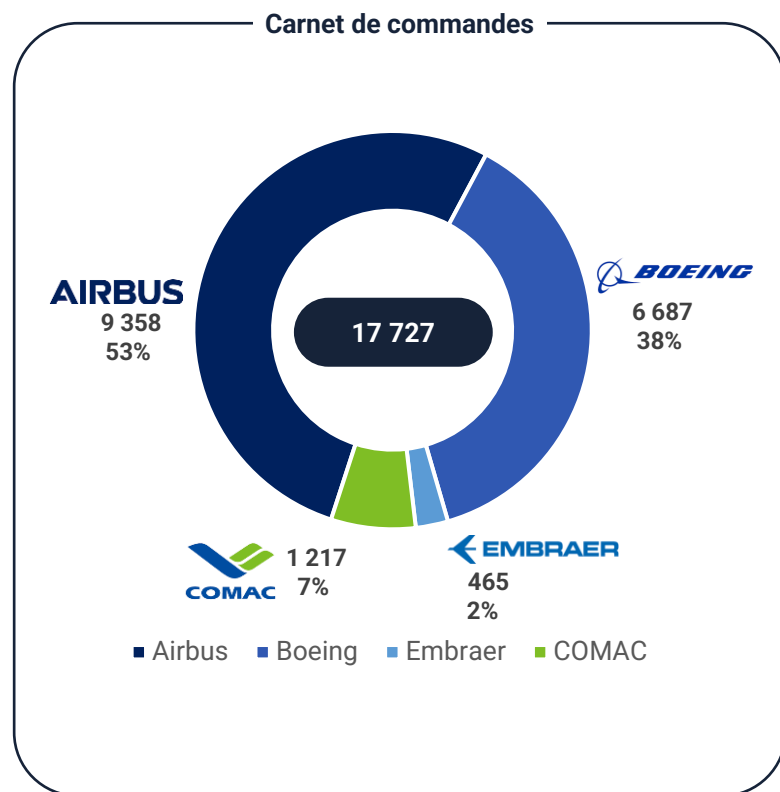
Cadence cible confirmée :
12 / mois en 2028

Carnet de commandes
AIRBUS



Source: Airbus, données au 31 juillet 2026, estimations Société
¹ Basé sur le carnet de commandes et les livraisons 2025

Civil : Cadences de production amenées à augmenter à des niveaux records



Source: Airbus, Boeing, données au 31 juillet 2026, Embraer, données au 30 juin 2026, appareils militaires et jets d'affaires exclus, COMAC, données estimées en juin 2026, IBA Insight, Forecast International, Avia Solutions, diverses sources de presse, estimations Société

Civil : Point sur l'environnement actuel

Performance supply chain

- Augmentation des livraisons d'appareils
+12% YTD
- Forte croissance des livraisons de nouveaux moteurs
+41% livraisons LEAP au S1
Révision à la hausse des guidances de livraisons LEAP & GTF
- Intégration de Spirit Aerosystems dans Airbus & Boeing en cours
- Absence de retards significatifs dans les hausses de cadence

Amélioration globale des goulots d'étranglement
Ramp-up de production en cours

Contexte géopolitique

- Retour en croissance du trafic aérien passager après baisse modérée
-3,4%, -2,2% & -1,7% in avril, mai & juin, +0,2% en juillet
Croissance de +0.6% YTD
- Poursuite du momentum de la demande de nouveaux appareils
+24%
- Absence d'annulations significatives de commandes

Pas ou peu d'impact sur les perspectives à ce stade
Absorption aisée de toute éventuelle réduction de la demande par les carnet de commandes à des niveaux records

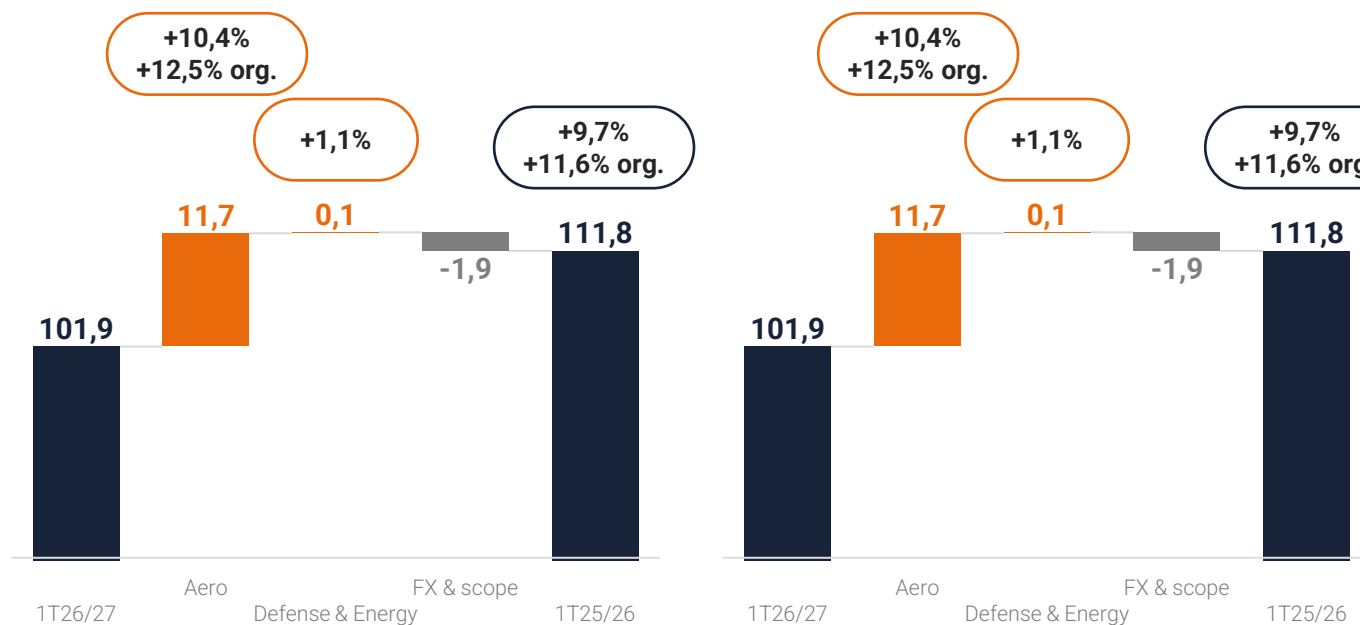


CA T1
FY27

Chiffre d'affaires T1

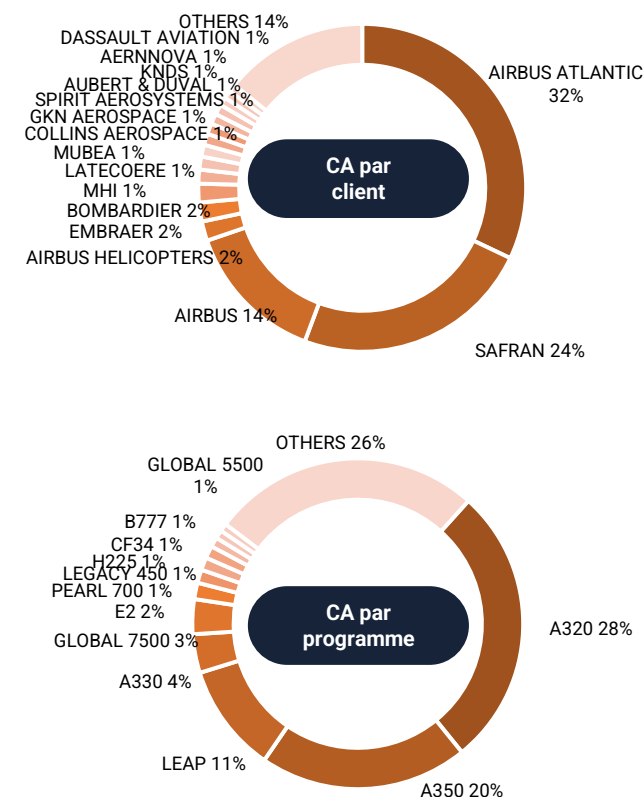
T1 2026/27

YTD 2026/27



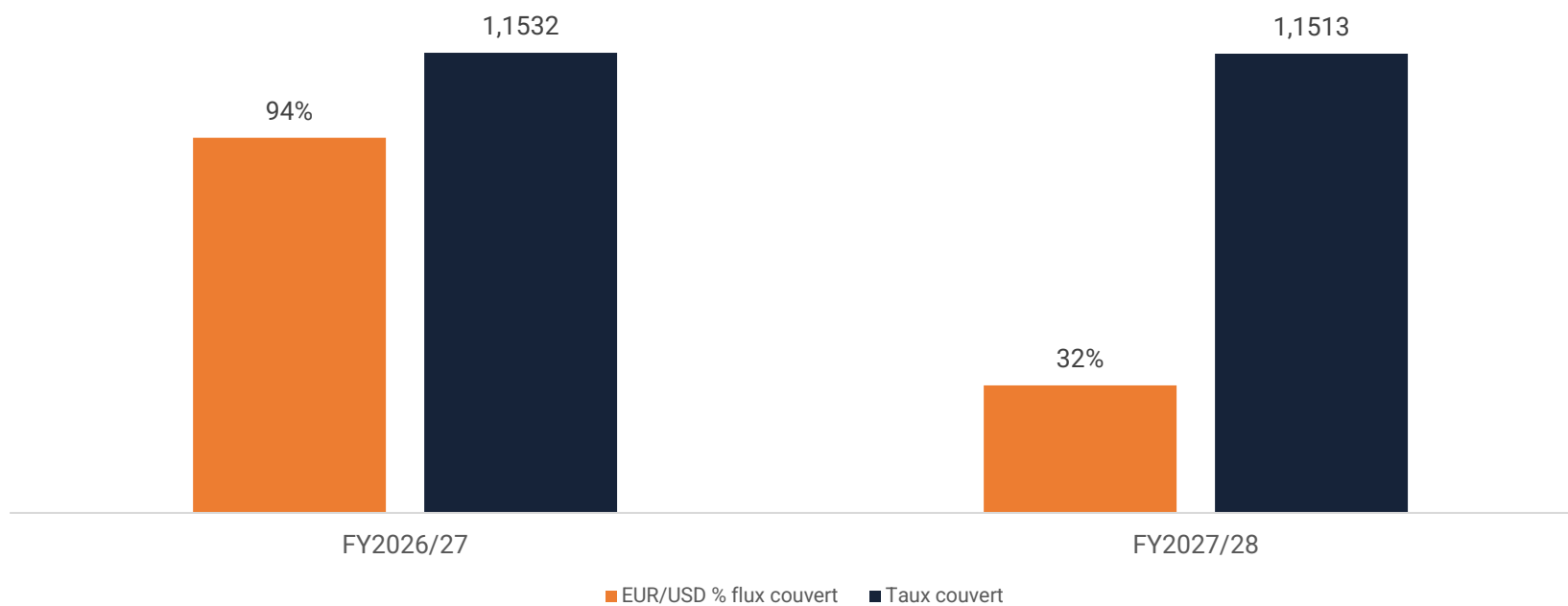
- Aero : croissance principalement portée par les programmes clés A350, A320 & 737
- Defense & Energy : poursuite du momentum dans la Défense, modéré par les décalages observés dans l'Énergie

Répartition

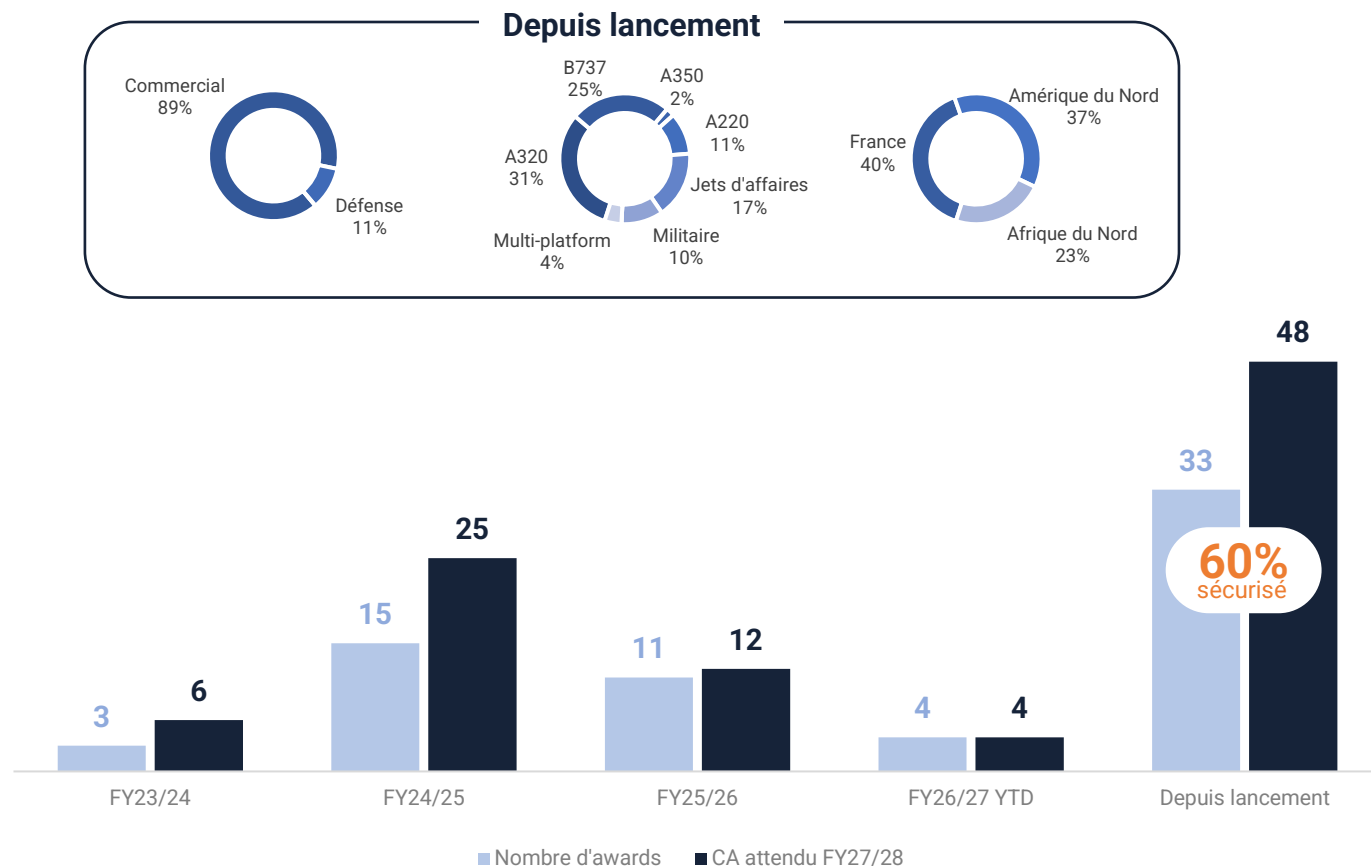


Note : chiffres en M€. Données de répartition basées sur les chiffres d'affaires identifiables par programme et par client, depuis le 1^{er} janvier de l'année considérée

Point sur les couvertures USD



Forte dynamique commerciale



Faits marquants

- FY2025/26 :**
 Nouveaux clients avec un fort potentiel (Boeing, Safran Electrical & Power)
 Forte dynamique en Amérique du Nord
 Momentum dans la Défense
- Depuis lancement :**
 Progrès en ligne avec les principaux axes de développement identifiés au lancement, i.e. NA & Défense
- Nouvelles affaires complétées par renouvellements et renégociations sur de larges périmètres
- En ligne avec l'objectif (80 M€ - 100 M€) :**
 Portefeuille important de consultations dans tous les segments
 Dont affaires de taille significativement plus grande

Un carnet de commandes solide

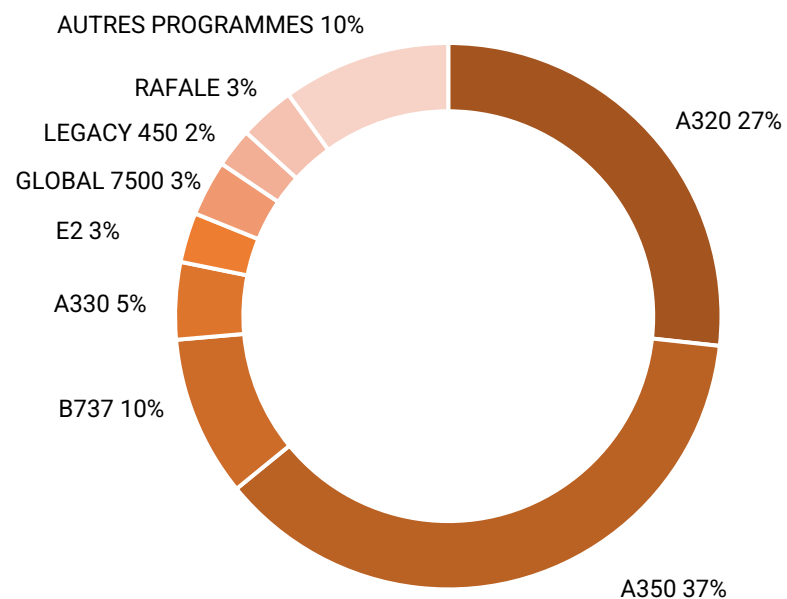
5,0 Md€

30 juin 2026

+3,3%

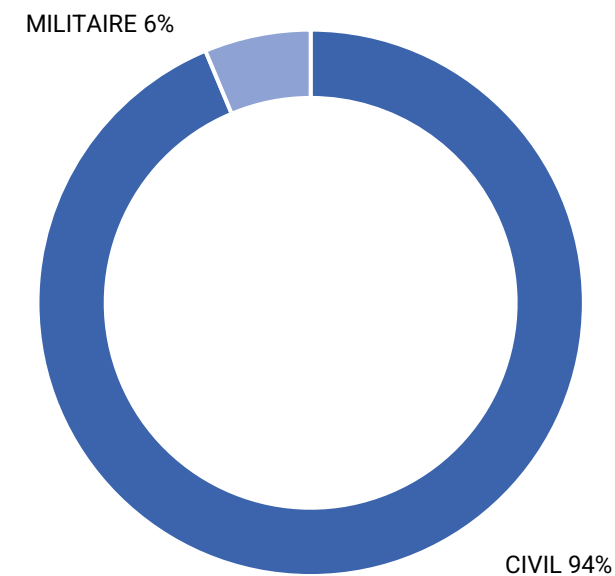
vs 31 mars 2026

Répartition du carnet de commande aéro¹



70 % sont liés aux programmes Airbus

Répartition du carnet de commande par segment²



¹ Données de répartition basées sur des projections de chiffre d'affaires identifiables sur l'année complète entre programmes et clients, excluant SNAA, Mécabrive Industries, FGAM & Casablanca Aéronautique, FGA Mexique et activités non aéronautiques

² Données de répartition basées sur des projections de chiffre d'affaires identifiables sur l'année entière entre programmes et clients, incluant des estimations société



Perspectives

Objectifs financiers



FY26/27

FY27/28

Chiffre d'affaires

530 M€ – 560 M€

> 600 M€

EBITDA courant

86 M€ – 94 M€

> 100 M€

Free Cash Flow

35 M€ – 40 M€
*compte tenu d'env. 10 M€
 d'initiatives stratégiques*

50 M€ – 60 M€
*compte tenu de 10 M€ - 15 M€
 d'initiatives stratégiques*

Lever financier

2,6x – 3,1x

2,0x – 2,5x

Hypothèses EUR/USD

1,16

1,175

Les nouvelles ailes du cas d'investissement FIGEAC AÉRO

AMÉLIORATION DES FONDAMENTAUX

Moteurs de croissance forts x Positionnement unique x Initiatives stratégiques x Exécution solide = Croissance du CA + Amélioration performance financière + Position concurrentielle renforcée

EN ADRESSANT LES GRANDS ENJEUX

Désendettement & rééquilibrage dette + Augmentation liquidité du titre

EN GAGNANT EN MOMENTUM

Meilleure performance chaîne d'appro. + Exposition défense + Consolidation marché aéro

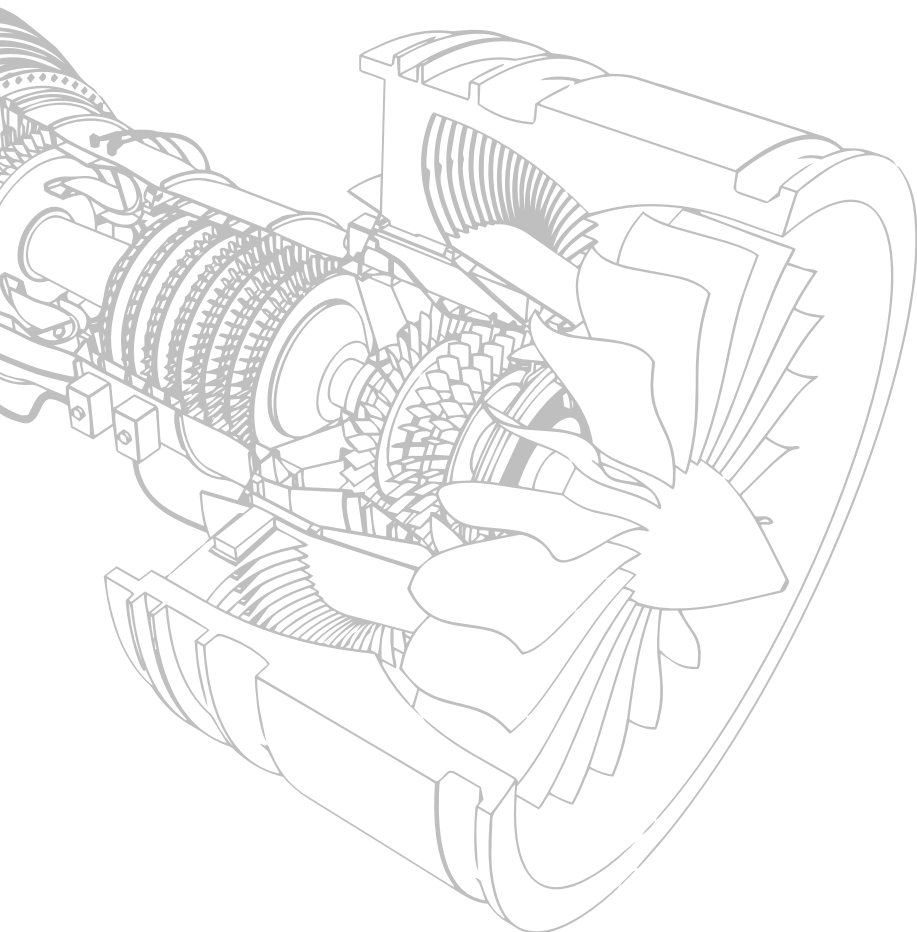


Q&A



Annexes

Glossaire



Terme / indicateur	Définition
▶ OEM (Fabricant d'équipement d'origine)	Constructeurs d'avions, fabricants de moteurs et autres fabricants de cellules
▶ Version à imprimer	La fabrication de pièces et sous-ensembles par un sous-traitant sur la base des plans et spécifications fournis par le client
▶ OTD (Livraison à temps)	Pourcentage des lignes d'un bon de commande livrées au client à temps
▶ EBITDA / EBITDAc actuel	EBITDA courant = Résultat d'exploitation courant (perte) ajusté pour l'amortissement net, les amortissements et les provisions avant la répartition des dépenses de R&D capitalisées par le Groupe par type
▶ Carnet de commande / Backlog	Somme des commandes reçues et à recevoir extrapolée sur une durée de 10 ans de chaque contrat et appel d'offres gagné, sur la base des cadences de production et d'une parité EUR/USD retenues par le Groupe puis projetées
▶ Organique	À une portée et des taux de change constants
▶ DIO (Jours d'inventaire en cours)	Nombre moyen de jours de revenus pendant lesquels un article d'inventaire est détenu
▶ Dette nette	Dette, au frais de liquidité, excluant les dettes sans intérêt
▶ Influence	Ratio de la dette nette sur l'EBITDA courant
▶ Capex	Investissements dans les immobilisations
▶ ORNANE	Obligations remboursables en espèces et/ou en actions nouvelles et/ou existantes
▶ EBITDA-vers-FCF	Flux de trésorerie libres divisés par l'EBITDA actuel
▶ ROCE	(Rendement du capital employé) Résultat net d'exploitation après impôts (NOPAT) divisé par les actifs économiques (immobilisations et fonds de roulement)
▶ Flux de trésorerie libre / net	Flux de trésorerie net provenant des activités opérationnelles avant coût de la dette financière et impôts, moins flux de trésorerie net provenant des activités d'investissement / après le coût de la dette financière et des impôts