



T2 Deuxième rapport trimestriel

Trimestre clos le 30 juin 2021



RAPPORT DE GESTION

Pour le deuxième trimestre clos le
30 juin 2021

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS	3
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL	4
RÉSULTATS CONSOLIDÉS	5
RÉSULTATS SECTORIELS	8
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL	15
PERSPECTIVES	19
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES	20
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	20
RISQUES ET INCERTITUDES	28
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES	45
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES	45
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	45

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 et sa performance du trimestre et du semestre correspondants, clos le 30 juin 2020, et passe en revue la situation financière de la Société au 30 juin 2021. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 26 juillet 2021, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers condensés, consolidés, intermédiaires non audités au 30 juin 2021 et les états financiers consolidés audités ainsi que les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2020 et pour l'exercice clos à cette date.

Dans le présent document, sauf indication contraire, toutes les données financières sont préparées conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). Tous les montants sont libellés en dollars américains (dollars US), et le mot « dollar », de même que le symbole « \$ » désignent des dollars américains, sauf indication contraire. Certains écarts peuvent exister du fait de l'arrondissement des montants. Des mesures financières non conformes aux IFRS sont également utilisées dans le présent rapport de gestion. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » du présent rapport pour obtenir une description complète de ces mesures.

Les états financiers condensés, consolidés, intermédiaires et non audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sur la recommandation de son comité d'audit le 26 juillet 2021. Des données prospectives, des commentaires et des analyses sont également fournis, le cas échéant, pour aider les investisseurs, nouveaux et de longue date, à se représenter l'entreprise du point de vue de la direction. Ces informations sont soumises à des contraintes raisonnables afin de préserver le caractère confidentiel de certains renseignements qui, s'ils étaient rendus publics, seraient susceptibles d'avoir une incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Société.

Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels au sujet de la Société sur son site Web à l'adresse www.tfiintl.com. Les documents que la Société produit dans le cadre de ses obligations d'information continue, notamment ses rapports de gestion et ses états financiers consolidés annuels et trimestriels, son rapport annuel, sa notice annuelle, la circulaire de la direction et les divers communiqués diffusés par la Société, sont également disponibles sur son site Web ou directement par l'entremise du système SEDAR, www.sedar.com ou du système EDGAR à l'adresse www.sec.gov/edgar.shtml.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Dans le présent rapport de gestion, la Société peut formuler des énoncés qui révèlent ses attentes actuelles concernant les résultats opérationnels, la performance et les réalisations futurs. Ces « énoncés prospectifs » font état des opinions actuelles exprimées par la direction en fonction des renseignements actuellement à sa disposition. Les énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de mots comme « peut », « pourrait », « s'attendre à », « avoir l'intention », « estimer », « anticiper », « planifier », « prévoir », « croire », « à sa connaissance », « prétendre », « concevoir », « prévision », « objectif », « espérer », « compter faire », « probable », « projeter de », « chercher à », « devoir », « cibler », « continuer », ou des expressions semblables. Les énoncés prospectifs comportent un certain nombre de risques et d'incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels soient considérablement différents des résultats historiques ou de ceux qui sont anticipés ou prévus.

La Société souhaite mettre le lecteur en garde contre le risque d'accorder une crédibilité excessive à certains énoncés prospectifs, car ceux-ci font référence à des enjeux qui ne s'appliquent qu'à la date à laquelle ils ont été formulés. Les facteurs importants énoncés ci-dessous sont susceptibles d'entraîner un écart important entre le rendement financier réel de la Société et celui présenté dans l'un ou l'autre des énoncés prospectifs : la situation hautement concurrentielle qui prévaut sur le marché, la capacité de la Société de recruter et de former des chauffeurs qualifiés et de les fidéliser, les variations de prix du carburant et la capacité de la Société d'en transférer le coût à ses clients, les fluctuations des taux de change, l'incidence des normes et des règlements en matière d'environnement, les changements apportés à la réglementation gouvernementale qui s'appliquent aux activités de la Société, les conditions météorologiques défavorables, les accidents, le marché du matériel usagé, les fluctuations des taux d'intérêt, le coût de l'assurance responsabilité civile, les ralentissements de la conjoncture économique en général qui ont une incidence sur la Société et ses clients, la liquidité des marchés du crédit et la capacité de la Société à repérer des entreprises à acquérir, à négocier et à conclure la transaction et à intégrer avec succès les activités des entreprises acquises.

La liste ci-dessus ne saurait être interprétée comme exhaustive, et la Société décline toute obligation de réviser ou de mettre à jour ultérieurement tout énoncé prospectif formulé antérieurement à moins qu'elle n'y soit obligée en vertu des lois applicables sur les valeurs mobilières. Des événements imprévus peuvent survenir. Le lecteur doit se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes » à la fin du présent rapport de gestion pour obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des facteurs de risque et d'autres événements indépendants de la volonté de la Société. Les résultats financiers et opérationnels futurs de la Société sont susceptibles de différer en raison de ces facteurs et d'autres facteurs de risque.

DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS

(non audité) (en milliers de dollars US, sauf les données par action)	Trimestres clos les			Semestres clos les		
	2021	2020*	2019*	2021	2020*	2019*
Revenus avant la surcharge de carburant	1 650 970	740 106	885 186	2 710 104	1 569 205	1 710 717
Surcharge de carburant	185 738	58 389	115 064	275 411	153 799	215 387
Total des revenus	1 836 708	798 495	1 000 250	2 985 515	1 723 004	1 926 104
BAIIA ajusté ¹	285 379	167 631	176 679	461 576	316 690	317 752
Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies	310 254	95 078	111 298	411 999	182 406	191 160
Bénéfice net	251 098	50 458	65 557	317 985	106 246	114 451
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	251 098	50 458	74 803	317 985	106 246	123 697
Bénéfice net ajusté ¹	137 221	67 231	76 306	210 858	119 794	126 723
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	298 611	168 108	94 758	453 806	305 285	215 225
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies ¹	267 888	158 625	64 982	411 359	287 760	172 158
Données par action						
BPA – dilué	2,63	0,57	0,76	3,33	1,21	1,32
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	2,63	0,57	0,87	3,33	1,21	1,43
BPA ajusté – dilué ¹	1,44	0,76	0,88	2,21	1,37	1,46
Dividendes	0,23	0,19	0,18	0,46	0,38	0,36
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAIIA ajusté ¹	17,3%	22,6%	20,0%	17,0%	20,2%	18,6%
Amortissement des immobilisations corporelles	3,4%	5,7%	4,7%	3,6%	5,4%	4,7%
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	1,7%	2,7%	2,2%	1,9%	2,5%	2,2%
Amortissement des immobilisations incorporelles	0,8%	1,5%	1,4%	1,0%	1,5%	1,4%
Marge d'exploitation liée aux activités poursuivies ¹	18,8%	12,8%	12,6%	15,2%	11,6%	11,1%
Ratio d'exploitation ajusté ¹	88,7%	87,2%	88,3%	89,5%	89,1%	89,8%

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Faits saillants du deuxième trimestre

- Le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies du deuxième trimestre, établi à 310,3 M\$, a augmenté de 226 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, lequel a été établi à 95,1 M\$, profitant d'un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 122,9 M\$ sur l'acquisition de UPS Freight et du rebond de la demande de transport après le creux lié à la pandémie de l'année précédente, des contributions des acquisitions, des réductions de coûts mises en oeuvre en réponse à la pandémie, de la solide exécution dans l'ensemble de l'organisation, et une approche allégée en actifs.
- Le bénéfice net lié aux activités poursuivies s'est chiffré à 251,1 M\$, en hausse de 398% comparativement à 50,5 M\$ au deuxième trimestre de 2020.
- Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») lié aux activités poursuivies s'est établi à 2,63 \$, en hausse de 361 % comparativement à 0,57 \$ au deuxième trimestre de 2020.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 137,2 M\$, est en hausse de 104 % comparativement à 67,2 M\$ au deuxième trimestre de 2020.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 1,44 \$, est en hausse de 89 % par rapport à 0,76 \$, au deuxième trimestre de 2020.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies se sont chiffrés à 298,6 M\$, en hausse de 78 % comparativement à 168,1 M\$ au deuxième trimestre de 2020.
- Les flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies¹, mesure non conforme aux IFRS, se sont chiffrés à 267,9 M\$, en hausse de 68,9 % comparativement à 158,6 M\$ au deuxième trimestre de 2020.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier a augmenté de 80 % pour s'établir à 29,5 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a augmenté de 739 % pour s'établir à 202,6 M\$, incluant un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 122,9 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a augmenté de 24 % pour s'établir à 62,6 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a augmenté de 117 % pour s'établir à 35,6 M\$.
- La perte opérationnelle du siège social s'élève à 20,1 M\$, incluant 7,0 M\$ de frais de transaction (0,06 \$ par action) liés à l'acquisition de UPS Freight, 5,9 M\$ de perte sur réévaluation des unités d'actions différées (0,05 \$ par action) car le cours de l'action est passé de 74,74 \$ à 91,91 \$ par action, par rapport à 12,2 M\$ au deuxième trimestre de 2020.
- Le 15 juin 2021, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,23 \$, par rapport au dividende trimestriel de 0,19 \$ (0,26 \$ CA) déclaré au deuxième trimestre de 2020.
- Au cours du trimestre, TFI a conclu l'acquisition de UPS Freight de United Parcel Service, Inc. (NYSE : UPS) et de Procam International, et après le trimestre, a complété l'acquisition de Driving Force Decks.

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL

Services

TFI International, un chef de file nord-américain du secteur du transport et de la logistique, est présente partout aux États-Unis, au Canada et au Mexique par l'intermédiaire de ses filiales. TFI International crée de la valeur pour ses actionnaires en repérant des acquisitions stratégiques et en gérant un réseau en pleine expansion de filiales en propriété exclusive. Ces filiales bénéficient des ressources financières et opérationnelles de TFI International pour faire croître leurs activités et améliorer leur efficacité. Les sociétés de TFI International exercent des activités dans les secteurs isolables suivants :

- la livraison de colis et de courrier;
- le transport de lots brisés;
- le transport de lots complets;
- la logistique.

Caractère saisonnier des activités

Les activités exercées par la Société sont tributaires de la demande générale de transport de fret. Habituellement, la demande est relativement stable tout au long de l'année, mais généralement à son plus faible au premier trimestre. De plus, au cours des mois plus rigoureux d'hiver, la consommation de carburant et les frais d'entretien tendent à augmenter.

Ressources humaines

Au 30 juin 2021, la Société comptait 29 812 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 16 564 employés au 30 juin 2020. Le nombre d'employés a augmenté de 13 248 sur douze mois, ce qui est attribuable à une hausse de 14 758 liée aux acquisitions d'entreprises, neutralisé par les rationalisations ayant touché 1 510 employés, surtout dans le secteur du transport de lots complets. La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis par rapport à celui des autres transporteurs américains et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

Équipement

La Société est d'avis qu'elle dispose de la plus importante flotte de camions au Canada et a une importante présence sur le marché des États-Unis. Au 30 juin 2021, la Société comptait 13 545 tracteurs, 48 853 remorques et 10 248 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 30 juin 2020, la Société comptait 7 477 tracteurs, 24 867 remorques et 10 460 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 30 juin 2021, la Société comptait 562 installations, comparativement à 365 installations au 30 juin 2020. De ce total, 232 sont situées au Canada, soit 151 dans l'Est et 81 dans l'Ouest respectivement. La Société compte également 318 installations aux États-Unis et 12 installations au Mexique. Au cours des 12 derniers mois, 221 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 24 le nombre total d'installations, principalement dans le secteur du transport de lots complets. Au cours du deuxième trimestre de 2021, la Société a fermé 6 terminaux.

Clients

La Société a une clientèle diversifiée dans un large éventail d'industries sans qu'un seul de ces clients ne représente plus de 5 % de ses revenus consolidés. Grâce à cette clientèle diversifiée, ainsi qu'à la grande portée géographique des services offerts par la Société et au nombre élevé de secteurs dans lesquels elle exerce ses activités, un ralentissement touchant les activités d'un client ou de clients dans une industrie en particulier ne saurait entraîner de répercussions défavorables majeures sur les activités. La Société a établi des alliances stratégiques avec d'autres transporteurs en Amérique du Nord afin d'offrir à sa clientèle un réseau qui s'étend à la grandeur du continent.

Revenus par secteur d'activité des principaux clients (47 % du total des revenus)

Commerce de détail	29 %
Produits manufacturés	17 %
Aliments et boissons	8 %
Services	8 %
Secteur automobile	7 %
Matériaux de construction	7 %
Métaux et mines	7 %
Produits chimiques et explosifs	5 %
Énergie	3 %
Produits forestiers	3 %
Gestion des matières résiduelles	1 %
Autres	5 %

(Pour le semestre clos le 30 juin 2021)

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

La présente section contient des commentaires généraux sur les résultats opérationnels consolidés. Pour obtenir une analyse plus détaillée, veuillez vous reporter à la rubrique « Résultats sectoriels ».

Acquisitions d'entreprises en 2021

Conformément à sa stratégie de croissance, la Société a acquis Fleetway Transport Inc. (« Fleetway ») le 1^{er} février 2021. Établie à Brantford, en Ontario, Fleetway est un fournisseur de services complets de solutions de transport de lots complets, de transport par poids lourds et de services de logistique.

Le 30 avril 2021, TFI International a terminé l'acquisition de UPS Freight, les divisions de transport de lots brisés et de transport de lots complets spécialisés de United Parcel Service, Inc. (NYSE : UPS). Le secteur du transport de lots brisés représentant environ 90 % de l'entreprise acquise est exploité indépendamment sous le nouveau nom de « TForce Freight ».

Le 1^{er} juin 2021, TFI International a acquis Procam International (« Procam »). Basé au Québec, Procam est fourni des services de transport en vrac principalement dans la région nord-est.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le total des revenus a atteint 1 836,7 M\$, soit une hausse de 130 %, par rapport à des revenus de 1 038,2 M\$ au deuxième trimestre de 2020. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 823,1 M\$ et d'une hausse des revenus avant la surcharge de carburant de 164,4 M\$ provenant des activités existantes et d'une augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant de 50,7 M\$. Le taux de change moyen utilisé pour convertir les revenus de TFI International générés en dollars canadiens a augmenté au cours du trimestre (0,8019 \$ US) par rapport au trimestre correspondant de l'exercice antérieur (0,7325 \$ US), lequel a eu une incidence positive de 60,5 M\$.

Charges opérationnelles liées aux activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont augmenté de 823,0 M\$, passant de 703,4 M\$ au deuxième trimestre de 2020 à 1 526,5M\$. L'augmentation est attribuable à des acquisitions d'entreprises de 649,6 M\$ et à une hausse de 183,1 M\$ des charges d'exploitation existantes, ce qui correspond à l'augmentation des revenus totaux avant les acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 0,9 point de pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 500,2 M\$, en hausse de 165 % par rapport à 188,8 M\$ au deuxième trimestre de 2020. L'augmentation peut être attribuée à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 258,2 M\$, à une réduction de 22,6 M\$ de la contribution du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada, à une perte de 5,9 M\$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, car le cours de l'action est passé de 74,74 \$ à 91,19 \$ et à la hausse due à l'augmentation des volumes au deuxième trimestre de 2021 par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent principalement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et des autres frais administratifs généraux, ont augmenté de 63,3 M\$ pour le trimestre clos le 30 juin 2021 par rapport à la même période l'an dernier, hausse principalement attribuable à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 57,3 M\$. De plus, des frais de transaction de 7,0 M\$ ont été constatés relativement à l'acquisition de UPS Freight.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont augmenté de 1 032,9 M\$, passant de 1,54 G\$ en 2020 à 2,57 G\$ en 2021. L'augmentation est essentiellement attribuable aux acquisitions d'entreprises pour un total de 853,0 M\$. Exclusion faite des acquisitions, les charges opérationnelles en pourcentage des revenus totaux ont diminué de 89,1 % à 88,8 %. La diminution est attribuable aux améliorations de l'exploitation, à une meilleure utilisation du parc de véhicules et à une diminution des charges liées aux matières et aux services dans les activités actuelles de la Société malgré une perte de 14,3 M\$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, à une réduction de 16,2 M\$ de la contribution du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada et aux frais de transaction de 7,0 M\$.

Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a augmenté de 215,2 M\$, pour s'établir à 310,3 M\$ comparativement à 95,1 M\$ au trimestre correspondant de 2020. Le bénéfice opérationnel comprend une incidence positive d'un profit de 122,9 M\$ réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses. La marge d'exploitation des activités poursuivies en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 18,8 % comparativement à 12,8 % au deuxième trimestre de 2020. Cette augmentation s'explique principalement par le profit réalisé sur l'acquisition de UPS Freight à des conditions avantageuses et une perte de 5,9 M\$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, les coûts de transaction liés à l'acquisition de 7,0 M\$ et une réduction de 22,6 M\$ de la contribution du programme de Subvention salariale

d'urgence du Canada. Tous les secteurs isolables ont déclaré des augmentations de leur marge, à l'exception du segment du transport de lots complets. Il convient de souligner que le secteur du transport de lots brisés a constaté une hausse de sa marge de 9,7 points de pourcentage.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a augmenté de 229,6 M\$, pour s'établir à 412,0 M\$, comparativement à 182,4 M\$ au trimestre correspondant de 2020. La marge d'exploitation découlant des activités poursuivies en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant est de 15,2 %, comparativement à 11,6 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Charges financières (produits financiers)				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	11 608	8 660	21 480	20 238
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 514	3 051	6 516	6 230
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(14)	(183)	(583)	(635)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(96)	29	163	80
(Gain) perte de change, montant net	(695)	4	(733)	(1 245)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	—	(245)	—	234
Incidence nette du remboursement anticipé de la contrepartie conditionnelle	(1 469)	—	(1 469)	—
Autres	3 764	1 338	5 673)	2 094
Charges financières, montant net	16 612	12 654	31 047	26 996

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, la charge d'intérêts sur la dette à long terme était supérieure de 2,9 M\$ à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à un niveau d'endettement moyen plus élevé de 1,46 G\$ pour le deuxième trimestre de 2021 comparativement à un niveau d'endettement moyen de 1,04 G\$ au deuxième trimestre de 2020. Cette augmentation a été légèrement compensée par une baisse du taux d'intérêt moyen de 3,18 % pour le trimestre clos le 30 juin 2021, comparativement à 3,32 % pour la même période de l'exercice précédent.

Gain net ou perte nette de change et couverture d'investissement net

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, un gain de change de 5,1 M\$ (gain de 4,4 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 30 juin 2020, un gain de change de 9,9 M\$ (gain de 8,6 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, un gain de change de 8,0 M\$ (gain de 6,9 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le semestre clos le 30 juin 2020, une perte de change de 18,1 M\$ (perte de 15,7 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés et couverture des flux de trésorerie

La juste valeur des instruments financiers dérivés, que la Société utilise pour atténuer les risques de change et de taux d'intérêt est soumise aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt attribuables aux prix de marché.

La Société désignait auparavant les dérivés de taux d'intérêt comme instrument de couverture des taux d'intérêt variables. Par conséquent, la partie efficace des variations de la juste valeur des instruments dérivés est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, la Société n'avait aucune position de couverture de flux de trésorerie. Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, un gain de 0,3 M\$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt a été comptabilisé, dont une part de 0,1 M\$ a été désignée comme couverture de flux de trésorerie et comptabilisée dans les autres éléments du résultat global en tant que variation de la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie (gain de 0,0 M\$ après impôt).

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, une perte cumulative de 3,8 M\$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt a été comptabilisée, dont une part de 3,5 M\$ a été désignée comme couverture de flux de trésorerie et comptabilisée dans les autres éléments du résultat global en tant que variation de la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie (perte de 2,7 M\$ après impôt).

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le taux d'imposition effectif de la Société était de 14,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 42,5 M\$ présentait un écart favorable de 35,3 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 77,8 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est principalement attribuable au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses sur l'acquisition de UPS Freight, résultant en un écart favorable de 32,9 M\$. L'écart favorable restant de 2,4 M\$ est principalement attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 4,4 M\$, annulé partiellement par une variation négative de 2,5 M\$ pour des charges non déductibles.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le taux d'imposition effectif de la Société était de 16,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 63,0 M\$ présentait un écart favorable de 38,0 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 101,0 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est principalement attribuable au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses sur l'acquisition de UPS Freight, résultant en un écart favorable de 32,9 M\$. L'écart favorable restant de 5,1 M\$ est principalement attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 8,7 M\$, annulé partiellement par une variation négative de 3,6 M\$ pour des charges non déductibles.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Bénéfice net	251 098	50 458	317 985	106 246
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, après impôt	9 541	8 306	19 447	16 243
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles, après impôt	(71)	22	120	59
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, après impôt	—	(180)	—	172
(Gain) perte de change, montant net, après impôt	(512)	3	(540)	(915)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(122 926)	—	(122 926)	(4 008)
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, après impôt	87	(145)	(3 232)	(6 770)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles, après impôt	4	—	4	—
Réforme fiscale américaine	—	8 767	—	8 767
Bénéfice net ajusté¹	137 221	67 231	210 858	119 794
BPA ajusté – de base¹	1,47	0,77	2,26	1,39
BPA ajusté – dilué¹	1,44	0,76	2,21	1,37

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 251,1 M\$, par rapport à 50,5 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 137,2 M\$ par rapport à 67,2 M\$ au deuxième trimestre de 2020, soit une augmentation de 104 %, ou 70,0 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 0,68 \$, pour s'établir à 1,44 \$, comparativement à 0,76 \$ au deuxième trimestre de 2020.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 318,0 M\$, par rapport à 106,2 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 210,9 M\$ par rapport à 119,8 M\$ au deuxième trimestre de 2020, soit une augmentation de 76 %, ou 91,1 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 0,84 \$, pour s'établir à 2,21 \$, comparativement à 1,37 \$ au deuxième trimestre de 2020.

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

RÉSULTATS SECTORIELS

Afin de faciliter la comparaison du niveau d'activité commerciale et des coûts opérationnels entre les périodes, la Société compare les revenus avant la surcharge de carburant (les « revenus ») et redistribue les revenus liés à la surcharge de carburant dans les charges liées aux matières et aux services qui sont incluses dans les charges opérationnelles. Veuillez prendre note que cette redistribution n'a aucune incidence sur le « total des revenus ».

Données financières sectorielles choisies

(non audité) (en milliers de dollars US)	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 30 juin 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	145 235	625 265	481 541	406 902	—	(7 973)	1 650 970
% du total des revenus ²	9 %	39 %	30 %	22 %			100 %
BALIA ajusté ³	36 138	108 824	115 152	44 872	(19 607)	—	285 379
Marge du BALIA ajusté ⁴	24,9 %	17,4 %	23,9 %	11,0 %			17,3 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	29 543	202 628	62 626	35 566	(20 109)	—	310 254
Marge d'exploitation ⁴	20,3 %	32,4 %	13,0 %	8,7 %			18,8 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	183 208	1 869 863	1 285 791	261 320	138 531	—	3 738 713
Dépenses en immobilisations, montant net ⁵	1 041	576	23 449	113	85	—	25 264
Trimestre clos le 30 juin 2020*							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	100 829	114 338	340 181	191 100	—	(6 342)	740 106
% du total des revenus ²	14 %	16 %	46 %	24 %			100 %
BALIA ajusté ³	22 560	36 913	95 251	24 838	(11 931)	—	167 631
Marge du BALIA ajusté ⁴	22,4 %	32,3 %	28,0 %	13,0 %			22,6 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	16 393	24 148	50 303	16 388	(12 154)	—	95 078
Marge d'exploitation ⁴	16,3 %	21,1 %	14,8 %	8,6 %			12,8 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	175 173	379 352	1 139 432	154 677	31 314	—	1 879 948
Dépenses en immobilisations, montant net ⁵	3 468	(120)	6 236	90	25	—	9 699
Semestre clos le 30 juin 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	276 758	756 891	906 108	785 294	—	(14 947)	2 710 104
% du total des revenus ²	10 %	29 %	34 %	27 %			100 %
BALIA ajusté ³	61 001	143 463	209 769	84 249	(36 906)	—	461 576
Marge du BALIA ajusté ⁴	22,0 %	19,0 %	23,2 %	10,7 %			17,0 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	47 867	224 764	112 632	64 626	(37 890)	—	411 999
Marge d'exploitation ⁴	17,3 %	29,7 %	12,4 %	8,2 %			15,2 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	183 208	1 869 863	1 285 791	261 320	138 531	—	3 738 713
Dépenses en immobilisations, montant net ⁵	2 085	3 672	29 157	117	105	—	35 136
Semestre clos le 30 juin 2020*							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	204 957	248 648	737 707	391 163	—	(13 270)	1 569 205
% du total des revenus ²	13 %	16 %	47 %	24 %			100 %
BALIA ajusté ³	40 368	62 699	180 424	47 725	(14 526)	—	316 690
Marge du BALIA ajusté ⁴	19,7 %	25,2 %	24,5 %	12,2 %			20,2 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	27 960	37 237	96 695	35 562	(15 048)	—	182 406
Marge d'exploitation ⁴	13,6 %	15,0 %	13,1 %	9,1 %			11,6 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	175 173	379 352	1 139 432	154 677	31 314	—	1 879 948
Dépenses en immobilisations, montant net ⁵	12 130	4 555	9 832	192	54	—	26 763

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Inclut les revenus intersectoriels.

² Les revenus sectoriels incluant la surcharge de carburant et les revenus intersectoriels par rapport aux revenus consolidés incluant la surcharge de carburant et les revenus intersectoriels.

³ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

⁴ En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

⁵ Additions de matériel roulant et d'équipement, déduction faite des produits tirés de la vente de matériel roulant et d'équipement et d'actifs détenus en vue de la vente, excluant propriété.

Livraison de colis et courrier

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	%	2020*	%	2021	%	2020*	%
Total des revenus	164 834		109 403		310 799		228 374	
Surcharge de carburant	(19 599)		(8 574)		(34 041)		(23 417)	
Revenus	145 235	100,0 %	100 829	100,0 %	276 758	100,0 %	204 957	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	62 630	43,1 %	45 306	44,9 %	123 687	44,7 %	91 355	44,6 %
Charges liées au personnel	39 952	27,5 %	27 678	27,5 %	78 332	28,3 %	61 677	30,1 %
Autres charges opérationnelles	6 522	4,5 %	5 252	5,2 %	13 767	5,0 %	11 545	5,6 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3 039	2,1 %	2 831	2,8 %	6 077	2,2 %	5 490	2,7 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 304	2,3 %	3 107	3,1 %	6 549	2,4 %	6 452	3,1 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	252	0,2 %	229	0,2 %	508	0,2 %	464	0,2 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(7)	-0,0 %	36	0,0 %	(24)	-0,0 %	18	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	—	—	(3)	-0,0 %	(5)	-0,0 %	(6)	-0,0 %
Perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	—	0,0 %	—	0,0 %	2	0,0 %
Bénéfice opérationnel	29 543	20,3 %	16 393	16,3 %	47 867	17,3 %	27 960	13,6 %
BAIIA ajusté¹	36 138	24,9 %	22 560	22,4 %	61 001	22,0 %	40 368	19,7 %
Rendement du capital investi¹		23,0 %		16,9 %				

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

<i>(non audité)</i> <i>(Revenus en dollars américains)</i>	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	2020*	Variation	%	2021	2020*	Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,46 \$	0,35 \$	0,11 \$	31,4 %	0,46 \$	0,36 \$	0,10 \$	27,8 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,41 \$	0,33 \$	0,08 \$	24,2 %	0,41 \$	0,32 \$	0,09 \$	28,1 %
Revenus par expédition (incluant le carburant)	7,27 \$	6,12 \$	1,15 \$	18,8 %	7,01 \$	6,20 \$	0,81 \$	13,1 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	6,41 \$	5,64 \$	0,77 \$	13,7 %	6,24 \$	5,56 \$	0,68 \$	12,2 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	161	140	21	15,0 %	306	287	19	6,6 %
Expéditions (en milliers)	22 662	17 890	4 772	26,7 %	44 363	36 864	7 499	20,3 %
Poids moyen par expédition (en lb)	15,66	17,25	(1,59)	-9,2 %	15,20	17,16	(1,96)	-11,4 %
Nombre moyen de véhicules	1 033	1 068	(35)	-3,3 %	1 036	1 027	9	0,9 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	12,27 \$	7,88 \$	4,39 \$	55,7 %	11,54 \$	8,55 \$	2,99 \$	35,0 %

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les revenus ont augmenté de 44,4 M\$ ou 44 %, par rapport à 100,8 M\$ en 2020 et se sont établis à 145,2 M\$ en 2021. Cette hausse est attribuable à l'augmentation de 13,7 % des revenus par colis (exception faite de la surcharge de carburant) combinée à l'augmentation de 26,7 % des colis. L'augmentation des revenus par colis est attribuable à une augmentation de 24,2 % des revenus par livre (sans les frais supplémentaires de carburant) contrebalancée en partie par une diminution de 9,2 % du poids moyen par colis. L'augmentation des colis est principalement attribuable à la baisse des volumes au cours de la première partie du trimestre clos en juin 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 et des arrêts connexes. La diminution du poids par colis est principalement attribuable à la diminution du volume de vente au détail causée par les restrictions liées à la pandémie de COVID-19, plus précisément au début du trimestre, car il y a eu un léger retour à un volume de vente au détail plus élevé vers la fin du trimestre. Malgré la réouverture des marchés dans la seconde moitié du deuxième trimestre, les capacités du marché demeurent serrées, ce qui se traduit par une augmentation des prix et un virage continu vers un fret de meilleure qualité, entraînant une forte amélioration du rendement, comme en témoigne l'augmentation des revenus par livre et par colis.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les revenus ont augmenté de 71,8 M\$ ou 35 %, par rapport à 205,0 M\$ en 2020 et se sont établis à 276,8 M\$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation du volume du commerce électronique, qui demeure élevé depuis le début de la pandémie de COVID-19.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 17,3 M\$, ou 38 %, en raison partiellement d'une augmentation de 22,6 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, ainsi que d'une hausse de 2,2 M\$ des coûts de la main-d'œuvre externe, partiellement compensée par la hausse des revenus liés à la surcharge de carburant. Une augmentation de la main-d'œuvre externe était surtout nécessaire pour gérer un volume plus élevé dans nos installations de tri du Québec et de l'Ontario. Les charges liées au personnel ont augmenté de 12,3 M\$ ou 44 %, en partie en raison des salaires administratifs qui ont augmenté de 2,7 M\$ sur douze mois, principalement en raison d'une réduction de l'effectif au deuxième trimestre de 2020 et d'une réduction de 3,2 M\$ de la Subvention salariale d'urgence au

Canada comparativement au deuxième trimestre de 2020. Les activités Express ont également été touchées par une augmentation de 5,5 M\$ des coûts directs de main-d'œuvre, principalement en raison d'une augmentation de 2,3 M\$ des coûts de ramassage et de livraison, combinée à une augmentation de 2,6 M\$ des coûts de tri, nécessaires pour traiter le volume supplémentaire. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 1,3 M\$ ou 24 %, principalement en raison de la hausse des coûts de l'immobilier et des TI.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 32,3 M\$, en raison d'une augmentation de 34,0 M\$ des coûts liés aux sous-traitants pour gérer un volume additionnel. Les charges liées au personnel, en pourcentage des revenus, ont diminué de 180 points de base, passant de 30,1 % en 2020 à 28,3 % en 2021. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 2,2 M\$ dans les six premiers mois de 2021, en raison essentiellement d'une hausse de 1,3 M\$ des frais immobiliers combinée à une augmentation de 0,8 M\$ des coûts de TI et de télécommunication.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 13,2 M\$ ou 80 %, comparativement au deuxième trimestre de 2020; la marge d'exploitation s'est établie à 20,3 % au deuxième trimestre de 2021, une amélioration notable comparativement au résultat de 16,3 % pour la période correspondante de 2020. Cette augmentation du bénéfice opérationnel au deuxième trimestre par rapport à l'exercice précédent s'explique principalement par la forte croissance des revenus organiques, combinée à notre souci constant d'améliorer la qualité du fret, ce qui s'est traduit par un effet de levier sur l'exploitation. L'incidence de la réouverture des entreprises et de l'évolution de la composition de la clientèle est surveillée de près afin de se concentrer sur la stimulation du rendement et de la marge en prévision de la prochaine période de pointe.

Le rendement du capital investi¹ a affiché une remontée de 610 points de base, passant de 16,9 % au cours des 12 derniers mois clos le 30 juin 2020 à 23,0 % au cours des 12 derniers mois clos le 30 juin 2021. Cela s'explique principalement par l'augmentation du bénéfice opérationnel au cours de la même période.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 19,9 M\$, pour s'établir à 47,9 M\$, porté par la croissance organique et un souci constant d'amélioration de la qualité du fret.

Transport de lots brisés

<i>(non audité)</i> (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	%	2020*	%	2021	%	2020*	%
Total des revenus	716 027		127 528		866 549		282 860	
Surcharge de carburant	(90 762)		(13 190)		(109 658)		(34 212)	
Revenus	625 265	100,0 %	114 338	100,0 %	756 891	100,0 %	248 648	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	217 798	34,8 %	54 769	47,9 %	278 041	36,7 %	121 250	48,8 %
Charges liées au personnel	262 183	41,9 %	19 574	17,1 %	294 569	38,9 %	56 071	22,6 %
Autres charges opérationnelles	36 720	5,9 %	3 367	2,9 %	41 174	5,4 %	9 052	3,6 %
Amortissement des immobilisations corporelles	18 296	2,9 %	4 963	4,3 %	22 848	3,0 %	9 788	3,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8 340	1,3 %	5 748	5,0 %	14 063	1,9 %	11 541	4,6 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 480	0,4 %	2 022	1,8 %	4 717	0,6 %	4 101	1,6 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(122 926)	-19,7 %	—	0,0 %	(122 926)	-16,2 %	—	0,0 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(195)	-0,0 %	(179)	-0,2 %	(258)	-0,0 %	(311)	-0,1 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(65)	-0,0 %	(106)	-0,1 %	(98)	-0,0 %	(113)	-0,0 %
Perte (profit) sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	6	0,0 %	32	0,0 %	(3)	-0,0 %	32	0,0 %
Bénéfice opérationnel	202 628	32,4 %	24 148	21,1 %	224 764	29,7 %	37 237	15,0 %
BAIIA ajusté¹	108 824	17,4%	36 913	32,3 %	143 463	19,0 %	62 699	25,2 %

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Données opérationnelles (non audité)								
(Revenus en dollars américains)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	2020*	Variation	%	2021	2020*	Variation	%
Transport de lots brisés - É.-U.								
Revenus (en milliers de dollars)	481 726	690	481 036	69715,4 %	482 363	1 416	480 947	33965,2 %
Ratio d'exploitation ajusté	90,1 %	88,6 %			90,1 %	88,5 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	27,22 \$	— \$	27,22 \$		27,26 \$	— \$	27,26 \$	
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	338,29 \$	— \$	338,29 \$		338,74 \$	— \$	338,74 \$	
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	740	—	740		740	—	740	
Expéditions (en milliers) ¹	1 424	—	1 424		1 424	—	1 424	
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 039	—	1 039		1 039	—	1 039	
Distance moyenne par trajet (en miles) ¹	1 065	—	1 065		1 065	—	1 065	
Nombre moyen de véhicules	5 062	8	5 054	63175,0 %	2 535	8	2 527	31587,5 %
Retour sur capital investi ²	—	—						
Transport de lots brisés - Canada								
Revenus (en milliers de dollars)	144 211	114 327	29 884	26,1 %	275 838	248 638	27 200	10,9 %
Ratio d'exploitation ajusté	77,9 %	78,9 %			80,5 %	85,1 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	10,84 \$	9,21 \$	1,63 \$	17,7 %	10,58 \$	9,56 \$	1,02 \$	10,7 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	226,04 \$	213,30 \$	12,74 \$	6,0 %	224,62 \$	213,79 \$	10,83 \$	5,1 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	665	621	44	7,1 %	1 303	1 300	3	0,2 %
Expéditions (en milliers)	638	536	102	19,0 %	1 228	1 163	65	5,6 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 085	2 317	(232)	-10,0 %	2 122	2 236	(114)	-5,1 %
Distance moyenne par trajet (en miles)	765	830	(65)	-7,8 %	761	818	(57)	-7,0 %
Nombre moyen de véhicules	835	901	(66)	-7,3 %	854	935	(81)	-8,7 %
Retour sur capital investi ³	16,3 %	12,4 %						

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Les statistiques opérationnelles excluent les chiffres de GFP.

² Le rendement sur capital investi pour le transport de lots brisés – É.-U. n'est pas divulgué car les informations annuelles complètes ne sont pas encore disponibles.

³ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les revenus du secteur du transport de lots brisés, excluant la surcharge de carburant, ont augmenté de 510,9 M\$ pour atteindre 625,3 M\$. Cette augmentation est principalement due à l'acquisition de TForce Freight. Dans les deux mois qui ont suivi la clôture de cette acquisition, le secteur du transport de lots brisés de TForce Freight a généré des revenus de 481,1 M\$, à l'exclusion de la surcharge de carburant. La société a identifié des centaines de comptes à faible rendement et a déjà mis en œuvre des actions sur la plupart de ces comptes pour augmenter la qualité du fret, en mettant l'accent sur le fret qui s'adapte au réseau et que la société peut servir efficacement. Excluant la surcharge de carburant, le reste des revenus du secteur du transport de lots brisés ont augmenté de 27,3 M\$ ou 24 %. La hausse des revenus avant l'acquisition d'entreprises est attribuable à un accroissement de 16,5 % des expéditions, combinée à une augmentation de 6,3 % des revenus par expédition (excluant le carburant). L'augmentation sur douze mois des expéditions est principalement attribuable à des volumes beaucoup plus faibles dans la première partie du trimestre clos en juin 2020 en raison de la pandémie de COVID-19. La hausse des revenus par expédition est attribuable à une augmentation de 19,5 % des revenus par cent livres, neutralisée en partie par une baisse de 11,0 % du poids moyen par expédition. L'amélioration continue du profil des expéditions et l'accent mis sur l'amélioration de la qualité du fret expliquent l'amélioration du rendement par rapport à 2020.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les revenus ont augmenté de 508,2 M\$ pour se chiffrer à 756,9 M\$. Avant la contribution de 486,0 M\$ des acquisitions d'entreprises, les revenus ont augmenté de 22,2 M\$ ou 9 % par rapport au deuxième semestre de 2020.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les charges liées aux matières et aux services, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 163,0 M\$, dont 157,7 M\$ sont attribuable aux acquisitions d'entreprises et 5,3 M\$, ou 10 %, principalement en raison d'une augmentation de 13,7 M\$ des coûts des sous-traitants et du carburant, attribuable à une hausse du volume, partiellement compensée par une augmentation de 9,8 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont augmenté de 242,6 M\$, 227,7 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises et 15,3 M\$ ou 78 %, comparativement au même trimestre en 2020, ce qui est principalement attribuable à une réduction de 9,7 M\$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada, combinée à une augmentation de la main-d'œuvre directe nécessaire pour traiter le volume supplémentaire. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 33,4 M\$ principalement en raison des acquisitions d'entreprises.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les charges liées aux matières et aux services, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant ont augmenté de 156,8 M\$ provenant d'une augmentation de 158,9 M\$ attribuable aux acquisitions d'entreprises et d'une diminution de 2,1 M\$, ou 2 %, principalement en raison d'une augmentation de 7,5 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, partiellement compensée par une hausse de 3,0 M\$ des coûts liés aux sous-traitants et un accroissement de 1,8 M\$ du coût du carburant. Les charges liées au personnel ont augmenté de 238,5 M\$ provenant d'une dépense de 227,9 M\$ attribuable aux acquisitions d'entreprises et d'une augmentation de 10,6 M\$, ou 19 %, en raison d'une réduction de 7,0 M\$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada, combinée à une augmentation de 4,2 M\$ des coûts directs de la main-d'œuvre

requis pour traiter le volume supplémentaire. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 32,1 M\$ par rapport à la même période en 2020, principalement en raison d'une augmentation provenant des acquisitions d'entreprises de 33,6 M\$ et d'une réduction de 1,4 M\$ provenant d'une réduction de 1,2 M\$ des frais immobiliers.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 30 juin 2021 a augmenté de 178,5 M\$ pour s'établir à 202,6 M\$. Cette augmentation comprend un profit de 112,9 M\$ réalisé sur l'acquisition à des conditions avantageuses de TForce Freight, une contribution de 47,8 M\$ des acquisitions et 7,3 M\$ organiquement issu de la consolidation de deux de nos divisions routières au deuxième trimestre de 2020. Le ratio d'exploitation ajusté des activités du secteur du transport de lots brisés au Canada s'est légèrement amélioré, passant de 78,9 % au deuxième trimestre de 2020 à 77,9 % au deuxième trimestre de 2021, malgré une réduction de 9,7 M\$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada et sur des revenus significativement supérieurs. Avec l'accent sur l'amélioration du profil de fret en identifiant les expéditions qui correspondent à notre réseau, nos activités du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, principalement représentées par l'acquisition de TForce Freight, ont atteint un ratio d'exploitation ajusté de 90,1 % au deuxième trimestre de 2021 grâce aux mouvements rapides pour améliorer la qualité du fret, ainsi que pour améliorer l'efficacité opérationnelle et la structure des coûts.

Au deuxième trimestre de 2021, le rendement du capital investi¹ de notre secteur du transport de lots brisés au Canada s'établissait à 16,3 %, une augmentation de 3,9 % par rapport à 12,4 % au deuxième trimestre de 2020. Cette augmentation est entièrement liée à la hausse du bénéfice opérationnel.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 187,5 M\$ provenant d'une contribution de 171,5 M\$ des acquisitions d'entreprises et d'une augmentation de 16,0 M\$ ou 43 % des activités existantes. Malgré l'incidence négative découlant d'une réduction de 7,0 M\$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada, les activités du transport de lots brisés ont été en mesure d'augmenter le bénéfice opérationnel en améliorant la qualité des revenus tout en continuant de mettre l'accent sur le contrôle des coûts et l'optimisation des itinéraires.

Transport de lots complets

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	%	2020*	%	2021	%	2020*	%
Total des revenus	547 964		372 425		1 022 570		823 835	
Surcharge de carburant	(66 423)		(32 244)		(116 462)		(86 128)	
Revenus	481 541	100,0 %	340 181	100,0 %	906 108	100,0 %	737 707	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	204 240	42,4 %	130 205	38,3 %	385 574	42,6 %	296 131	40,1 %
Charges liées au personnel	151 825	31,5 %	106 490	31,3 %	289 450	31,9 %	241 866	32,8 %
Autres charges opérationnelles	15 955	3,3 %	10 761	3,2 %	30 569	3,4 %	24 212	3,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	34 344	7,1 %	33 432	9,8 %	67 445	7,4 %	67 806	9,2 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	12 952	2,7 %	7 052	2,1 %	23 276	2,6 %	14 053	1,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 201	1,1 %	4 590	1,3 %	10 316	1,1 %	9 643	1,3 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(5 579)	-1,2 %	(2 273)	-0,7 %	(9 106)	-1,0 %	(4 652)	-0,6 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(52)	-0,0 %	(253)	-0,1 %	(148)	-0,0 %	(274)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	24	0,0 %	(126)	-0,0 %	(3 905)	-0,4 %	(7 773)	-1,1 %
Bénéfice opérationnel	62 631	13,0 %	50 303	14,8 %	112 637	12,4 %	96 695	13,1 %
BAIIA ajusté¹	115 152	23,9 %	95 251	28,0 %	209 769	23,2 %	180 424	24,5 %

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	2020*	Variation	%	2021	2020*	Variation	%
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.								
Revenus (en milliers de dollars US)	189 515	147 459	42 056	28,5 %	345 133	304 702	40 431	13,3 %
Ratio d'exploitation ajusté	92,7 %	91,8 %			93,0 %	92,6 %		
Millage total (en milliers)	92 603	83 849	8 754	10,4 %	173 890	171 479	2 411	1,4 %
Nombre moyen de tracteurs	3 334	2 897	437	15,1 %	3 094	2 918	176	6,0 %
Nombre moyen de remorques	11 902	10 675	1 227	11,5 %	11 379	10 727	652	6,1 %
Âge des tracteurs	2,9	2,1	0,8	36,7 %	2,9	2,1	0,8	36,7 %
Âge des remorques	7,4	6,7	0,7	11,2 %	7,4	6,7	0,7	11,2 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	499	462	37	8,0 %	516	450	66	14,7 %
Rendement du capital investi ¹	5,5 %	5,3 %						
Transport conventionnel de lots complets - Canada								
Revenus (en milliers de dollars US)	61 493	43 941	17 552	39,9 %	117 285	96 332	20 953	21,8 %
Ratio d'exploitation ajusté	86,5 %	86,5 %			87,3 %	87,2 %		
Millage total (en milliers)	22 779	20 852	1 927	9,2 %	44 930	44 247	683	1,5 %
Nombre moyen de tracteurs	614	572	42	7,3 %	619	606	13	2,1 %
Nombre moyen de remorques	2 710	2 778	(68)	-2,4 %	2 729	2 806	(77)	-2,7 %
Âge des tracteurs	2,7	2,2	0,5	20,9 %	2,7	2,2	0,5	20,9 %
Âge des remorques	5,3	5,2	0,1	2,8 %	5,3	5,2	0,1	2,8 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	302	286	16	5,6 %	305	297	8	2,7 %
Rendement du capital investi ¹	12,5 %	12,2 %						
Transport spécialisé de lots complets								
Revenus (en milliers de dollars US)	232 243	149 581	82 662	55,3 %	446 480	338 408	108 072	31,9 %
Ratio d'exploitation ajusté	82,6 %	78,6 %			84,4 %	83,9 %		
Nombre moyen de tracteurs	2 313	1 786	527	29,5 %	2 310	1 926	384	19,9 %
Nombre moyen de remorques	6 619	5 779	840	14,5 %	6 631	5 895	736	12,5 %
Âge des tracteurs	3,8	3,9	(0,1)	-2,5 %	3,8	3,9	(0,1)	-2,5 %
Âge des remorques	12,8	12,3	0,5	4,1 %	12,8	12,3	0,5	4,1 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 064	1 068	(4)	-0,4 %	1 058	1 111	(53)	-4,8 %
Rendement du capital investi ¹	11,2 %	9,3 %						

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Au cours du deuxième trimestre de 2021, Procam a été acquise et incorporée au secteur de transport de lots complets et la division du secteur de transport de lots complets de l'acquisition de UPS Freight a été incorporée au secteur de transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les revenus du secteur du transport de lots complets, exclusion faite de la surcharge de carburant, ont augmenté de 141,4 M\$, soit 42 %, passant de 340,2 M\$ en 2020 à 481,5 M\$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 75,0 M\$ des acquisitions d'entreprises et à la hausse de 66,3 M\$ des revenus tirés des activités existantes. Les revenus du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis ont augmenté de 42,1 M\$, ou 28,5 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui comprend 30,6 M\$ de revenus provenant de la division du transport de lots complets de TForce Freight. La vigueur des prix et le resserrement de la capacité sur le marché américain, ont entraîné une amélioration de 14,4 % des revenus au mille sur douze mois. Le nombre de milles par tracteur a diminué de 3,2 %, ce qui est attribuable aux tracteurs inutilisés, en raison de la disponibilité limitée des chauffeurs. Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, exception faite de l'incidence des acquisitions d'entreprises, le pourcentage moyen de tracteurs inutilisés dans le secteur du transport de lots complets aux États-Unis a augmenté de 411 points de base, malgré une réduction de 10 % de la flotte de tracteurs, passant de 9,4 % au deuxième trimestre de 2020 à 13,5 % en 2021. Les revenus du transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de 17,6 M\$, ou 39,9 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à une amélioration de 21,8 % des revenus par tracteur, soutenue par une croissance de 19,0 % des revenus au mille et une augmentation de 2,3 % des milles par tracteur. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont augmenté de 82,7 M\$, ou 55,3 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent alors que l'économie industrielle reprend.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les revenus du secteur du transport de lots complets ont augmenté de 168,4 M\$, ou 23 %, comparativement à 737,7 M\$ en 2020, pour s'établir à 906,1 M\$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 113,5 M\$ des récentes acquisitions d'entreprises, et à une augmentation de 54,9 M\$ des revenus tirés des activités existantes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 129,0 M\$, ou 45 %, passant de 289,9 M\$ en 2020 à 418,9 M\$ en 2021. Les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont augmenté de 57 % par rapport au deuxième trimestre de 2020. Au cours du deuxième trimestre, les charges liées au personnel et les autres charges opérationnelles ont augmenté de 43 % et de 48 % respectivement sur douze mois. La variation des charges liées au personnel comprend une diminution de 9,9 M\$ ou de 83 % de la Subvention salariale d'urgence du Canada, en baisse par rapport aux 11,9 M\$ au deuxième trimestre de 2020.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 152,5 M\$, ou 24 %, passant de 641,0 M\$ en 2020 à 793,5 M\$ en 2021. La Société continue d'améliorer la structure de ses coûts ainsi que l'efficacité et la rentabilité de sa flotte actuelle et de son réseau d'entrepreneurs indépendants.

Bénéfice opérationnel

Le ratio d'exploitation du secteur du transport de lots complets était de 87,0 % pour le trimestre clos le 30 juin 2021 comparativement à 85,2 % en 2020, ce qui s'est traduit par une augmentation de 12,3 M\$ du bénéfice opérationnel, ou 25 %. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 62,6 M\$ pour le trimestre clos le 30 juin 2021, en hausse par rapport à 50,3 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le bénéfice opérationnel du deuxième trimestre de 2021 comprend une perte opérationnelle de 2,0 M\$ générée par la division de transport de lots complets de TForce Freight.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets a augmenté de 15,9 M\$ ou 16 %, passant de 96,7 M\$ en 2020 à 112,6 M\$ en 2021. L'augmentation est principalement due à la contribution des acquisitions et à l'augmentation de l'efficacité des activités existantes.

Le rendement du capital investi¹ du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis et au Canada était de 5,5 % et 12,5 %, respectivement, comparativement à 5,3 % et 12,2 %, respectivement, pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les légères baisses étaient principalement attribuables à un bénéfice plus faible pour les mêmes niveaux d'actifs déployés. Le rendement du capital investi¹ dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a augmenté à 11,2 % comparativement à 9,3 % au cours de la même période de l'exercice précédent, principalement en raison d'une augmentation du bénéfice opérationnel.

Logistique

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2021	%	2020*	%	2021	%	2020*	%
Total des revenus	416 828		195 999		802 206		402 446	
Surcharge de carburant	(9 926)		(4 899)		(16 912)		(11 283)	
Revenus	406 902	100,0 %	191 100	100,0 %	785 294	100,0 %	391 163	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	306 585	75,3 %	135 728	71,0 %	593 023	75,5 %	278 492	71,2 %
Charges liées au personnel	28 913	7,1 %	21 016	11,0 %	57 762	7,4 %	47 385	12,1 %
Autres charges opérationnelles	26 529	6,5 %	9 488	5,0 %	50 514	6,4 %	18 111	4,6 %
Amortissement des immobilisations corporelles	400	0,1 %	567	0,3 %	812	0,1 %	1 188	0,3 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 544	0,9 %	3 802	2,0 %	7 039	0,9 %	6 817	1,7 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 362	1,3 %	4 081	2,1 %	11 772	1,5 %	8 166	2,1 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	0,0 %	—	—	—	0,0 %	(4 008)	-1,0 %
Perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	4	0,0 %	10	0,0 %	6	0,0 %	15	0,0 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(1)	-0,0 %	20	0,0 %	(260)	-0,0 %	(565)	-0,1 %
Bénéfice opérationnel	35 566	8,7 %	16 388	8,6 %	64 626	8,2 %	35 562	9,1 %
BAIIA ajusté¹	44 872	11,0 %	24 838	13,0 %	84 249	10,7 %	47 725	12,2 %
Rendement du capital investi¹		22,4 %		15,6 %				

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, les revenus ont augmenté de 215,8 M\$ ou 113 %, par rapport à 191,1 M\$ en 2020 et se sont établis à 406,9 M\$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable aux acquisitions d'entreprises de 187,8 M\$, principalement de l'acquisition de DLS Worldwide au quatrième trimestre de 2020, et d'une augmentation de 28,0 M\$, ou 15 %, par rapport à la même période de l'année précédente, principalement en raison de l'amélioration du volume de 3PL et de la poursuite du rendement solide des activités de commerce électronique au Canada.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, les revenus ont augmenté de 394,1 M\$ ou 101 %, passant de 391,2 M\$ en 2020 à 785,3 M\$. L'augmentation est attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 356,8 M\$ et 37,3 M\$, ou 10%, provenant des activités existantes.

Au cours du trimestre, environ 76 % (65 % en 2020) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 24 % (35 % en 2020) par des entreprises du Canada et du Mexique.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 196,6 M\$, ou 113 %, passant de 174,7 M\$ à 371,3 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont contribué 180,7 M\$ et les charges opérationnelles totales, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 15,9 M\$ pour les activités existantes. Pour les activités existantes, les charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant) ont augmenté de 18,5 M\$ en raison de la croissance des revenus. Cette hausse a été partiellement compensée par une réduction de 1,1 M\$ des honoraires professionnels et de 0,6 M\$ des frais immobiliers découlant des synergies et de l'intégration des acquisitions de 2020.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 365,1 M\$, ou 103 %, passant de 355,6 M\$ à 720,7 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont contribué 344,6 M\$ et les charges opérationnelles totales, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 20,5 M\$ pour les activités existantes. Pour les activités existantes, les charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant) ont augmenté de 23,5 M\$ en raison de la croissance des revenus. Cette hausse a été partiellement compensée par une réduction de 1,7 M\$ des honoraires professionnels et de 1,1 M\$ des frais immobiliers.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 19,2 M\$ ou 117 %, passant de 16,4 M\$ à 35,6 M\$. L'augmentation provient des acquisitions d'entreprises de 7,1 M\$ et de 12,1 M\$ provenant des activités existantes, principalement en raison de la meilleure qualité des revenus, de l'augmentation du volume d'expéditions provenant du commerce électronique et des mesures de réduction des coûts au sein des activités de dernier kilomètre.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 29,1 M\$, ou 82 %. L'augmentation est attribuable aux contributions des acquisitions d'entreprise de 12,3 M\$ et de 16,8 M\$ ou 47 % provenant des activités existantes.

Le rendement du capital investi¹ s'est accru, passant de 15,6 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent à 22,4 %. Cette augmentation est principalement attribuable à la croissance organique et à l'augmentation de la marge d'exploitation dans les activités existantes.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	298 611	168 108	453 806	305 285
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	29 608	10 014	46 608	18 067
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	210	1 351	6 701	12 019
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	283 261	83 606	—	—
Produits nets tirés de la dette à long terme	404 576	—	766 165	—
Produits de l'émission d'actions ordinaires	—	—	—	217 552
Autres	8 758	15 118	19 050	35 010
Total des entrées de fonds	1 025 024	278 197	1 292 330	587 933
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	60 887	19 644	98 256	44 263
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	870 907	44 057	889 926	55 023
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	—	118 238	12 895
Remboursement de la dette à long terme, montant net	—	171 898	—	365 324
Remboursement des obligations locatives	27 342	19 428	51 503	38 994
Dividendes versés	21 447	16 225	42 720	32 317
Rachat d'actions propres	37 024	6 402	83 111	38 021
Autres	7 417	543	8 576	1 096
Total des sorties de fonds	1 025 024	278 197	1 292 330	587 933

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles poursuivies

Pour la période de six mois close le 30 juin 2021, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies ont atteint 453,8 M\$, en hausse de 49 %, par rapport à 305,3 M\$ en 2020. Cette hausse de 148,5 M\$ est attribuable à une augmentation de 202,1 M\$ du bénéfice net, de l'amélioration de la variation nette du fonds de roulement de 57,3 M\$ découlant principalement des améliorations du fonds de roulement dans les entreprises récemment acquises, déduction faite d'une augmentation de 79,8 M\$ des impôts payés. L'augmentation des impôts payés est principalement attribuable à un rendement supérieur aux prévisions en 2020, et à de plus grands acomptes fiscaux versés pour 2021 comparativement à 2020 en raison de profits plus élevés que prévu.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement**Immobilisations corporelles**

Le tableau suivant présente, par catégorie, les immobilisations corporelles acquises par la Société au cours des trimestres clos les 30 juin 2021 et 2020.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	60 887	19 644	98 256	44 263
Ajustements hors caisse	(346)	1 204	(2 500)	3 348
	60 541	20 848	95 756	47 611
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	5 367	974	13 347	2 501
Matériel roulant	52 574	18 145	76 999	38 548
Équipement	2 600	1 729	5 410	6 562
	60 541	20 848	95 756	47 611

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

La Société investit dans du nouvel équipement afin de maintenir la qualité de ses services, tout en minimisant ses coûts d'entretien. Les dépenses en immobilisations de la Société correspondent au niveau de réinvestissement requis pour garder l'équipement en bon état et maintenir une affectation stratégique des ressources en capital. L'augmentation des ajouts en 2021 par rapport à 2020 est attribuable à la réduction des dépenses en immobilisations au début de la pandémie. L'approvisionnement en équipements reste difficile en 2021 car les problèmes de fabrication ont entraîné des retards dans la réception des équipements.

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres et semestres clos les 30 juin 2021 et 2020.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	(92)	1 190	6 036	11 739
Matériel roulant	29 870	10 105	47 233	18 260
Équipement	40	70	40	87
	29 818	11 365	53 309	30 086
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	(100)	165	3 723	7 801
Matériel roulant	5 908	2 351	9 689	4 889
Équipement	(60)	(17)	(121)	(21)
	5 748	2 499	13 291	12 669

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Acquisitions d'entreprises

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, des flux de trésorerie, déduction faite de la trésorerie acquise, totalisant 889,9 M\$ ont été utilisés pour l'acquisition de deux entreprises. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2021 » et la note 5 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en date du 30 juin 2021.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Dette

Le 13 janvier 2021, la Société a reçu un produit de 500 M\$ de l'émission et de la vente d'un montant total de 500 M\$ de billets de premier rang non garantis constitués de quatre tranches échéantes entre janvier 2029 et janvier 2036 et portant intérêt entre 3,15 % et 3,50 %.

Actions ordinaires

Le 13 février 2020, la Société a émis 6 900 000 actions ordinaires aux États-Unis et au Canada dans le cadre de son premier appel public à l'épargne aux États-Unis pour un produit net de 217,6 M\$.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités visant les actions ordinaires

En vertu du renouvellement de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui a débuté le 14 octobre 2020 et qui expire le 13 octobre 2021, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 000 000 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 30 juin 2021, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 1 067 062 actions ordinaires.

Au cours de la période de six mois close le 30 juin 2021, la Société a racheté 1 067 062 actions ordinaires (comparativement à 1 542 155 pour la période correspondante de 2020) à un prix moyen pondéré de 77,89 \$ par action (comparativement à 24,64 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 83,1 M\$ (comparativement à 38,0 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	298 611	168 108	453 806	305 285
Additions d'immobilisations corporelles	(60 541)	(20 848)	(95 756)	(47 611)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	29 608	10 014	46 608	18 067
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	210	1 351	6 701	12 019
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies	267 888	158 625	411 359	287 760

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Les objectifs de la Société en matière de gestion des flux de trésorerie des activités opérationnelles consistent à veiller à engager un niveau de dépenses d'investissement adéquat pour assurer la stabilité et la compétitivité de ses activités, à faire en sorte de disposer de suffisamment de liquidités pour exécuter sa stratégie de croissance et à procéder à des acquisitions d'entreprises choisies dans le cadre d'une structure du capital saine et d'une situation financière solide.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies de 411,4 M\$, comparativement à 287,8 M\$ en 2020, ce qui représente une augmentation de 123,6 M\$ ou 43 % sur douze mois. La hausse de 148,5 M\$ du flux de trésorerie net liés aux activités opérationnelles poursuivies est attribuable à une augmentation de 202,1 M\$ du bénéfice net, de l'amélioration de la variation nette du fonds de roulement de 57,3 M\$ découlant principalement des améliorations du fonds de roulement dans les entreprises récemment acquises, déduction faite d'une augmentation de 79,8 M\$ des impôts payés. Les additions d'immobilisations corporelles ont augmenté de 48,1 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison des dépenses en immobilisations reportées de 2020. Le produit de la vente d'immobilisations corporelles a augmenté de 28,5 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison du renouvellement de la flotte.

La conversion des flux de trésorerie disponibles¹, qui mesure le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, s'est améliorée pour le semestre clos le 30 juin 2021, passant de 91,5 % à 92,4 % en raison de l'amélioration des résultats d'exploitation obtenus grâce à la croissance organique et aux acquisitions.

Selon le cours de clôture des actions au 30 juin 2021, soit 91,19 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles générés par la Société au cours des douze derniers mois (668,2 M\$) a été de 7,9 %.

Situation financière

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Au	Au	Au
	30 juin 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2019*
Immobilisations incorporelles	1 782 262	1 749 773	1 505 160
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	3 738 713	2 099 591	2 003 660
Dette à long terme	1 655 981	872 544	1 343 307
Obligations locatives	449 165	355 986	355 591
Capitaux propres	2 020 563	1 790 177	1 159 292

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Comparativement au 31 décembre 2020, le total de l'actif, les obligations locatives et la dette à long terme de la Société ont augmenté, en raison de l'acquisition de TForce Freight et de la nouvelle dette de 500 M\$ contractée au cours du premier trimestre. Le produit de la nouvelle dette a été utilisé en

partie pour rembourser la facilité de crédit renouvelable existante, et le solde est actuellement détenu en trésorerie pour financer l'acquisition de TForce Freight.

Obligations contractuelles, engagements, éventualités et ententes hors bilan

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société et leurs dates d'échéance respectives au 30 juin 2021, sans tenir compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – Juin 2023	405 360	—	405 360	—	—
Facilité renouvelable non garantie – Novembre 2021	—	—	—	—	—
Emprunts à terme non garantis – Juin 2022	333 550	333 550	—	—	—
Déventures non garanties – Décembre 2024	162 707	—	—	162 707	—
Billets de premier rang non garantis – Décembre 2026 à 2036	650 000	—	—	—	650 000
Contrats de vente conditionnelle	107 788	38 270	55 825	13 526	167
Obligations locatives	449 165	116 110	169 161	79 541	84 353
Total des obligations contractuelles	2 108 570	487 930	630 346	255 774	734 520

Le 13 janvier 2021, la Société a reçu un montant de 500 M\$ de la dette contractée récemment, sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant quatre tranches qui viennent à échéance entre janvier 2029 et janvier 2036 et portant intérêt entre 3,15 % et 3,50 %.

Le 30 avril 2021, la Société a fait l'acquisition de UPS Freight, enregistrant des obligations locatives de 100,9 M\$.

Après la fin du trimestre, la Société a conclu un placement privé avec New York Life pour 100 M\$ et Prudential pour 30 M\$ également divisés en termes de 8 et 12 ans et portant intérêt entre 2,87 % et 3,37 %.

Le tableau suivant indique les engagements financiers que la Société doit maintenir en vertu de sa facilité de crédit. Ces engagements sont mesurés sur une base consolidée pour les douze derniers mois et sont calculés en fonction des paramètres établis dans l'entente de crédit, qui exige notamment l'exclusion de l'incidence de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location :

Engagements	Exigences	Au 30 juin 2021
Ratio dette consolidée/BAIIA [ratio entre la dette totale, plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme, et le bénéfice avant intérêts, impôt sur le résultat et amortissement (« BAIIA »), en incluant le BAIIA ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois]	< 3,50	1,84
Ratio BAIIAL/intérêts et loyers [ratio entre le BAIIAL (BAIIA avant les loyers et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois) et les intérêts et les charges locatives nettes]	> 1,75	5,48

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Au 30 juin 2021, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 29,8 M\$ (29,5 M\$ au 31 décembre 2020).

Au 30 juin 2021, la Société avait des engagements d'achat de 89,5 M\$ et des bons de commande totalisant 24,6 M\$, pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location qui devrait se matérialiser d'ici un an (31 décembre 2020 – 117,1 M\$ et 44,1 M\$ respectivement).

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 21,4 M\$ ou 0,23 \$ par action ordinaire, au deuxième trimestre de 2021. Le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,23 \$ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 21,4 M\$ qui sera versé le 15 octobre 2021 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 30 septembre 2021.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 93 018 868 actions ordinaires étaient en circulation au 30 juin 2021 (93 397 985 au 31 décembre 2020). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 30 juin 2021 et le 26 juillet 2021.

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Au 30 juin 2021, le nombre d'options d'achat d'actions ordinaires en circulation émises en vertu du régime d'options d'achat d'actions de la Société était de 2 285 785 (2 982 514 au 31 décembre 2020), dont 1 896 947 (2 111 364 au 31 décembre 2020) pouvaient être exercées. Chaque option d'achat d'actions donne droit à son titulaire d'acheter une action ordinaire de la Société à un prix d'exercice fondé sur le cours moyen pondéré en fonction du volume des actions de la Société pour les cinq jours de bourse précédant immédiatement la date d'effet de l'octroi.

Au 30 juin 2021, le nombre d'unités d'actions restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 391 603 (299 075 au 31 décembre 2020). Le 8 février 2021, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 78 122 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. De plus, le 27 avril 2021, la Société a octroyé 12 924 UAR au conseil d'administration conformément aux modifications apportées à la rémunération des administrateurs. Les droits relatifs aux UAR seront acquis en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires.

Au 30 juin 2021, le nombre d'unités d'actions de performance (« UAP ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 225 618 (147 121 au 31 décembre 2020). Le 8 février 2021, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 78 122 UAP en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les UAP seront acquises en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires.

Litiges en cours

La Société est impliquée dans des litiges survenus dans le cours normal de ses activités et qui concernent surtout des réclamations pour préjudice corporel et dommages matériels. Il est impossible de prédire ou de déterminer l'issue des procédures liées à ces litiges ou de toute procédure similaire. La Société est toutefois d'avis que tout recouvrement ou toute responsabilité ultime, s'il en est, découlant de ces procédures, tant individuellement que collectivement, ne saurait avoir d'incidence favorable ou défavorable importante sur sa situation financière ou sa performance financière et, le cas échéant, le montant pertinent a été inscrit dans les états financiers.

PERSPECTIVES

L'économie nord-américaine s'est rapidement rétablie à la suite de la pandémie du coronavirus (COVID-19). Bien que les nombreux marchés finaux desservis par TFI International aient rebondi à des taux variés, au deuxième trimestre de 2021, la plupart s'étaient entièrement rétablis et bon nombre d'entre eux avaient atteint ou dépassé leur vigueur d'avant la pandémie. La plupart des économistes prévoient que la croissance du PIB demeurera saine jusqu'à la fin de 2021. Toutefois, l'incertitude macroéconomique persiste, les marchés canadiens accusent généralement un retard par rapport aux États-Unis dans leur reprise, et des régions particulières de l'Amérique du Nord connaissent actuellement une recrudescence des éclosions de COVID-19.

TFI International a relevé avec succès les défis posés par la pandémie, et la direction demeure vigilante dans sa surveillance des nouveaux risques potentiels. Il s'agit notamment d'éventuelles vagues supplémentaires de perturbations économiques causées par les nouveaux variants du coronavirus, qui pourraient entraîner de nouvelles mesures de confinement et de distanciation sociale, ce qui aurait des répercussions négatives sur les marchés finaux desservis par les sociétés d'exploitation de TFI et entraîner une autre série de baisses des volumes de fret. Parmi les autres incertitudes, mentionnons la disponibilité des chauffeurs, en particulier pour le secteur du transport de lots complets aux États-Unis, les pénuries de puces informatiques qui touchent un nombre croissant d'industries, et les changements de politiques possibles concernant le commerce international, les mandats environnementaux, la fiscalité et d'autres questions.

La direction croit que la Société est bien préparée pour une excellente performance en 2021, notamment en raison de l'importance accordée à l'efficacité opérationnelle et à sa structure de coûts allégée, témoignant en partie des mesures de réduction des coûts mises en place en 2020 en réponse à la pandémie, et de l'accent qu'elle met depuis longtemps sur la rentabilité, l'efficacité et la rationalisation des actifs pour éviter une surcapacité à l'interne. L'entreprise a également des possibilités importantes de croissance et de synergies de coûts liées à son acquisition récente de UPS Freight, dont certaines se sont déjà matérialisées. TFI se trouve dans une position particulièrement favorable pour profiter de l'expansion du commerce électronique, qui offre à la fois des occasions de croissance et d'augmentation de la marge pour les secteurs de la livraison de colis et courrier et de la logistique, et du rebond émergent de l'économie industrielle qui profite à ses secteurs de transport spécialisé de lots complets et de transport de lots brisés.

Le positionnement actuel de TFI, maintenant renforcé par l'acquisition de UPS Freight, devrait permettre à la Société de produire des résultats encore plus solides que par les années passées dans des conditions économiques normalisées. À long terme, quelle que soit la conjoncture économique, l'objectif de la direction demeure de créer de la valeur pour ses actionnaires, en adhérant de façon constante à ses principes d'exploitation, notamment l'importance

qu'accordent à la clientèle ses nombreux professionnels dévoués, son approche allégée en actifs dans l'exécution de ses activités, les efforts qu'elle déploie constamment pour améliorer son efficacité et particulièrement la qualité du fret, en plus du maintien de bonnes liquidités et d'un bilan prudent.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

<i>(non audité) - (en millions de dollars US, sauf les données par action)</i>								
	T2 2021	T1 2021	T4 2020	T3 2020*	T2 2020*	T1 2020*	T4 2019*	T3 2019*
Total des revenus	1 836,7	1 148,8	1 122,0	936,1	798,5	924,5	989,0	988,4
BAlIA ajusté ¹	285,4	176,2	193,5	189,4	167,6	149,1	163,4	167,9
Bénéfice opérationnel des activités poursuivies	310,3	101,7	117,1	117,0	95,1	87,3	94,1	99,9
Bénéfice net	251,1	66,9	86,3	83,1	50,5	55,8	56,7	62,5
BPA – de base	2,69	0,72	0,92	0,91	0,58	0,66	0,70	0,75
BPA – dilué	2,63	0,70	0,91	0,90	0,57	0,65	0,68	0,74
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	251,1	66,9	86,3	83,1	50,5	55,8	58,0	62,5
BPA lié aux activités poursuivies – de base	2,69	0,72	0,92	0,91	0,58	0,66	0,71	0,76
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	2,63	0,70	0,91	0,90	0,57	0,65	0,70	0,74
Bénéfice net ajusté ¹	137,2	73,6	93,4	87,5	67,2	52,6	60,1	66,8
BPA ajusté - dilué ¹	1,44	0,77	0,98	0,94	0,76	0,61	0,72	0,79

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Les différences entre les trimestres sont principalement attribuables au caractère saisonnier des activités (plus lentes au premier trimestre) et aux acquisitions d'entreprises. La baisse observée au deuxième trimestre de 2020 est attribuable aux interruptions des activités en raison de la COVID-19.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS

Les données financières ont été établies conformément aux IFRS et comprennent les mesures suivantes :

Charges opérationnelles : Les charges opérationnelles incluent : a) les charges liées aux matières et aux services, lesquelles se composent principalement des coûts liés aux entrepreneurs indépendants et à l'exploitation des véhicules; les charges liées à l'exploitation des véhicules se composent principalement des coûts liés au carburant, aux réparations et à l'entretien, aux coûts de location de véhicules, aux assurances, aux permis ainsi qu'aux fournitures opérationnelles; b) les charges liées au personnel; c) les autres charges opérationnelles qui se composent principalement des coûts liés au loyer des bureaux et des terminaux, aux taxes, au chauffage, aux télécommunications, à l'entretien, à la sécurité et aux autres frais d'administration; d) l'amortissement des immobilisations corporelles, des actifs au titre de droits d'utilisation et des immobilisations incorporelles, et le profit ou la perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement, sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation, sur la vente d'activités, de terrains et bâtiments et sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente; e) le profit résultant d'une acquisition à des conditions avantageuses et f) la dépréciation des immobilisations incorporelles.

Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) lié(e) aux activités poursuivies : Bénéfice net ou perte nette lié(e) aux activités poursuivies avant produits financiers et charges financières et charge d'impôt sur le résultat, comme il est indiqué dans les états financiers intermédiaires consolidés.

Le présent rapport de gestion comprend des mentions à certaines mesures financières non conformes aux IFRS comme décrites ci-après. Ces mesures non conformes aux IFRS n'ont pas de signification normalisée en vertu des IFRS et elles ne peuvent donc pas être comparées à des mesures semblables présentées par d'autres sociétés. Par conséquent, ces mesures ne doivent pas être considérées de manière isolée, et doivent être considérées comme un complément aux mesures de la performance financière conformes aux IFRS. Elles ne peuvent pas les remplacer ni être considérées comme supérieures. Les termes et définitions des mesures conformes et non conformes aux IFRS utilisés dans le présent rapport de gestion et un rapprochement de chaque mesure non conforme aux IFRS à la mesure la plus directement comparable établie conformément aux IFRS sont fournis ci-après.

Bénéfice net ajusté : Le bénéfice net ou la perte nette, exclusion faite de l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, de la variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles, de la variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, du montant net du gain ou de la perte de change, du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, du profit ou de la perte sur la vente de terrains et de bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles, et de la réforme fiscale américaine. La Société présente un bénéfice net ajusté et un BPA ajusté pour donner une meilleure indication du bénéfice net et du bénéfice par action qui auraient été enregistrés dans le contexte des regroupements d'entreprises importants, sans tenir compte de l'incidence de facteurs particuliers et pour montrer le résultat d'un point de vue strictement opérationnel. L'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises comprend la charge d'amortissement au titre des relations clients, des marques de commerce et des clauses de non-concurrence qui est comptabilisé dans le cadre des regroupements d'entreprises, ainsi que l'incidence fiscale de cet amortissement. La direction est également d'avis qu'en excluant l'amortissement des

immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, elle fournit de plus amples renseignements sur l'amortissement de la portion, après impôt, des immobilisations incorporelles qui n'auront pas besoin d'être remplacées pour maintenir la capacité de la Société à générer des flux de trésorerie futurs similaires. La Société ne tient pas compte de ces éléments, car ils ont une incidence sur la comparabilité de ses résultats financiers et pourraient éventuellement fausser l'analyse des tendances de la performance de ses activités. Le fait de ne pas tenir compte de ces éléments ne laisse pas entendre qu'ils sont nécessairement non récurrents. Voir le rapprochement à la page 7.

Bénéfice ajusté par action (« BPA ajusté ») – de base : Bénéfice net ajusté, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires.

BPA ajusté – dilué : Bénéfice net ajusté, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires diluées.

BAIIA ajusté : Bénéfice net ou perte nette lié(e) aux activités poursuivies avant produits financiers et charges financières, charge d'impôt sur le résultat, amortissement, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles.

BAIIA sectoriel ajusté se rapporte au bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) lié(e) aux activités poursuivies avant amortissement, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles. La direction est d'avis que le BAIIA ajusté est une mesure complémentaire utile. Le BAIIA ajusté est présenté afin d'aider à déterminer la capacité de la Société à évaluer sa performance.

Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	251 098	50 458	317 985	106 246
Charges financières, montant net	16 612	12 654	31 047	26 996
Charge d'impôt sur le résultat	42 544	31 966	62 967	49 164
Amortissement des immobilisations corporelles	56 205	41 874	97 425	84 443
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	28 153	19 659	50 952	38 819
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 658	11 114	28 029	22 769
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(122 926)	—	(122 926)	(4 008)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	—	3	1
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	27	(94)	(3 911)	(7 740)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	5	—	5	—
BAIIA ajusté	285 379	167 631	461 576	316 690

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Livraison de colis et courrier				
Bénéfice opérationnel	29 543	16 393	47 867	27 960
Amortissement	6 595	6 167	13 134	12 406
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	—	1
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	—	1
BAIIA ajusté	36 138	22 560	61 001	40 368
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	202 628	24 148	224 764	37 237
Amortissement	29 116	12 733	41 628	25 430
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(122 926)	—	(122 926)	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	—	3	—
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	3	32	(6)	32
BAIIA ajusté	108 824	36 913	143 463	62 699
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	62 626	50 303	112 632	96 695
Amortissement	52 497	45 074	101 037	91 502
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	24	(126)	(3 905)	(7 773)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	5	—	5	—
BAIIA ajusté	115 152	95 251	209 769	180 424
Logistique				
Bénéfice opérationnel	35 566	16 388	64 626	35 562
Amortissement	9 306	8 450	19 623	16 171
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	(4 008)
BAIIA ajusté	44 872	24 838	84 249	47 725
Siège social				
Perte opérationnelle	(20 109)	(12 154)	(37 890)	(15 048)
Amortissement	502	223	984	522
BAIIA ajusté	(19 607)	(11 931)	(36 906)	(14 526)

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

La **marge du BAIIA ajustée** est calculée en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

Flux de trésorerie disponibles : Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies, moins les acquisitions d'immobilisations corporelles, plus les produits tirés de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente. La direction estime que cette mesure fournit un point de comparaison pour évaluer la performance de la Société quant à sa capacité de satisfaire aux exigences en matière de capital. Voir le rapprochement à la page 17.

Conversion des flux de trésorerie disponibles : BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en capital (excluant la propriété), divisé par le BAIIA ajusté.

Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	251 098	50 458	317 985	106 246
Charges financières, montant net	16 612	12 654	31 047	26 996
Charge d'impôt sur le résultat	42 544	31 966	62 967	49 164
Amortissement des immobilisations corporelles	56 205	41 874	97 425	84 443
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	28 153	19 659	50 952	38 819
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 658	11 114	28 029	22 769
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(122 926)	—	(122 926)	(4 008)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	—	3	1
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	27	(94)	(3 911)	(7 740)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	5	—	5	—
BAIIA ajusté	285 379	167 631	461 576	316 690
Additions de matériel roulant et d'équipement	(55 174)	(19 874)	(82 409)	(45 110)
Produits de la vente de matériel roulant et d'équipement	29 910	10 175	47 273	18 347
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en matériel roulant et équipement	260 115	157 932	426 440	289 927
Conversion des flux de trésorerie disponibles	91,1 %	94,2 %	92,4 %	91,5 %

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

La marge d'exploitation liée aux activités poursuivies est calculée comme le bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) lié(e) aux activités poursuivies en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

Ratio d'exploitation ajusté : Charges opérationnelles liées aux activités poursuivies, avant profit réalisé sur la vente d'une entreprise, du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et du profit ou de la perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'actifs incorporels (« **charges opérationnelles ajustées** »), déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant, divisées par les revenus avant la surcharge de carburant. Bien que le ratio d'exploitation ajusté ne soit pas une mesure financière définie par les IFRS, il constitue une mesure largement répandue dans l'industrie du transport, et la Société le considère comme un indicateur valable à des fins de comparaison pour évaluer sa performance. En outre, afin de faciliter la comparaison du niveau d'activité commerciale et des coûts opérationnels entre les périodes, la Société compare les revenus avant la surcharge de carburant (les « revenus ») et redistribue les revenus liés à la surcharge de carburant dans les charges liées aux matières et aux services qui sont incluses dans les charges opérationnelles.

Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Charges opérationnelles	1 526 454	703 417	2 573 516	1 540 598
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	122 926	—	122 926	4 008
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	(3)	—	(3)	(1)
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(27)	94	3 911	7 740
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	(5)	—	(5)	—
Charges opérationnelles ajustées	1 649 345	703 511	2 700 345	1 552 345
Revenus liés à la surcharge de carburant	(185 738)	(58 389)	(275 411)	(153 799)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 463 607	645 122	2 424 934	1 398 546
Revenus avant la surcharge de carburant	1 650 970	740 106	2 710 104	1 569 205
Ratio d'exploitation ajusté	88,7 %	87,2 %	89,5 %	89,1 %

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté des secteurs isolables du transport de lots brisés et transport de lots complets et rapprochement des secteurs opérationnels du transport de lots complets :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Transport de lots brisés				
Total des revenus	716 027	127 528	866 549	282 860
Total des charges opérationnelles	513 399	103 380	641,785	245 623
Bénéfice opérationnel	202 628	24 148	224,764	37 237
Charges opérationnelles	513 399	103 380	641,785	245 623
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(6)	(32)	3	(32)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	122,926	—	122,926	—
Charges opérationnelles ajustées	636 319	103 348	764 714	245 591
Revenus liés à la surcharge de carburant	(90 762)	(13 190)	(109 658)	(34 212)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	545 557	90 158	655 056	211 379
Revenus avant la surcharge de carburant	625 265	114 338	756 891	248 648
Ratio d'exploitation ajusté	87,3 %	78,9 %	86,5 %	85,0 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	481 726	690	482 363	1 416
Transport de lots brisés - Canada	144 211	114 327	275 838	248 638
Éliminations	(672)	(679)	(1 310)	(1 406)
	625 265	114 338	756 891	248 648
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	67 568	—	67 568	—
Transport de lots brisés - Canada	23 192	13 190	42 089	34 212
Éliminations	2	—	1	—
	90 762	13 190	109 658	34 212
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)				
Transport de lots brisés - États-Unis	170 818	79	170 883	163
Transport de lots brisés - Canada	31 810	24 069	53 881	37 074
	202 628	24 148	224 764	37 237
Transport de lots brisés - États-Unis				
Charges opérationnelles**	378 476	611	379 048	1 253
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(3)	—	(3)	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	122 926	—	122 926	—
Charges opérationnelles ajustées	501 399	611	501 971	1 253
Revenus liés à la surcharge de carburant	(67 568)	—	(67 568)	-
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	433 831	611	434 403	1 253
Revenus avant la surcharge de carburant	481 726	690	482 363	1 416
Ratio d'exploitation ajusté	90,1 %	88,6 %	90,1 %	88,5 %
Transport de lots brisés - Canada				
Charges opérationnelles**	135 593	103 448	264 046	245 776
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(3)	(32)	6	(32)
Charges opérationnelles ajustées	135 590	103 416	264 052	245 744
Revenus liés à la surcharge de carburant	(23 193)	(13 190)	(42 090)	(34 212)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	112 397	90 226	221 962	211 532
Revenus avant la surcharge de carburant	144 211	114 327	275 838	248 638
Ratio d'exploitation ajusté	77,9 %	78,9 %	80,5 %	85,1 %

** Charges opérationnelles excluant les éliminations au sein du secteur du transport de lots brisés

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

** Charges opérationnelles excluant les éliminations au sein du secteur du transport de lots complets

Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté des secteurs isolables du transport de lots brisés et transport de lots complets et rapprochement des secteurs opérationnels du transport de lots complets (suite) :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2021	30 juin 2020*	2021	30 juin 2020*
Transport de lots complets				
Total des revenus	547 964	372 425	1 022 570	823 835
Total des charges opérationnelles	485 338	322 122	909 938	727 140
Bénéfice opérationnel	62 626	50 303	122 632	96 695
Charges opérationnelles	485 338	322 122	909 938	727 140
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(24)	126	3 905	7 773
Charges opérationnelles ajustées	485 314	322 248	913 843	734 913
Revenus liés à la surcharge de carburant	(66 423)	(32 244)	(116 462)	(86 128)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	418 891	290 004	797 381	648 785
Revenus avant la surcharge de carburant	481 541	340 181	906 108	737 707
Ratio d'exploitation ajusté	87,0%	85,2 %	88,0 %	87,9 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	189 515	147 459	345 133	304 702
Transport conventionnel de lots complets - Canada	61 493	43 941	117 285	96 332
Transport spécialisé de lots complets	232 243	149 581	446 480	338 408
Éliminations	(1 710)	(800)	(2 790)	(1 735)
	481 541	340 181	906 108	737 707
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	31 494	16 975	54 922	42 768
Transport conventionnel de lots complets - Canada	7 019	3 627	12 863	10 184
Transport spécialisé de lots complets	28 047	11 683	48 869	33 257
Éliminations	(137)	(41)	(192)	(81)
	66 423	32 244	116 462	86 128
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	13 849	12 116	24 108	22 433
Transport conventionnel de lots complets - Canada	8 318	5 952	14 940	12 293
Transport spécialisé de lots complets	40 459	32 235	73 584	61 969
	62 626	50 303	112 632	96 695
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.				
Charges opérationnelles**	207 160	152 318	375 947	325 037
Revenus liés à la surcharge de carburant	(31 494)	(16 975)	(54 922)	(42 768)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	175 666	135 343	321 025	282 269
Revenus avant la surcharge de carburant	189 515	147 459	345 133	304 702
Ratio d'exploitation ajusté	92,7 %	91,8 %	93,0 %	92,6 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Charges opérationnelles**	60 194	41 616	115 208	94 223
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	17	—	17	—
Charges opérationnelles ajustées	60 211	41 616	115 225	94 223
Revenus liés à la surcharge de carburant	(7 019)	(3 627)	(12 863)	(10 184)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	53 192	37 989	102 362	84 039
Revenus avant la surcharge de carburant	61 493	43 941	117 285	96 332
Ratio d'exploitation ajusté	86,5 %	86,5 %	87,3 %	87,2 %
Transport spécialisé de lots complets				
Charges opérationnelles**	219 831	129 029	421 765	309 696
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(41)	126	3 888	7 773
Charges opérationnelles ajustées	219 790	129 155	425 653	317 469
Revenus liés à la surcharge de carburant	(28 047)	(11 683)	(48 869)	(33 257)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	191 743	117 472	376 784	284 212
Revenus avant la surcharge de carburant	232 243	149 581	446 480	338 408
Ratio d'exploitation ajusté	82,6 %	78,5 %	84,4 %	84,0 %

Rendement du capital investi (« RCI ») : La direction croit que le RCI est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds en capital. La Société calcule le RCI comme le bénéfice opérationnel moins les exclusions, après impôt, divisé par le capital investi moyen. Le bénéfice opérationnel moins les exclusions, après impôt, est calculé comme le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies pour les douze derniers mois avant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, le profit ou la perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, et l'amortissement des immobilisations incorporelles, déduction faite de l'impôt en utilisant le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie. Le capital investi moyen est calculé comme la moyenne, entre le début et la fin des douze derniers mois, du total des actifs moins les fournisseurs et autres payables, les impôts à payer et les provisions.

Rapprochement du rendement du capital investi par secteur :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2021	Au 30 juin 2020
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	98 660	72 024
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments	(1)	1
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(92)	(842)
Amortissement des immobilisations incorporelles	991	932
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	99 558	72 115
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	73 175	53 005
Immobilisations incorporelles	199 603	181 484
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	183 208	175 173
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(52 753)	(49 175)
Total du capital investi, exercice en cours	330 058	307 482
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	181 484	189 080
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	175 173	172 720
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(49 175)	(43 182)
Total du capital investi, exercice précédent	307 482	318 618
Capital investi moyen	318 770	313 050
Rendement du capital investi	23,0 %	16,9 %
Transport de lots brisés - Canada		
Bénéfice opérationnel	104 497	75 884
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(19)	1 446
Amortissement des immobilisations incorporelles	8 830	8 334
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	113 308	85 664
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	83 281	62 963
Immobilisations incorporelles	198 122	176 609
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	395 880	378 630
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(62 258)	(65 008)
Total du capital investi, exercice en cours	531 744	490 231
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	176 609	191 061
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	378 630	408 651
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(65 008)	(70 316)
Total du capital investi, exercice précédent	490 231	529 396
Capital investi moyen	510 988	509 814
Rendement du capital investi	16,3 %	12,4 %
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.		
Bénéfice opérationnel	53 532	49 064
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1 103)	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	6 815	8 735
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	59 244	57 799
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	43 544	42 482
Immobilisations incorporelles	311 081	321 910
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	604 054	543 167
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(109 419)	(74 589)
Total du capital investi, exercice en cours	805 716	790 488
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	321 910	325 286
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	543 167	558 681
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(74 589)	(78 255)
Total du capital investi, exercice précédent	790 488	805 712
Capital investi moyen	798 102	798 100
Rendement du capital investi	5,5 %	5,3 %

Rapprochement du rendement du capital investi par secteur (suite) :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2021	Au 30 juin 2020
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Bénéfice opérationnel	30 984	29 397
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	-	(8)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(17)	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 095	2 194
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	33 062	31 583
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	24 301	23 214
Immobilisations incorporelles	101 228	91 702
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	126 070	111 808
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(24 328)	(18 487)
Total du capital investi, exercice en cours	202 970	185 023
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	91 702	101 228
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	111 808	116 786
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(18 487)	(23 055)
Total du capital investi, exercice précédent	185 023	194 959
Capital investi moyen	193 997	189 991
Rendement du capital investi	12,5 %	12,2 %
Transport spécialisé de lots complets		
Bénéfice opérationnel	137 767	121 987
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	-	(1)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 878)	(19 537)
Amortissement des immobilisations incorporelles	11 654	10 194
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	142 543	112 643
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	104 769	82 793
Immobilisations incorporelles	515 946	455 301
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	555 667	459 221
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(64 984)	(53 985)
Total du capital investi, exercice en cours	1 006 629	860 537
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	455 301	449 981
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	459 221	529 805
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(53 985)	(59 427)
Total du capital investi, exercice précédent	860 537	920 359
Capital investi moyen	933 583	890 448
Rendement du capital investi	11,2 %	9,3 %
Logistique		
Bénéfice opérationnel	113 523	60 226
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	5	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 495	17 157
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	(4 008)
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	135 023	73 375
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	99 242	53 931
Immobilisations incorporelles	454 157	252 451
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	261 320	154 677
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(165 334)	(70 923)
Total du capital investi, exercice en cours	550 143	336 205
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	252 451	251 540
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	154 677	155 848
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(70 923)	(54 179)
Total du capital investi, exercice précédent	336 205	353 209
Capital investi moyen	443 174	344 707
Rendement du capital investi	22,4 %	15,6 %

RISQUES ET INCERTITUDES

Les résultats futurs de la Société peuvent être touchés par nombre de facteurs sur lesquels la Société n'a que peu ou aucun contrôle. Le texte suivant sur les facteurs de risque contient des déclarations prospectives. Les questions, les incertitudes et les risques suivants, entre autres choses, devraient être pris en considération au moment d'évaluer les activités, les perspectives, la situation financière, les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de la Société.

Concurrence. La Société fait face à la concurrence grandissante livrée par d'autres transporteurs au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Ces facteurs, y compris les facteurs suivants, peuvent nuire à la capacité de la Société de maintenir ou d'améliorer sa rentabilité et peuvent avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation de la Société :

- la Société rivalise avec de nombreuses autres sociétés de transport de différentes tailles, y compris des sociétés de transport canadiennes, américaines et mexicaines;
- les concurrents de la Société peuvent réduire périodiquement leurs tarifs de transport de marchandises pour accroître leur part de marché, ce qui pourrait limiter la capacité de la Société de maintenir ou d'augmenter ses tarifs de transport des marchandises ou de maintenir la croissance de ses activités;
- certains clients de la Société sont des sociétés de transport ou des sociétés qui exploitent également leur propre flotte de camions, et ils pourraient décider de transporter une plus grande partie de leurs marchandises ou de regrouper leurs activités de transport avec d'autres services;
- certains clients de la Société pourraient réduire le nombre de transporteurs qu'ils utilisent en choisissant des transporteurs « partenaires » à titre de fournisseurs de services approuvés ou en retenant les services de fournisseurs spécialisés, et, dans certains cas, la Société pourrait ne pas être choisie;
- de nombreux clients acceptent périodiquement des offres de divers transporteurs pour leurs besoins en matière d'expédition, et cette façon de faire pourrait entraîner une baisse des tarifs de transport des marchandises ou faire en sorte que la Société perde une part de son marché au profit de la concurrence;
- le marché pour les chauffeurs qualifiés peut être très concurrentiel, plus particulièrement dans le cas des activités en expansion de la Société aux États-Unis, et l'incapacité de la Société d'attirer et de retenir des chauffeurs pourrait entraîner une diminution de l'utilisation de son équipement ou obliger cette dernière à augmenter la rémunération qu'elle offre aux chauffeurs, lesquelles situations auraient toutes deux une incidence défavorable sur la rentabilité de la Société;
- les économies d'échelle dont peuvent bénéficier certains transporteurs de moindre taille grâce à des regroupements de fournisseurs pourraient permettre à ces transporteurs de faire concurrence à la Société;

- certains des concurrents de moindre importance de la Société pourraient ne pas s'être encore conformés entièrement à des règlements adoptés récemment, ce qui permettrait à ces concurrents de tirer avantage de la productivité additionnelle des chauffeurs;
- les progrès technologiques, notamment les systèmes de sécurité perfectionnés, les systèmes automatisés de triage, de manutention et de livraison des colis, la circulation de véhicules en peloton, l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement, la technologie des véhicules autonome et la numérisation des services de fret, peuvent obliger la Société à effectuer des investissements supplémentaires afin de rester concurrentielle, et les clients de la Société pourraient ne pas accepter les augmentations de tarifs requises pour couvrir le coût de ces investissements;
- les résultats de concurrents au chapitre de la sécurité pourraient être supérieurs à ceux de la Société, ou donner cette impression, ce qui pourrait nuire à la capacité de la Société de livrer concurrence;
- des expéditeurs à grand volume, comme Amazon.com, élaborent et mettent en place leurs propres services de livraison et font appel à des entrepreneurs indépendants pour la livraison, ce qui pourrait avoir pour effet de réduire le chiffre d'affaires de la Société et sa part de marché;
- les marques de l'entreprise peuvent faire l'objet d'une publicité défavorable (qu'elle soit justifiée ou non), et perdre une valeur importante, ce qui pourrait entraîner une réduction de la demande pour les services de la Société;
- la concurrence de sociétés de courtage de fret pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les tarifs de la Société et ses relations avec ses clients;
- la hausse des prix du carburant et la hausse connexe des surcharges de carburant pour les clients de la Société pourraient inciter certains des clients de la Société à envisager d'autres options de transport de marchandises, notamment le transport ferroviaire.

Réglementation. Au Canada, les transporteurs doivent obtenir des permis délivrés par les commissions de transport provinciales afin de transporter des marchandises d'une province à l'autre ou à l'intérieur d'une même province. Des permis sont également exigés par les organismes de réglementation des États-Unis et du Mexique pour le transport de marchandises au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Toute modification des règlements actuels ou futurs ou toute infraction à ces règlements pourrait avoir une incidence défavorable sur la portée des activités de la Société. Des lois et des règlements futurs plus rigoureux pourraient obliger la Société à modifier ses pratiques d'exploitation, avoir une incidence sur la demande pour les services de transport de marchandises ou obliger la Société à engager des frais additionnels importants. Les frais plus élevés engagés par la Société ou par les fournisseurs de la Société (qui les transmettent à la Société par

voie d'augmentations du prix de leurs produits) pourraient avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation de la Société.

En plus du régime de réglementation applicable aux activités au Canada, la Société étend ses activités aux États-Unis, et est donc davantage assujettie aux règles et règlements concernant le secteur des transports des États-Unis, y compris aux réglementations d'organismes fédéraux, étatiques et municipaux, notamment le Department of Transportation (le « DOT ») (par l'entremise, entre autres, de la Federal Motor Carrier Safety Administration (la « FMCSA »), l'Environmental Protection Agency (« EPA ») et le Department of Homeland Security. Tant au Canada qu'aux États-Unis, les chauffeurs doivent se conformer aux règlements sur la sécurité et la condition physique, y compris ceux ayant trait au dépistage de drogues et d'alcool, au rendement des chauffeurs en matière de sécurité et aux heures de service. Des questions telles que le poids et les dimensions de l'équipement, les émissions de gaz d'échappement et le rendement du carburant sont également soumises à la réglementation gouvernementale. La Société pourrait également être assujettie à de nouveaux règlements plus contraignants en ce qui concerne le rendement du carburant, les émissions de gaz d'échappement, les heures de service, le dépistage de drogues et d'alcool, l'ergonomie, la consignation des activités, les conventions collectives, la sécurité portuaire, les limites de vitesse, la formation des chauffeurs et d'autres questions ayant une incidence sur la sécurité et les méthodes d'exploitation.

Aux États-Unis, il existe actuellement deux méthodes d'évaluation de la sécurité et de l'aptitude des transporteurs. D'abord, aux termes du programme Compliance, Safety, Accountability Program (le « programme CSA »), les flottes de véhicules sont comparées entre elles aux fins d'évaluation et de classement en fonction de certaines normes liées, et ce, en analysant les données provenant d'événements de sécurité récents et des résultats d'enquêtes. Ensuite, la cote de sécurité du Department of Transportation, qui est fondée sur une enquête réalisée sur place et qui influe sur la capacité d'un transporteur de mener des activités commerciales entre les États. De plus, d'autres règles ont été proposées par la FMCSA qui modifieraient les méthodes utilisées pour déterminer la sécurité et l'aptitude des transporteurs.

Dans le cadre du programme de la CSA, les transporteurs sont évalués et classés par rapport à leurs pairs en fonction de sept catégories de données liées à la sécurité. Les sept catégories de données liées à la sécurité comprennent actuellement la conduite non sécuritaire, la conformité aux heures de service, la condition physique des chauffeurs, le dépistage des substances contrôlées ou d'alcool, l'entretien des véhicules, la conformité aux règlements sur les matières dangereuses et l'indicateur d'accident (catégories appelées « BASICs »). Les transporteurs sont regroupés par catégorie avec d'autres transporteurs qui affichent un nombre équivalent d'événements de sécurité (c.-à-d. des accidents, des inspections ou des infractions); les transporteurs sont classés et se voient attribuer une cote en percentiles ou une note. Si l'entreprise faisait l'objet de telles interventions, cela pourrait avoir une incidence négative sur les activités de l'entreprise, sa situation

financière et ses résultats d'exploitation. La flotte de véhicules de la Société pourrait être moins bien classée que celle d'autres transporteurs. Rien ne garantit que nous serons en mesure de maintenir nos cotes de sécurité actuelles ou que nous ne ferons pas l'objet d'interventions à l'avenir. La Société recrute des chauffeurs débutants et ceux-ci sont plus susceptibles d'être à l'origine d'événements défavorables aux termes du programme CSA. Le cas échéant, cela pourrait : compliquer le recrutement de chauffeurs aux États-Unis; inciter des chauffeurs de grande qualité à chercher un emploi auprès d'autres transporteurs; limiter le bassin de chauffeurs disponibles; ou inciter les clients de la Société à choisir d'autres transporteurs mieux classés que la Société au chapitre de la sécurité. Dans tous ces cas, cela aurait des conséquences défavorables importantes sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. De tels événements pourraient donner lieu à une augmentation des primes d'assurance de la Société. De plus, la concurrence pour des chauffeurs possédant des antécédents enviables au chapitre de la sécurité pourrait s'intensifier, ce qui pourrait donner lieu à une augmentation des charges salariales relatives aux chauffeurs. La Société pourrait également être contrainte d'engager des frais plus élevés que prévu pour améliorer son score au chapitre de la sécurité.

En décembre 2015, le Congrès des États-Unis a adopté un nouveau projet de loi sur le financement des autoroutes appelé Fixing America's Surface Transportation Act (la « loi FAST »). La Loi FAST prévoit une réforme importante du programme CSA et impose à la FMCSA d'effectuer une étude sur le système de pointage utilisé dans le cadre du programme CSA aux fins de déterminer dans quelle mesure ce système permet d'identifier les transporteurs à haut risque et de prévoir les risques d'accident. Cette étude, qui a été réalisée et remise à la FMCSA en juin 2017, comprenait plusieurs recommandations visant à rendre le programme CSA plus équitable, plus précis et plus fiable. En juin 2018, la FMCSA a soumis au Congrès des États-Unis un rapport indiquant les changements qu'elle pourrait apporter au programme CSA compte tenu des résultats de l'étude. Ces changements concernaient notamment la mise à l'essai et l'adoption éventuelle d'une nouvelle théorie de modélisation des risques, la cueillette et la divulgation éventuelle d'autres données sur les transporteurs, ainsi que des mesures révisées pour les seuils d'intervention. L'adoption de ces changements dépend des résultats de la nouvelle théorie de modélisation et des commentaires du public. Il n'y a donc aucune certitude quant au moment où ces changements seront mis en œuvre, le cas échéant, ni quant à la mesure dans laquelle ces changements seront mis en œuvre. La Loi FAST expire en septembre 2021 et le Congrès des États-Unis a fait part de son intention d'envisager une mesure routière pluriannuelle qui permettrait de mettre à jour la Loi FAST, ce qui pourrait entraîner d'autres changements au programme CSA. Tout changement qui donne lieu à une augmentation de la probabilité que la Société obtienne une note défavorable pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation et la rentabilité de cette dernière.

En décembre 2016, la FMCSA a établi une règle définitive établissant un centre d'information national sur le dépistage de drogues et d'alcool, et exigeant que les médecins examinateurs présentent des rapports sur les infractions par des chauffeurs de véhicules commerciaux aux exigences de la FMCSA en ce qui concerne les tests de dépistage de consommation de drogue ou d'alcool. Les transporteurs routiers aux États-Unis devront s'informer auprès du centre d'information pour savoir si des chauffeurs ou des candidats à des postes de chauffeurs n'ont pas d'antécédents de violations de la réglementation fédérale régissant la consommation de drogues et d'alcool qui leur interdisent de conduire des véhicules automobiles commerciaux. La règle définitive est entrée en vigueur le 4 janvier 2017, la date de conformité étant fixée au 6 janvier 2020. En décembre 2019, la FMCSA a annoncé une règle définitive qui prolonge de trois ans la date à laquelle les organismes de délivrance de permis de conduire des États doivent se conformer à certaines exigences du centre d'information national sur le dépistage de drogues et d'alcool. La règle de décembre 2016 concernant le permis de conduire commercial exigeait à l'origine que les États demandent des renseignements au centre d'information national sur le dépistage de drogues et d'alcool avant de délivrer, de renouveler, de mettre à niveau ou de transférer un permis de conduire commercial. Cette nouvelle mesure permettra aux États de retarder leur conformité à l'exigence jusqu'en janvier 2023.

De plus, d'autres règles ont récemment été proposées ou finalisées par la FMCSA, y compris i) une règle qui avait été proposée en 2016 et qui exige l'installation sur les camions-tracteurs lourds de dispositifs qui limitent la vitesse maximale; et ii) une règle établissant des normes minimales en matière de formation pour les personnes qui présentent pour la première fois une demande de permis de chauffeur commercial et pour les chauffeurs expérimentés qui veulent être en mesure de conduire des véhicules plus lourds ou des véhicules de transport de matières dangereuses. Cette règle a été finalisée en décembre 2016 et sa date de conformité est en février 2020. (Toutefois, les responsables de la FMCSA ont récemment retardé de deux ans la mise en œuvre officielle de la règle définitive.) En juillet 2017, le DOT a annoncé qu'il ne chercherait plus à faire adopter une règle imposant l'installation de dispositifs limitant la vitesse, mais il n'a pas exclu la possibilité qu'il pourrait tenter ultérieurement de faire adopter une telle règle. En 2019, les représentants du Congrès des États-Unis ont proposé une règle semblable portant sur les dispositifs de limitation de vitesse. L'effet de ces règles, dans la mesure où elles entrent en vigueur, serait de réduire la productivité et/ou la disponibilité des chauffeurs, ce qui, dans les deux cas, aurait une incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Toutes les divisions de la Société opérant aux États-Unis ont actuellement une note satisfaisante selon le DOT, ce qui correspond à la note la plus élevée selon le barème actuel de notation en matière de sécurité. Si les divisions de la Société opérant aux États-Unis recevaient une note non satisfaisante selon le DOT ou une note assujettie à des conditions, cela aurait une incidence défavorable importante sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation, car une

note satisfaisante selon le DOT peut être une condition de contrats avec des clients, et qu'une note non satisfaisante ou assujettie à des conditions pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société ou les restreindre de façon importante et faire augmenter les coûts d'assurance de la Société.

La FMCSA a proposé l'adoption de règlements qui modifieraient le système de notation actuel et les labels de sécurité attribués aux transporteurs évalués par le DOT. Aux termes des règlements qui ont été proposés en 2016, la méthodologie utilisée pour déterminer la note de sécurité d'un transporteur selon le DOT tiendrait compte notamment des résultats des chauffeurs et de l'équipement du transporteur au chapitre de la sécurité routière, ainsi que des résultats obtenus dans le cadre d'enquêtes. Les transporteurs qui dépasseraient certains seuils fondés sur ces résultats recevraient une note témoignant de leurs lacunes au chapitre de la sécurité. Les règlements proposés ont été retirés en mars 2017, mais la FMCSA a indiqué qu'un processus comparable pourrait être mis en œuvre ultérieurement. Si de tels règlements étaient adoptés et si la Société recevait une note défavorable au chapitre de la sécurité, cela aurait une incidence défavorable importante sur les activités de la Société, comme si celle-ci avait reçu une note défavorable ou une note assujettie à des conditions en vertu des règlements actuels. De plus, de piètres résultats au chapitre de la sécurité pourraient donner lieu à des responsabilités accrues, à une augmentation des primes d'assurance, des frais d'entretien et des coûts d'équipements, ainsi qu'à d'éventuelles pertes de clients, ce qui aurait des conséquences défavorables importantes sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. La FMCSA est également dans les premières phases de planification d'une nouvelle étude sur les causes d'accidents de gros camions. Bien qu'il ne soit pas encore clair si une telle étude sera achevée, les résultats d'une telle étude pourraient donner lieu à d'autres règles proposées ou définitives en matière de sécurité et d'aptitude aux États-Unis.

Périodiquement, la FMCSA propose et met en œuvre des changements aux règlements ayant une incidence sur les heures de service. Ces changements peuvent avoir une incidence défavorable sur la productivité de l'entreprise, ainsi que sur ses activités et sa rentabilité en réduisant le nombre d'heures de travail par jour ou par semaine pour les chauffeurs et les entrepreneurs indépendants des États-Unis qu'emploie la Société ou encore perturber les activités du réseau de la Société. En août 2019, la FMCSA a publié une proposition visant à apporter des changements aux règles relatives aux heures de service afin que les chauffeurs des États-Unis bénéficient d'une plus grande souplesse relativement à la pause de 30 minutes et à la répartition du temps dans la couchette du camion. Cette proposition prolongerait également de deux heures la période de service pour les chauffeurs qui font face à des conditions météorologiques défavorables et prolongerait l'exemption pour le transport sur de courtes distances en allongeant la période maximale de service des chauffeurs de 12 à 14 heures. En juin 2020, la FMCSA a adopté une règle finale, substantiellement tel que proposé, qui est entrée en vigueur en septembre 2020. Toutes les

modifications futures à la réglementation sur les heures de service pourraient avoir une incidence importante et défavorable sur les activités et la rentabilité de la Société.

La U.S. National Highway Traffic Safety Administration, l'EPA et certains États des États-Unis, notamment la Californie, ont adopté des règlements visant à réduire les émissions des camions-tracteurs ou à accroître les économies de carburant de l'équipement utilisé par la Société. Certains de ces règlements sont déjà en vigueur, et des normes plus rigoureuses en matière d'émissions et d'économies de carburant entreront en vigueur au cours des prochaines années. Aux États-Unis, d'autres règlements proposés auraient également pour effet de relever ces normes. De plus, les législateurs et régulateurs fédéraux et étatiques des États-Unis ont soit adopté ou examinent actuellement un éventail d'exigences légales liées aux changements climatiques portant notamment sur les émissions de carbone et de gaz à effet de serre. Ces exigences légales pourraient limiter les émissions de carbone dans certains États et certaines municipalités des États-Unis. Certaines de ces exigences légales limitent l'endroit où les camions-tracteurs à moteur diesel (comme ceux de la Société) peuvent tourner au ralenti et la durée pendant laquelle ils peuvent le faire, ce qui pourrait obliger la Société à acheter des groupes moteurs de bord qui n'exigent pas que le moteur tourne au ralenti ou à modifier le comportement des chauffeurs de l'entreprise, ce qui pourrait entraîner une baisse de la productivité ou une augmentation du roulement du personnel. Tous ces règlements ont donné lieu et pourraient continuer de donner lieu à des augmentations du prix des nouveaux camions-tracteurs et des nouvelles remorques, et à des frais supplémentaires au titre de la modernisation des camions-tracteurs et des remorques de la Société et de l'entretien, à une réduction de la productivité et à l'augmentation des coûts d'exploitation, surtout si ces coûts ne sont pas compensés par des économies de carburant potentielles. Si de telles incidences défavorables se présentent, en combinaison de l'incertitude quant à la fiabilité de nouveaux moteurs diesel et de la valeur résiduelle de l'équipement de la Société, cela pourrait avoir des répercussions négatives importantes sur les activités, les résultats d'exploitation ou la situation financière de la Société. De plus, tout règlement futur qui impose des restrictions, des plafonds, des taxes ou d'autres contrôles à l'égard des émissions de gaz à effet de serre pourrait avoir une incidence défavorable sur les activités et les résultats financiers de la Société. La Société ne peut pas prédire dans quelle mesure ses activités et sa productivité seront touchées par la réglementation future. Elle continuera de surveiller sa conformité aux règlements environnementaux des États-Unis et des États.

En mars 2014, la Ninth Circuit Court of Appeals des États-Unis a jugé que l'application aux chauffeurs de camion, qui traversent plusieurs États, des lois de la Californie régissant la rémunération et les heures de travail n'est pas interdite par la législation fédérale des États-Unis. Ce jugement a été porté en appel devant la Cour suprême des États-Unis. Cette dernière a décidé de rejeter l'appel en mai 2015, et, en conséquence, la décision de la Ninth Circuit Court of Appeals continue de prévaloir. Toutefois, en décembre 2018, la FMCSA a accordé une

requête déposée par l'American Trucking Associations qui établit que la loi fédérale prévaut sur les lois californiennes en matière de salaires et d'heures de travail, et que les chauffeurs de camion qui traversent plusieurs États ne sont pas assujettis à ces lois. La décision de la FMCSA a été portée en appel par des groupes syndicaux et de nombreuses poursuites ont été intentées devant les tribunaux fédéraux américains pour tenter d'infirmer la décision, et il n'est donc pas certain qu'elle sera maintenue. Les lois des États-Unis actuelles et futures, étatiques ou locales, régissant la rémunération et les heures de travail, y compris les lois régissant les périodes de repos et les périodes réservées aux repas des employés, sont très différentes des lois fédérales des États-Unis sur ces mêmes questions. De plus, la rémunération à la pièce des chauffeurs, qui est une norme dans l'industrie, a été considérée comme non conforme aux lois de l'État sur le salaire minimum. En conséquence, la Société et d'autres sociétés œuvrant dans le même secteur sont assujetties à des lois très variées régissant la rémunération et les heures de travail aux États-Unis. En outre, l'incertitude relative à l'application pratique des lois sur les salaires et les heures de travail pourrait, à l'avenir, entraîner des coûts supplémentaires pour la Société et le secteur dans son ensemble. Tout résultat négatif à l'égard de l'une ou l'autre des poursuites susmentionnées pourrait avoir une incidence défavorable importante pour la Société. Une loi fédérale a été proposée en vue d'harmoniser les lois étatiques et locales régissant la rémunération et les heures de travail des chauffeurs de camion qui traversent plusieurs États, mais l'adoption de cette loi est incertaine. Si cette législation fédérale n'est pas adoptée, la Société devra soit continuer de se conformer aux lois étatiques et locales plus rigoureuses applicables à l'ensemble de sa flotte aux États-Unis, soit réviser ses systèmes de gestion pour se conformer aux différentes lois étatiques et locales. Dans un cas comme dans l'autre, cela pourrait donner lieu à une augmentation de ses frais de conformité et de ses coûts de main-d'œuvre, à une augmentation de la rotation des chauffeurs, à une diminution de l'efficacité et à un risque accru de non-conformité. En avril 2016, la Food and Drug Administration (FDA) a publié une règle définitive établissant les exigences pour les expéditeurs, les chargeurs, les transporteurs par véhicule automobile et par véhicule ferroviaire, ainsi que les réceptionnaires engagés dans le transport des aliments, lesquels doivent respecter des pratiques de transport sanitaire pour assurer la salubrité des aliments qu'ils transportent dans le cadre de la Food Safety Modernization Act (FSMA). Cette règle énonce les exigences relatives i) à la conception et à l'entretien de l'équipement servant au transport des aliments, ii) aux mesures prises pendant le transport des aliments pour assurer la salubrité des aliments, iii) à la formation du personnel du transporteur sur les pratiques de transport sanitaire des aliments et iv) à la tenue et la conservation des dossiers contenant les procédures écrites, et décrivant les ententes et la formation liées aux éléments susmentionnés. Ces exigences sont entrées en vigueur pour les grands transporteurs en avril 2017 et s'appliquent également si la Société agit comme transporteur ou courtier. Si la Société était reconnue coupable d'avoir enfreint les lois ou les règlements applicables liés à la FSMA ou si elle transportait des aliments ou des marchandises contaminés ou qui

sont reconnus comme cause de maladie ou de mort, la Société pourrait faire l'objet d'amendes importantes, de poursuites, de pénalités ou de poursuites au criminel et au civil qui pourraient avoir une incidence défavorable sur ses activités, sa situation financière et les résultats de ses activités.

Les modifications apportées à des règlements existants ou la mise en application de nouveaux règlements, comme ceux qui régissent la taille des remorques, les émissions, les économies de carburant, les heures de service, l'obligation d'installer des dispositifs de consignation électronique des données de bord, et le dépistage de drogues et d'alcool au Canada, aux États-Unis et au Mexique, pourraient accroître la capacité du secteur ou améliorer la position de certains concurrents, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, aurait une incidence défavorable sur les prix et les volumes ou obligerait la Société à effectuer des investissements supplémentaires. L'incidence à court terme et à long terme des modifications apportées à des lois ou à des règlements sont difficiles à prédire, mais de telles modifications pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation de la Société.

Le droit de continuer à détenir les licences et les permis exigés dépend généralement du maintien d'une conformité satisfaisante aux lignes directrices, politiques et lois en matière de réglementation et de sécurité. Bien que la Société s'engage à respecter les lois et les mesures de sécurité, rien ne garantit qu'elle s'y conformera intégralement en tout temps. Par conséquent, à un moment ou à un autre dans l'avenir, la Société pourrait être tenue d'engager des frais importants pour maintenir ou améliorer son dossier de conformité.

Activités aux États-Unis et au Mexique. Une part croissante des revenus de la Société provient de ses activités aux États-Unis et de ses activités de transport à destination du Mexique et en provenance de ce pays. Les activités internationales de la Société comportent divers risques, notamment ceux qui sont liés aux fluctuations des monnaies étrangères, aux changements dans la vigueur économique ou la hausse de la volatilité dans l'économie de pays étrangers dans lesquels la Société fait affaire, à la difficulté de faire respecter des droits contractuels et des droits de propriété intellectuelle, au fardeau en matière d'observation des lois concernant l'exportation et l'importation, au vol et au vandalisme, et à l'instabilité sociale, politique et économique. Les activités internationales de la Société pourraient être touchées de façon défavorable par des restrictions sur les déplacements. Les activités internationales de la Société comportent d'autres risques, notamment ceux qui sont liés aux politiques commerciales restrictives, à l'imposition de droits, aux modifications apportées à des accords commerciaux ou à d'autres traités, aux taxes ou aux redevances perçues par des gouvernements étrangers, aux changements défavorables dans la réglementation, y compris les lois et les règlements fiscaux, des pays étrangers dans lesquels la Société fait affaire, à la conformité avec les lois anticorruption, aux restrictions sur le retrait des investissements étrangers, à la capacité d'identifier et de retenir des gestionnaires locaux ayant les compétences requises et au défi de gérer des activités dans des milieux culturels et géographiques

différents. La Société ne peut pas garantir sa conformité en tout temps à toutes les lois applicables, et des violations de ces lois pourraient occasionner des amendes élevées, des sanctions civiles ou pénales, des dommages à la réputation et une diminution du caractère concurrentiel, des litiges ou des mesures réglementaires, ainsi que d'autres conséquences pouvant avoir un effet négatif sur les résultats d'exploitation de la Société.

Les États-Unis ont imposé des droits de douane sur certains produits d'acier et d'aluminium importés. La mise en œuvre de ces tarifs, ainsi que l'imposition d'autres tarifs et quotas, ou la modification de certains accords commerciaux, y compris les tarifs qui s'appliquent au commerce des marchandises entre les États-Unis et la Chine, pourraient, entre autres choses, donner lieu à une augmentation du prix des marchandises utilisées par les fournisseurs de la Société pour produire de nouveaux équipements générant des revenus ou donner lieu à une augmentation du prix du carburant. De telles augmentations des coûts des fournisseurs des équipements générant des revenus de la Société seraient vraisemblablement transférées à la Société. Dans le cas d'augmentations du prix du carburant, la Société pourrait ne pas être en mesure de recouvrer intégralement le montant de ces augmentations grâce à des augmentations de ses tarifs ou au programme de surcharge de carburant de la Société, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, aurait une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

L'Accord Canada-États-Unis-Mexique (« ACEUM ») est entré en vigueur en juillet 2020. Selon le Bureau du représentant au Commerce des É.-U., l'ACEUM a notamment pour objectif de moderniser le commerce des aliments et de l'agriculture, de faire progresser les règles d'origine pour les automobiles et les camions, et d'améliorer la protection de la propriété intellectuelle. Il est difficile de prédire à cette étape quelles pourraient être les répercussions de l'ACEUM sur l'économie, y compris le secteur des transports. Cependant, compte tenu de la quantité de marchandises qui sont transportées par camion en Amérique du Nord, si l'ACEUM est adopté, il pourrait avoir une incidence importante sur l'offre et la demande dans le secteur du transport et avoir une incidence défavorable sur la quantité et le mouvement de fret transporté par l'entreprise ainsi que sur les modèles de transport.

Le département du Trésor des États-Unis possède les pouvoirs requis pour promulguer des règlements et des directives en matière d'interprétation pouvant avoir une incidence importante sur la façon dont la Société appliquera la loi, ainsi que sur ses résultats d'exploitation pour des périodes futures. Il n'y a aucune certitude quant au moment où ces règlements et ces directives en matière d'interprétation seront adoptés, ni quant à leur portée. De plus, des États des États-Unis ou des pays étrangers pourraient modifier leurs lois fiscales par suite de ces réformes fiscales, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les résultats de la Société.

De plus, si la Société ne peut pas conserver ses certifications aux termes du programme Free and Secure Trade (« FAST ») et du

programme U.S. Customs Trade Partnership Against Terrorism (« C-TPAT »), cela pourrait occasionner des retards importants aux douanes et faire en sorte que ses activités transfrontalières soient moins efficaces que celles d'autres transporteurs qui obtiennent et conservent de telles certifications.

Environnement d'exploitation et caractère saisonnier. La Société est exposée à des facteurs, notamment les suivants, qui ont une incidence sur son environnement d'exploitation :

- les frais futurs liés aux assurances et aux demandes de règlement de la Société, y compris le coût des primes d'assurance de responsabilité civile de la Société ainsi que le nombre et le montant des demandes de règlement, pourraient être supérieurs aux niveaux atteints par le passé, ce qui pourrait obliger la Société à engager des frais additionnels et entraîner une baisse de ses bénéfices;
- la baisse de la demande pour de l'équipement usagé générant des revenus pourrait entraîner une baisse des ventes de l'équipement, une diminution des valeurs de revente et une diminution des profits réalisés (ou des pertes subies) sur les ventes d'actifs;
- les fournisseurs de camions-tracteurs et de remorques pourraient réduire leur production en conséquence de la baisse de la demande consécutive à un ralentissement de l'économie ou à une pénurie de certaines composantes, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la capacité de la Société d'acheter des quantités suffisantes de nouvel équipement générant des revenus pour lui permettre de maintenir son taux de croissance souhaité et avoir un impact négatif sur les résultats financiers de la Société si elle engage des coûts plus élevés pour l'achat de tracteurs et de remorques;
- l'augmentation des prix du nouvel équipement générant des revenus, les changements apportés à la conception des nouveaux moteurs, la diminution de l'efficacité de l'équipement découlant des nouveaux moteurs conçus pour réduire les émissions, ou la moins grande disponibilité du nouvel équipement générant des revenus.

La productivité des camions-tracteurs de la Société baisse pendant l'hiver, car le mauvais temps freine les activités et que certains expéditeurs réduisent leurs envois après le début de l'hiver. Les produits d'exploitation pourraient également baisser en raison des intempéries et des vacances, étant donné que les produits d'exploitation sont directement reliés aux nombres de journées de travail des expéditeurs. Au même moment, les frais d'exploitation pourraient augmenter et l'efficacité du carburant pourrait baisser en raison du fonctionnement des moteurs au ralenti et du fait que les intempéries occasionnent une augmentation de la fréquence des accidents, une augmentation des réclamations et une hausse des frais liés à la réparation de l'équipement. La Société pourrait également subir les contrecoups d'événements imprévus, y compris des tornades, des ouragans, des blizzards, des tempêtes de verglas, des inondations, des incendies, des tremblements de terre et des explosions. Ces événements pourraient perturber les approvisionnements en carburant, faire augmenter les frais de carburant, perturber les envois ou les trajets, perturber les économies

régionales, endommager ou détruire des biens de la Société ou avoir une incidence défavorable sur l'entreprise ou la situation financière de clients de la Société. Chacun de ces éléments peut avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation de la Société ou accroître la volatilité de ces résultats d'exploitation.

Conjoncture économique, conjoncture commerciale et conditions du crédit. Les activités de la Société sont assujetties à des facteurs relatifs à la conjoncture économique générale, aux conditions du crédit et aux conditions réglementaires, qui sont largement indépendants de la volonté de la Société et qui pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les résultats opérationnels de la Société.

L'industrie dans laquelle évolue la Société est soumise à des pressions cycliques, et les activités de la Société sont influencées par un certain nombre de facteurs qui peuvent avoir une incidence défavorable importante sur les résultats opérationnels de la Société, dont plusieurs d'entre eux sont indépendants de la volonté de la Société. Selon la Société, certains des plus importants facteurs sont les suivants : i) la capacité excédentaire des véhicules motorisés et des remorques dans l'industrie du transport par rapport à la demande de services d'expédition; ii) les diminutions de la valeur de revente de l'équipement usagé; iii) le recrutement et le maintien en poste de chauffeurs qualifiés; iv) les grèves, les arrêts de travail ou les ralentissements de travail au sein des installations de la Société ou des installations du client, des installations portuaires ou frontalières ou d'autres installations liées à des activités d'expédition; v) la conformité aux exigences réglementaires en vigueur; vi) les hausses des taux d'intérêt, des taxes sur les carburants, des droits de péage et les droits de licence et d'enregistrement; et vii) la hausse des coûts de santé, d'assurance et de réclamations aux États-Unis.

La Société est également touchée par ce qui suit : i) les cycles de récession, qui ont tendance à se caractériser par la faiblesse de la demande et une pression à la baisse exercées sur les taux; ii) la variation des niveaux des stocks des clients et de la disponibilité du financement pour leur fonds de roulement; iii) les changements dans la façon dont les clients de la Société choisissent d'obtenir des services ou d'utiliser les services de la Société; et iv) les ralentissements dans les cycles opérationnels de clients, tels que les ventes au détail et la production, soit des secteurs dans lesquels la Société compte une importante concentration de clients. La conjoncture économique pourrait avoir une incidence défavorable sur des clients, leur demande de services de la Société ou leur capacité à payer pour ces services. Les clients qui sont confrontés à une conjoncture économique défavorable représentent un plus grand potentiel de perte, et la Société pourrait être tenue d'augmenter ses provisions pour créances douteuses.

Les conditions économiques qui font diminuer la demande de services d'expédition et augmenter l'offre de véhicules motorisés et de remorques peuvent exercer une pression à la baisse sur les tarifs et l'utilisation de l'équipement, ce qui pourrait faire baisser la productivité des actifs. Les risques associés à ces facteurs prennent plus

d'importance lorsque l'économie est affaiblie. Parmi les principaux risques qui pourraient survenir au cours de ces périodes, il y a notamment les suivants :

- la Société pourrait connaître une réduction de l'ensemble du transport de marchandises, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'utilisation des actifs de la Société;
- les circuits pour le transport de marchandises pourraient être modifiés du fait que les chaînes d'approvisionnement ont été complètement revues, ce qui entraînerait un déséquilibre entre la capacité de la Société d'offrir des services de transport et la demande des clients pour de tels services;
- dans le but d'obtenir des chargements, la Société pourrait être contrainte d'accepter un plus grand nombre de chargements de courtiers de fret, dont les tarifs sont généralement plus bas, ou être contrainte d'accepter un plus grand nombre de miles ne générant pas de revenus;
- la Société peut augmenter la taille de sa flotte pendant les périodes où la demande pour le fret est élevée, mais les concurrents de la Société pourraient augmenter également leur capacité au même moment, et la Société pourrait subir des pertes supérieures à celles de ses concurrents si, en conséquence d'une baisse de la demande pour des services de fret, la Société était forcée de vendre à perte certains actifs;
- des clients pourraient, dans le but de diminuer leurs coûts, demander des soumissions de services de transport de marchandises auprès de diverses sociétés de camionnage ou choisir des concurrents qui offrent des tarifs moins élevés que ceux de la Société, ce qui obligerait cette dernière à baisser ses tarifs ou à renoncer à un certain volume de marchandises;
- le fait de ne pas avoir accès à des sources courantes de crédit ou à des prêts pour l'obtention de capitaux pourrait entraîner une incapacité à assurer un financement par le crédit selon des modalités satisfaisantes.

La Société peut faire face à des hausses de coûts qui sont indépendantes de sa volonté et qui pourraient réduire de façon importante sa rentabilité si elle n'est pas en mesure d'augmenter suffisamment ses tarifs. Ces hausses de coûts comprennent, notamment, les hausses des prix du carburant et de l'énergie, des salaires des chauffeurs et des employés de bureau, des coûts des services de transport, des taxes et impôts, des taux d'intérêt, des droits de péage, des droits de licence et d'enregistrement, des primes d'assurance et des demandes de règlement, des coûts de l'équipement générant des revenus, des coûts relatifs à l'entretien, et des coûts des pneus et d'autres composantes. Des grèves ou d'autres arrêts de travail dans des centres de services de la Société ou dans des sites de clients, dans des sites portuaires ou frontaliers ou dans d'autres sites d'expédition, une détérioration de l'infrastructure de transport du Canada, des États-Unis et du Mexique, et une réduction des investissements dans une telle infrastructure, des actes de terrorismes ou des conflits armés ou des menaces d'actes de terrorisme ou de conflits armés, les efforts déployés pour combattre le terrorisme, les

actions militaires contre un pays étranger ou un groupe établi dans un pays étranger, ou des exigences accrues en matière de sécurité pourraient donner lieu à une usure ou un endommagement du matériel de la Société, à de l'insatisfaction chez les chauffeurs, à une baisse de la demande, à une diminution de la disponibilité du crédit, à une augmentation des prix du carburant ou à des fermetures temporaires de sites d'expédition ou des sites frontaliers entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. De plus, la Société pourrait ne pas être en mesure d'ajuster de façon appropriée ses coûts et sa dotation en personnel afin de répondre aux demandes changeantes des marchés. Dans les périodes de changements rapides, il est plus difficile de faire correspondre la taille de l'effectif de la Société avec les besoins commerciaux de celle-ci.

Les activités de la Société, exception faite de ses activités de courtage, sont hautement capitalistiques et nécessitent d'importantes immobilisations. Si la demande prévue diffère fortement de la demande réelle, la Société pourrait détenir trop d'actifs ou pas assez. Durant les périodes de baisse de la demande, les actifs de la Société pourraient ne pas être pleinement utilisés et celle-ci pourrait être contrainte de vendre de l'équipement sur le marché libre ou de rendre certains équipements loués afin que la taille de sa flotte soit proportionnelle à la demande. La Société pourrait subir des pertes par suite de telles ventes ou pourrait être contrainte d'effectuer des paiements relativement à l'équipement qu'elle retourne, particulièrement lorsque le marché pour le matériel d'occasion est peu vigoureux. Dans un cas comme dans l'autre, cela aurait une incidence défavorable sur la rentabilité de la Société.

La clientèle de la Société est diversifiée, mais si certains de ses clients faisaient faillite ou décidaient de faire affaire avec un concurrent de la Société, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la Société. Si les flux de trésorerie dégagés par la Société étaient insuffisants, cette dernière devrait combler autrement ses besoins de capital, notamment en procédant à des opérations de financement. Si la Société n'était pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et d'obtenir du financement selon des modalités qui lui sont favorables, elle pourrait être contrainte de limiter la taille de sa flotte de véhicules, de conclure des conventions de financement moins favorables ou d'exploiter de l'équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui, dans tous les cas, aurait une incidence défavorable importante sur sa rentabilité.

Épidémie de coronavirus et ses variants (« COVID-19 ») ou autres épidémies semblables. La récente épidémie de COVID-19, comme n'importe quelle autre éclosion de maladie contagieuse ou tout événement de santé publique défavorable, est susceptible de nuire considérablement à la situation financière, aux liquidités, aux résultats d'exploitation et aux flux de trésorerie de la Société. L'épidémie de COVID-19 a contraint les autorités gouvernementales à mettre en œuvre de nombreuses mesures pour tenter de limiter la propagation du virus, comme des interdictions de voyage et des restrictions de déplacement, des quarantaines, des ordonnances de confinement sur place, un renforcement du contrôle des frontières et des ports, et des fermetures. Il y a une grande incertitude au sujet de ces mesures et des

mesures à venir possibles, lesquelles pourraient limiter notre capacité à répondre à la demande de la clientèle, mais aussi à réduire cette demande.

Certains employés de bureau de la Société travaillent à distance, ce qui pourrait perturber dans une certaine mesure les activités de nos équipes de direction, d'affaires, des finances et de la communication de l'information financière. En raison de l'épidémie de COVID-19, la Société pourrait connaître une augmentation du nombre d'absences ou de cessations d'emploi parmi ses conducteurs et son personnel non conducteur, ce qui pourrait nuire considérablement aux résultats d'exploitation de la Société. De plus, les activités d'exploitation de la Société pourraient être perturbées, en particulier dans les régions étant reconnues comme étant plus durement touchées par la COVID-19, ce qui entraînerait des répercussions négatives sur ses activités et ses résultats.

L'épidémie de COVID-19 a considérablement accentué l'incertitude entourant l'économie et la demande. Il est probable que l'épidémie actuelle de COVID-19 ou la propagation continue de la maladie provoquent un ralentissement de l'économie, allant même jusqu'à entraîner une récession mondiale. Les risques associés à un ralentissement de l'économie ou à une récession sont décrits dans notre rubrique « facteurs de risque » intitulée « Conjoncture économique, conjoncture commerciale et conditions du crédit ».

Il est très difficile de prédire dans quelle mesure la COVID-19 ou des épidémies similaires pourraient avoir une incidence négative sur les activités d'exploitation, la situation financière, les liquidités et les résultats d'exploitation de la Société. Tout dépend des futurs développements. Citons notamment la propagation géographique du virus et la durée de l'épidémie, la gravité de la maladie et les mesures qui pourraient être prises par les différentes autorités gouvernementales et d'autres tierces parties en réponse à l'épidémie.

Fluctuations des taux d'intérêt. Les flux de trésorerie futurs de la Société en lien avec les passifs financiers à taux variable pourraient être influencés par des variations des taux d'intérêt de référence comme le taux des acceptations bancaires et le taux interbancaire offert à Londres (« TIOL »). De plus, la Société est exposée aux profits et aux pertes découlant des variations des taux d'intérêt par l'entremise de ses instruments financiers dérivés, qui sont comptabilisés à la juste valeur.

Fluctuations des taux de change. Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars américains, et une grande partie des revenus et des charges opérationnelles de la Société est réalisée dans une monnaie autre que le dollar américain, principalement le dollar canadien. Les taux de change entre ces devises et le dollar américain ont fluctué au cours des dernières années et ils continueront probablement de le faire dans l'avenir. Il est impossible de limiter toute exposition aux fluctuations des taux de change. Les résultats opérationnels sont par conséquent touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain.

Prix et disponibilité du carburant. Le carburant représente l'une des plus importantes charges opérationnelles de la Société. Les prix du carburant diesel fluctuent de façon considérable en raison de facteurs qui sont indépendants de la volonté de la Société, tels que des événements politiques, la négociation de contrats à terme sur marchandises, les fluctuations des taux de change, des catastrophes naturelles et causées par l'homme, des activités terroristes et des conflits armés, lesquels facteurs peuvent entraîner une hausse du coût du carburant. Les prix du carburant sont également touchés par la demande croissante de carburant dans les pays en développement et pourraient être touchés de façon défavorable et importante par l'utilisation de pétrole brut et de réserves de pétrole à des fins autres que la production de carburant et par la diminution des activités de forage. De tels événements pourraient entraîner non seulement des hausses des prix du carburant, mais également des pénuries de carburant et des interruptions dans la chaîne d'approvisionnement en carburant. Étant donné que les activités de la Société dépendent du carburant diesel, les augmentations importantes du coût du carburant diesel, les pénuries ou les interruptions d'approvisionnement pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats opérationnels de la Société.

Bien que la Société ait mis en place des programmes de surcharge de carburant avec la majorité de ses clients, lesquels programmes ont par le passé aidé la Société à contrebalancer les principaux impacts négatifs de la hausse des prix du carburant, la Société doit également engager des coûts de carburant qui ne peuvent être recouverts même à l'égard des clients avec lesquels la Société maintient des programmes de surcharge de carburant, tels que les coûts associés aux miles ou au temps ne générant pas de revenus lorsque les véhicules de la Société fonctionnent au ralenti. De plus, les modalités du programme de surcharge de carburant de chaque client varient d'une division à une autre, et la possibilité de recouvrer les augmentations des prix du carburant varie également. De plus, étant donné que le recouvrement de la surcharge de carburant de la Société affiche un retard par rapport aux variations des prix du carburant, le recouvrement de la surcharge de carburant de la Société pourrait ne pas prendre en compte les coûts accrus que la Société paie pour le carburant, plus particulièrement lorsque les prix augmentent. Une telle situation pourrait entraîner des fluctuations des niveaux de remboursement de la Société, comme cela s'est déjà produit par le passé. Rien ne garantit que ces surcharges de carburant pourront être maintenues indéfiniment ni qu'elles seront pleinement efficaces.

Assurance. Les activités de la Société comportent des risques inhérents à l'industrie du transport, y compris, notamment, en matière de lésions corporelles, de dommages matériels et d'indemnités des accidentés du travail. Les futurs frais liés aux assurances et aux demandes de règlement de la Société pourraient être supérieurs aux niveaux atteints par le passé, ce qui pourrait entraîner une réduction du bénéfice de la Société. La Société souscrit des assurances pour des montants qu'elle juge suffisants eu égard aux circonstances et aux normes de l'industrie. Comme plusieurs au sein de l'industrie, la Société

assure elle-même une part importante des risques de réclamation auxquels elle est exposée en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. En raison des montants considérables que la Société a assurés elle-même, celle-ci s'expose aux variations du nombre et du montant des demandes de règlement et au risque d'être tenue d'accumuler ou de payer des montants supplémentaires si ces estimations sont revues ou si les demandes de règlement s'avèrent ultimement plus élevées que les montants qui avaient été évalués initialement. De plus, le montant de la franchise auto-assurée de la Société pourrait varier et entraîner une volatilité plus importante que celle qui a été observée au cours des dernières années.

La Société a souscrit une police d'assurance automobile de façade dont la garantie s'élève à 10 M\$ CA par sinistre. Cette police couvre les blessures corporelles, les dommages matériels et la responsabilité civile commerciale générale pour son programme d'assurance canadien (sous réserve de certaines exceptions). Cette police est assortie d'une franchise de 2,25 M\$ US pour certaines filiales américaines relativement à leurs polices d'assurance automobile de première ligne dont les garanties s'élèvent à 5 M\$ US et qui couvrent les blessures corporelles, les dommages matériels (également sous réserve de certaines exceptions), et une franchise en quote-part de 50 % pour tout montant excédentaire à la franchise de 5 M\$ US. La Société conserve une franchise de 1 M\$ US sur sa police d'assurance de première ligne dont les garanties s'élèvent à 5 M\$ US pour certaines filiales américaines aux fins de la responsabilité civile commerciale générale. La Société conserve des franchises pouvant atteindre 1 M\$ US par sinistre au titre de l'indemnisation des accidents de travail. La garantie d'assurance responsabilité de la Société est d'au plus 100 M\$ US par sinistre tant pour ses divisions du Canada que celles des États-Unis.

Bien que la Société soit d'avis que l'ensemble de ses garanties d'assurance suffisent à couvrir des demandes de règlement raisonnablement prévues, il est possible que le montant d'une ou de plusieurs des demandes de règlement soit supérieur à l'ensemble des garanties d'assurance prévues par la Société ou que la Société choisisse de ne pas souscrire une assurance à l'égard de ces demandes de règlement. Si une demande de règlement devait être supérieure à la garantie de la Société, cette dernière assumerait l'excédent, en plus des autres montants que la Société a assurés elle-même. Les résultats opérationnels et la situation financière de la Société pourraient être touchés de façon défavorable et importante si i) le coût par demande de règlement, le nombre de demandes de règlement dépassent considérablement les limites de couverture de la Société ou les montants retenus; ii) la Société fait face à une demande de règlement qui est supérieure à ses garanties d'assurance; iii) les sociétés d'assurance de la Société font défaut de payer les demandes de règlement de la Société; iv) la Société fait face à une hausse importante des primes d'assurance, ou v) la Société fait face à une demande de règlement à l'égard de laquelle aucune protection n'est prévue, soit parce que la Société a choisi de ne pas souscrire d'assurance en raison

du coût élevé des primes ou parce que la demande de règlement n'est pas couverte par l'assurance souscrite par la Société.

La Société comptabilise le coût de la partie non assurée des demandes de règlement en fonction d'estimations fondées sur son évaluation de la nature et de l'importance de chaque demande de règlement et d'une estimation des demandes de règlement futures fondée sur les tendances historiques connexes. Le montant réel des demandes de règlement pourrait différer de leur montant estimatif en raison d'un certain nombre d'incertitudes, y compris de l'évaluation de la gravité des sinistres, des frais juridiques et des sinistres qui ont été subis, mais qui n'ont pas été déclarés. En raison des montants élevés des franchises de la Société, celle-ci s'expose fortement aux variations du nombre et du montant des demandes de règlement. Si la Société était tenue de comptabiliser ou de payer des sommes additionnelles parce que ses estimations sont révisées ou que le sinistre se révèle plus grave que prévu, cela aurait une incidence défavorable importante sur sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Relations avec les employés. Avec l'acquisition de UPS Freight et les acquisitions canadiennes antérieures, la Société a un nombre considérable d'employés syndiqués américains et canadiens. Bien que la Société soit d'avis que ses relations avec ses employés sont satisfaisantes, rien ne garantit que la Société sera en mesure de reconduire ou de renégocier les conventions collectives actuelles au moment où elles viendront à échéance de temps à autre ou que les employés ne tenteront pas de se syndiquer.

La syndicalisation des employés de la Société dans des unités commerciales supplémentaires, des changements défavorables dans les termes des conventions collectives, ou des grèves réelles ou menacées, des arrêts de travail ou des ralentissements, pourraient avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société, la fidélisation de la clientèle, les résultats d'exploitation, sa situation financière et ses liquidités, et pourrait entraîner une perturbation ou des inefficacités importantes de ses opérations, car :

- des règles de travail restrictives pourraient entraver la capacité de la Société à améliorer ou à maintenir son efficacité opérationnelle ou pourrait nuire à la réputation de service de la Société et limiter sa capacité à fournir certains services;
- une grève ou un arrêt de travail pourrait avoir un impact négatif sur la rentabilité de la Société et pourrait nuire aux relations avec les clients et employés;
- les expéditeurs peuvent limiter leur recours aux entreprises de camionnage syndiquées en raison de la menace de grève et autres arrêts de travail;
- la Société pourrait ne pas prolonger ou renégocier ses conventions collectives ou connaître des augmentations importantes de salaires ou d'avantages sociaux;
- des litiges avec les syndicats de la Société pourraient survenir; et

- un processus d'élection et de négociation pourrait détourner le temps et l'attention de la direction de nos objectifs généraux et imposer des dépenses importantes.

Les conventions collectives de la Société comportent des dates d'échéance diverses dont la dernière est en septembre 2024. Dans un petit nombre de cas, la date d'échéance de la convention collective est passée; dans de tels cas, la Société est généralement en train de renégocier la convention. La Société ne peut prédire l'incidence que pourraient avoir sur ses activités l'une ou l'autre de ces nouvelles conventions collectives ou le défaut de conclure ces conventions à l'expiration des conventions actuellement en vigueur.

La Société a une expérience limitée avec les employés syndiqués aux États-Unis. L'acquisition de UPS Freight peut entraîner des risques supplémentaires liés à l'augmentation du nombre d'employés américains syndiqués. L'impact que les activités syndiquées de la Société pourraient avoir sur les activités non syndiquées est incertain.

Chauffeurs. Les augmentations de rémunération des chauffeurs ou les difficultés à attirer et à retenir des chauffeurs qualifiés pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la rentabilité de la Société et sur sa capacité à maintenir ou à accroître sa flotte de véhicules.

Comme de nombreuses sociétés dans l'industrie du transport, la Société connaît des difficultés importantes pour ce qui est d'attirer et de retenir un nombre suffisant de chauffeurs qualifiés. L'industrie du camionnage est périodiquement confrontée à une pénurie de chauffeurs qualifiés. La Société est d'avis que la pénurie de chauffeurs qualifiés et la forte concurrence pour attirer des chauffeurs d'autres sociétés de transport entraîneront des difficultés pour ce qui est de maintenir ou d'augmenter le nombre de chauffeurs et pourraient avoir une incidence défavorable sur la capacité de la Société à embaucher un nombre suffisant de chauffeurs, et l'incapacité de la Société à le faire pourrait avoir une incidence défavorable sur les activités de la Société. De plus, la rémunération que la Société offre à ses chauffeurs et les frais liés aux entrepreneurs indépendants sont soumis aux conditions du marché, et la Société pourrait juger nécessaire d'augmenter la rémunération des chauffeurs et des propriétaires exploitants dans des périodes ultérieures.

De plus, la Société et de nombreuses autres sociétés de camionnage souffrent d'un taux élevé de roulement des chauffeurs dans le domaine du transport de lots complets aux États-Unis. Ce taux élevé oblige la Société à embaucher continuellement un nombre important de nouveaux chauffeurs afin d'exploiter l'équipement existant générant des revenus. Les pénuries de chauffeurs sont plus importantes durant les périodes d'expansion économique, tandis que des occasions d'emplois de remplacement, y compris dans les secteurs de la construction et de la fabrication, qui peuvent offrir une meilleure rémunération et/ou plus de temps à la maison, sont plus nombreuses et que la demande pour le fret augmente, ou durant les périodes de ralentissement économique, au cours desquelles des prestations d'assurance emploi peuvent être accordées et que le financement est limité pour les entrepreneurs indépendants qui veulent acheter de l'équipement, ou la rareté ou

l'augmentation des prêts pour les étudiants qui cherchent une aide financière pour payer leurs cours de conduite. Le manque de stationnements adéquats pour les camions-tracteurs sur les autoroutes américaines et la congestion créée par des défaillances au chapitre du financement des autoroutes peuvent faire en sorte qu'il soit plus compliqué pour les chauffeurs de respecter les règlements sur les heures de service, ce qui constitue une source de stress supplémentaire pour les chauffeurs et contribue à réduire le bassin de chauffeurs admissibles. La Société utilise des équipes de deux chauffeurs pour les chargements urgents, ce qui augmente encore davantage le nombre de chauffeurs que la Société doit recruter et fidéliser, en comparaison des envois qui ne nécessitent qu'un seul chauffeur par camion-tracteur. La Société suit également des normes d'embauche des chauffeurs, ce qui pourrait réduire encore davantage le bassin de chauffeurs susceptibles d'être embauchés par la Société. Si la Société n'est pas en mesure de continuer d'attirer et de fidéliser un nombre suffisant de chauffeurs, elle pourrait être obligée, entre autres choses, d'ajuster leur rémunération, d'augmenter le nombre de camions-tracteurs sans chauffeur de la Société ou d'exploiter ses activités avec moins de camions, et elle pourrait éprouver des difficultés à respecter les demandes d'expédition, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur la croissance et la rentabilité de la Société.

Entrepreneurs indépendants. Les contrats que la Société conclut avec des entrepreneurs indépendants des États-Unis sont régis par la réglementation fédérale des États-Unis qui impose des exigences spécifiques à la Société et aux entrepreneurs indépendants. Si des règlements fédéraux ou étatiques plus rigoureux sont adoptés aux États-Unis, les entrepreneurs indépendants des États-Unis pourraient être dissuadés de devenir des entrepreneurs indépendants, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur l'objectif de la Société de maintenir le nombre d'entrepreneurs indépendant au sein de sa flotte de véhicules.

La Société fournit du financement à certains entrepreneurs indépendants canadiens admissibles, ainsi que des garanties financières à un petit nombre d'entrepreneurs indépendants américains. Si la Société n'était pas en mesure de fournir ce financement ou ces garanties en raison de contraintes en matière de liquidité et d'autres restrictions, elle pourrait observer une diminution du nombre d'entrepreneurs indépendants qu'elle peut engager. De plus, si des entrepreneurs indépendants engagés par la Société sont en défaut aux termes d'accords de financement ou mettent autrement fin à de tels accords, et que la Société est incapable de trouver des entrepreneurs indépendants de remplacement ou de faire appel à ses chauffeurs pour conduire ces camions-tracteurs, la Société pourrait subir des pertes relativement aux montants qui lui sont dus relativement à ces camions-tracteurs.

Aux termes du programme de surcharge de carburant avec des entrepreneurs indépendants, la Société paie aux entrepreneurs indépendants avec lesquels elle conclut des contrats, une surcharge de carburant qui augmente lorsque les prix du carburant augmentent. Une augmentation importante ou une fluctuation rapide du prix du carburant

ferait en sorte que les coûts de la Société en vertu de ce programme seraient plus élevés que les revenus que la Société reçoit aux termes des programmes de surcharge de carburant.

Certaines autorités réglementaires des États-Unis, notamment certaines autorités fiscales, ainsi que les entrepreneurs américains indépendants, ont fait valoir avec de plus en plus d'insistance que dans l'industrie du camionnage, les chauffeurs qui sont des entrepreneurs américains indépendants sont des employés plutôt que des entrepreneurs indépendants, et la classification des entrepreneurs indépendants par la Société a fait l'objet d'audits de ces autorités de temps à autre. Une législation fédérale et étatique des États-Unis a été introduite par le passé visant à simplifier pour les autorités fiscales et d'autres autorités le reclassement d'entrepreneurs indépendants comme employés. Une législation visait à accroître les exigences en matière de tenue de livres pour ceux qui engagent des chauffeurs qui sont des entrepreneurs indépendants et pour accroître les pénalités pour les sociétés qui classent mal leurs employés et sont trouvées coupables de violations des droits de leurs employés en matière d'heures supplémentaires et/ou de rémunération. De plus, les législateurs fédéraux des États-Unis ont tenté d'abolir les règles actuelles en matière d'exonération qui permettent à des contribuables qui satisfont à certains critères de traiter des personnes comme des entrepreneurs indépendants s'ils suivent la pratique reconnue en vigueur depuis longtemps consistant à étendre l'application de la loi des États-Unis intitulée Fair Labor Standards Act aux entrepreneurs indépendants et à imposer des exigences en matière d'avis fondées sur l'emploi ou sur le statut d'entrepreneur indépendant, ainsi que des amendes en cas d'infraction. Certains États des États-Unis ont pris des mesures en vue d'accroître les revenus qu'ils tirent d'éléments comme le chômage, l'indemnisation des accidents de travail et l'impôt sur le revenu, et un reclassement des entrepreneurs indépendants comme des employés aideraient les États qui ont pris de telles mesures. En outre, les tribunaux de certains États américains ont rendu récemment des décisions qui pourraient accroître la probabilité que des entrepreneurs indépendants soient désignés comme des employés dans de tels États.

En septembre 2019, la Californie a adopté une nouvelle loi, A.B. 5 (« AB5 »), ce qui rendait plus difficile pour les travailleurs d'être considérés comme entrepreneurs indépendants (par opposition aux employés). La loi AB5 prévoit que le « critère ABC » à trois volets doit être utilisé pour déterminer la classification des travailleurs dans les revendications salariales. Selon le critère ABC, un travailleur est présumé être un employé, et le fardeau de démontrer son statut d'entrepreneur indépendant incombe à l'entreprise qui l'embauche et ce statut doit satisfaire aux trois critères suivants : a) le travailleur est libre de tout contrôle et de toute direction dans la prestation des services; b) il effectue un travail en dehors du cours normal des activités de l'entreprise qui l'embauche; c) le travailleur exerce habituellement un métier, une profession ou une entreprise indépendants. La façon dont la loi AB5 sera appliquée reste à déterminer. Alors que la Loi devait entrer en vigueur en janvier 2020, une poursuite par la California

Trucking Association (« CTA ») a retardé son application et son exécution. À moins que la Cour Suprême des États-Unis ne prenne le cas du CTA et décide d'annuler la décision de la Cour d'appel américaine du neuvième circuit selon laquelle AB5 n'est pas préempté par la loi fédérale américaine, l'injonction existante empêchant l'application d'AB5 sera dissoute et le mandat AB5 s'appliquera. On ne sait toujours pas si d'autres États américains adopteront des lois semblables à la Loi AB5.

Des recours collectifs et d'autres poursuites ont été intentés aux États-Unis contre des membres du même secteur que la Société qui tentent de reclasser des entrepreneurs indépendants comme des employés pour différentes fins, y compris pour l'indemnisation des accidents du travail et l'assurance médicale. De plus, les sociétés qui ont recours à des programmes de location-achat à l'intention d'entrepreneurs indépendants, comme la Société, ont été visées plus que d'autres par des poursuites en reclassement, et plusieurs décisions ont été rendues récemment en faveur de ceux qui tentent de faire reclasser comme employés des chauffeurs de camion qui sont des entrepreneurs indépendants. Certaines autorités réglementaires des États-Unis, notamment certaines autorités fiscales, ainsi que certains tribunaux américains appliquent diverses normes aux fins de leur détermination du statut d'entrepreneur indépendant. Si les entrepreneurs indépendants avec lesquels la Société conclut des contrats sont jugés être des employés, la Société serait assujettie à des obligations supplémentaires en vertu des lois fiscales fédérales ou étatiques des États-Unis, et des lois des États-Unis régissant l'indemnisation des accidents du travail, les prestations d'assurance-chômage, le travail, l'emploi et la responsabilité délictuelle, y compris pour des périodes antérieures, et elle pourrait assumer une responsabilité au titre des avantages sociaux des employés et des retenues d'impôt et cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation. Par le passé, la Société a réglé certains recours collectifs dans le Massachusetts et la Californie avec des entrepreneurs indépendants qui ont prétendu avoir été mal classés.

Risques liés aux acquisitions et à leur intégration. Les acquisitions ont toujours fait partie de la stratégie de croissance de la Société. La Société pourrait ne pas être en mesure d'intégrer de façon réussie les acquisitions dans les activités de la Société, ou pourrait engager des coûts importants non prévus pour le faire. De plus, le processus d'intégration des activités acquises pourrait entraîner des perturbations dans les activités existantes de la Société et pourrait entraîner une interruption ou une réduction des activités de la Société en raison notamment des facteurs suivants :

- la perte de chauffeurs, d'employés clés, de clients ou de contrats;
- des incohérences possibles dans les normes, les contrôles, les procédures et les politiques des sociétés combinées, ou des conflits relativement à ceux-ci, et le besoin d'appliquer des systèmes financiers, comptables, informatiques et d'autres systèmes à l'ensemble de la Société;

- le défaut de maintenir ou d'améliorer la sécurité ou la qualité des services qui ont été fournis antérieurement;
- l'incapacité de retenir, d'intégrer, d'embaucher ou de recruter des employés ayant les compétences requises;
- des obligations environnementales ou d'autres obligations non prévues;
- les risques de pénétration de nouveaux marchés ou d'offres commerciales dans lesquelles nous n'avons pas ou peu d'expérience antérieure;
- le défaut de coordonner des organisations dispersées géographiquement;
- le fait que l'attention de la direction de la Société soit détournée des activités quotidiennes de la Société en raison de la nécessité de gérer des interruptions et des difficultés et de la nécessité d'ajouter des ressources au sein de la direction pour le faire.

Compte tenu de la nature et de la taille de UPS Freight, ainsi que de la structure de l'acquisition en tant que scission de UPS, l'acquisition de UPS Freight présente les risques suivants, en plus des risques notés ailleurs dans ces facteurs de risque :

- une grande partie des activités de UPS Freight avant l'acquisition étaient réalisées avec des filiales de UPS. Bien qu'il existe des accords de service de transport en vigueur avec ces sociétés affiliées de UPS, ces sociétés affiliées peuvent décider de réduire ou d'éliminer leurs affaires avec la Société à l'avenir et nous avons des protections contractuelles limitées pour empêcher la perte de ces affaires;
- certains systèmes d'information et d'exploitation de UPS Freight ont été intégrés à UPS avant l'acquisition. La Société est en train de faire la transition de ces systèmes et pourrait subir des perturbations pendant la transition ou des difficultés ou des retards dans la construction de ses systèmes et de son personnel pour les faire fonctionner;
- la Société avait une expérience limitée sur le marché américain du transport de lots brisés avant l'acquisition et nous pourrions ne pas réussir à intégrer UPS Freight et à l'exploiter de façon rentable;
- étant donné la taille et la complexité des opérations de transport de lots brisés américaines acquises de UPS Freight, l'attention de la direction peut être détournée d'autres domaines de la Société; et
- la Société a acquis un nombre important d'employés américains syndiqués lors de l'acquisition et les employés syndiqués présentent des risques importants.

Les économies de coûts, les synergies, l'accroissement des produits ou tous autres avantages anticipés provenant de toute acquisition que la Société initie pourraient ne pas se réaliser ou ne pas se réaliser dans les délais prévus. Les économies de coûts, les synergies, l'accroissement des revenus ou tous autres avantages estimés de la Société découlant des acquisitions font l'objet d'un certain nombre d'hypothèses en ce qui concerne les délais, l'exécution et les coûts associés à la réalisation de telles synergies. De telles hypothèses sont

incertaines et comportent une grande variété de risques commerciaux, économiques et liés à la concurrence. Rien ne garantit que de telles hypothèses se réaliseront, et, par conséquent, le montant des économies de coûts, des synergies, de l'accroissement des revenus et des autres avantages que la Société réalise réellement et/ou le délai d'une telle réalisation pourraient être considérablement différents des estimations de la Société (et pourraient être considérablement moindres que les estimations de la Société), et la Société pourrait engager des coûts considérables pour atteindre les économies de coûts, les synergies, l'accroissement des revenus ou les autres avantages estimés. La mise en œuvre d'une gestion plus stricte des entreprises acquises au moyen d'une approche décentralisée peut créer des inefficacités ou des incohérences.

Plusieurs des récentes acquisitions de la Société comprenaient l'achat d'actions de sociétés existantes. Ces acquisitions, ainsi que les acquisitions de la quasi-totalité des actifs d'une société, pourraient exposer la Société à des obligations relativement à des mesures prises par une entreprise acquise et sa direction avant que la Société n'en fasse l'acquisition. La vérification diligente effectuée par la Société dans le cadre d'une acquisition et les garanties contractuelles ou les indemnités que la Société reçoit des vendeurs des entreprises acquises pourraient être insuffisantes pour protéger la Société de toute responsabilité ou pour compenser la Société. Les déclarations des vendeurs ne sont valables que pendant certaines périodes après la clôture. Une importante obligation associée à une acquisition, plus particulièrement dans le cas où il n'y a aucun droit à indemnisation, pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation, la situation financière et la liquidité de la Société.

La Société continue d'examiner les occasions d'acquisition et d'investissement afin d'acquérir des entreprises et des actifs qui répondent aux critères d'investissement de la Société, dont certaines peuvent être significatives. Selon le nombre d'acquisitions et d'investissements et les exigences de financement, la Société pourrait devoir réunir des capitaux additionnels substantiels et accroître son endettement. L'instabilité dans les marchés de capitaux, y compris les marchés du crédit, ou les interruptions qui surviennent dans ces marchés, ou la détérioration de la situation financière de la Société en raison de facteurs internes ou externes, pourraient restreindre ou interdire l'accès aux marchés de capitaux et pourrait également faire augmenter le coût du capital de la Société. Dans la mesure où la Société parvient à réunir des capitaux additionnels au moyen de la vente de titres de capitaux propres, de titres assimilables à des actions ou de titres de créance convertibles, l'émission de ces titres pourrait entraîner une dilution pour les actionnaires existants de la Société. Si la Société parvient à réunir des capitaux additionnels au moyen de l'émission de titres de créances, les modalités de ces titres pourraient entraîner l'imposition de restrictions et de coûts additionnels à l'égard des activités de la Société. Les capitaux additionnels, s'ils sont nécessaires, pourraient ne pas être disponibles selon des modalités acceptables, si tant est qu'ils soient disponibles. Si la Société n'est pas en mesure de réunir des capitaux additionnels à un coût raisonnable, elle pourrait être

tendue de se priver d'acquisitions potentielles, ce qui pourrait nuire à la mise en application de la stratégie de croissance de la Société.

La Société évalue régulièrement ses opérations et prend en compte les occasions de se départir de certains de ses actifs. Elle fait également face à de la concurrence pour ce qui est des occasions d'acquisitions. Cette concurrence externe pourrait entraver la capacité de la Société d'identifier et/ou de réaliser avec succès des acquisitions futures. Il y a également un risque de réduction du goodwill et des immobilisations incorporelles acquis. Ce risque de baisse de la valeur des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles est lié au fait que les hypothèses utilisées aux fins de l'évaluation initiale, notamment quant aux taux d'intérêt ou aux flux de trésorerie projetés, pourraient avoir changé lorsque le test de dépréciation doit être effectué.

Rien ne garantit que la Société réussira à identifier, négocier, réaliser ou intégrer toutes acquisitions futures. Si la Société n'effectue aucune acquisition future, ou ne cède certaines de ses activités, le taux de croissance de la Société pourrait être touché de façon importante et défavorable. Toutes acquisitions futures que la Société effectuera pourraient comprendre l'émission de titres de participation dilutifs ou entraîner une créance additionnelle.

Croissance Rien ne garantit qu'à l'avenir, les activités de la Société connaîtront une croissance importante ou sans volatilité, ni qu'elle sera en mesure d'adapter efficacement sa gestion et ses systèmes administratifs et opérationnels pour répondre à toute croissance future. De plus, rien ne garantit que les marges d'exploitation de l'entreprise ne seront pas touchées par des changements futurs dans ses activités ou l'expansion de ses activités ou par l'évolution de la conjoncture ni que la Société sera en mesure de soutenir ou d'améliorer sa rentabilité future.

Questions environnementales. La Société utilise des cuves de stockage dans certains de ses terminaux de transport au Canada et aux États-Unis. Les lois et les règlements du Canada et des États-Unis imposent généralement une responsabilité potentielle aux propriétaires ou occupants ou gardiens, actuels et anciens, de biens immobiliers où une contamination s'est produite, ainsi qu'aux parties qui ont pris des dispositions pour l'élimination des déchets dans ces propriétés. Bien que la Société n'ait connaissance d'aucune contamination qui pourrait avoir, si des mesures de réhabilitation ou de dépollution étaient requises, une incidence défavorable importante sur la Société, certaines des installations anciennes ou actuelles de la Société sont exploitées depuis de nombreuses années et, au cours de cette période, la Société ou les propriétaires, exploitants ou gardiens antérieurs des biens immobiliers pourraient avoir produit et éliminé des déchets qui sont ou pourraient être considérés comme dangereux. La responsabilité en vertu de certaines de ces lois et de certains de ces règlements peut être assumée seule ou à titre solidaire, peu importe que l'entreprise était ou non au courant de la présence ou de l'élimination de ces matières ou si les activités à l'origine de la contamination étaient légales au moment où elles se sont produites, ou si elle en était responsable ou non. De plus, la présence de ces substances, ou le défaut de disposer ou

d'enlever adéquatement ces substances, pourraient avoir une incidence défavorable sur la capacité de la Société de vendre ou de louer ces biens. Si la Société encourt une responsabilité en vertu de ces lois et règlements et qu'elle n'est pas en mesure de désigner d'autres parties qu'elle peut contraindre de contribuer à ses dépenses et qui en ont financièrement les moyens, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa situation financière et ses résultats opérationnels. Rien ne garantit que la Société ne sera pas tenue un jour d'engager des coûts et passifs importants en vertu des lois environnementales, ni que ses opérations, ses activités ou ses actifs ne seront pas touchés de manière importante par les lois environnementales actuelles ou futures.

Les activités de transport de la Société et ses biens immobiliers sont soumis, tant au Canada, aux États-Unis et au Mexique, à des lois, règlements et normes sur l'environnement, de compétence fédérale, provinciale, d'État, municipale et locale, qui ont une grande portée et qui sont en constante évolution, visant, entre autres, les émissions atmosphériques, la gestion des contaminants, dont les substances dangereuses et d'autres matières (ce qui inclut leur production, leur manipulation, leur entreposage, leur transport et leur élimination), les déversements et les mesures de correction des incidences environnementales (y compris la contamination du sol et de l'eau, notamment des eaux souterraines). Le risque lié à la responsabilité environnementale est inhérent aux activités de transport, aux activités antérieures associées à ces activités, ainsi qu'à la propriété, à la gestion et au contrôle de biens immobiliers.

Les lois sur l'environnement pourraient autoriser, entre autres, les organismes de réglementation environnementale fédéraux, provinciaux, d'État ou locaux à rendre des ordonnances, à tenter des poursuites administratives ou judiciaires pour des infractions aux lois et aux règlements sur l'environnement, ou à annuler un permis ou à refuser de le renouveler. Les sanctions éventuelles pour de telles infractions pourraient inclure, notamment, des amendes civiles et pénales, l'emprisonnement, la suspension ou la révocation du permis et des mesures injonctives. Ces organismes pourraient aussi, notamment, révoquer les permis d'exploitation, franchises ou licences de la Société, ou refuser de les renouveler, pour des infractions, réelles ou présumées, aux lois ou aux règlements sur l'environnement, et imposer une évaluation environnementale, l'élimination des contaminants, des procédures de suivi ou des mécanismes de contrôle.

Contamination de l'environnement. La Société pourrait faire l'objet d'ordonnances et d'autres actions en justice et procédures par des autorités gouvernementales ou des particuliers en lien avec la contamination de l'environnement, des émissions ou des déversements. Si la Société est impliquée dans un déversement ou tout autre accident impliquant des substances dangereuses, si des substances dangereuses sont déversées lors de leur transport par la Société, s'il y a contamination du sol ou des eaux souterraines à l'emplacement des installations anciennes ou actuelles de la Société ou si cette contamination résulte des activités de la Société, ou si la Société est jugée responsable de contrevenir aux lois ou aux règlements

applicables, la Société pourrait se voir imposer des frais et des obligations de décontamination, notamment des amendes ou des pénalités importantes ou une responsabilité civile ou criminelle, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités et les résultats opérationnels de la Société.

Personnel clé. Le succès futur de la Société repose en grande partie sur la qualité de ses gestionnaires et de son personnel clé. La direction et le personnel clé de la Société possèdent des connaissances précieuses sur l'industrie du transport et de la logistique, et il serait difficile de remplacer leurs connaissances ainsi que les relations qu'ils entretiennent avec les principaux clients et fournisseurs de l'entreprise. La perte de son personnel clé pourrait avoir une incidence défavorable sur la Société. Rien ne peut garantir que la Société sera en mesure de fidéliser le personnel en place ni, si des membres de son personnel venaient à quitter la Société, qu'elle réussira à former des employés d'égale valeur ou à doter ses effectifs d'employés d'égale valeur.

Dépendance à l'égard des tiers. Certaines parties des activités de la Société dépendent des services de fournisseurs tiers, y compris d'autres sociétés de transport. Pour ces parties des activités de la Société, cette dernière n'est pas propriétaire ni ne contrôle les actifs de transport qui livrent les marchandises des clients, et la Société n'est pas l'employeur des personnes qui participent directement à la livraison des marchandises. Cette dépendance pourrait entraîner des retards relativement à la déclaration de certains événements, y compris le fait de constater des revenus et des réclamations. Ces fournisseurs tiers cherchent d'autres occasions de transport de marchandises et pourraient demander une augmentation de leur rémunération en périodes de grande demande ou de capacités de transport par camion limitées. L'incapacité de la Société de s'assurer les services de ces tiers pourrait limiter considérablement la capacité de la Société de servir ses clients de façon concurrentielle. De plus, si la Société n'est pas en mesure de prévoir de l'équipement nécessaire ou d'autres services de transport pour respecter ses engagements envers ses clients ou pour fournir des services de façon concurrentielle, les résultats opérationnels de la Société pourraient être touchés de façon défavorable et importante. La capacité de la Société d'obtenir l'équipement nécessaire ou d'autres services de transport peut être touchée par de nombreux risques qui sont indépendants de la volonté de la Société, notamment les pénuries d'équipement dans l'industrie du transport, plus particulièrement au sein des transporteurs dont les services ont été retenus, les interruptions de service en raison de conflits de travail, les changements apportés aux règlements qui ont une incidence sur le transport et les changements des tarifs de transport.

Défaut de remboursement. Les ententes régissant les emprunts actuels de la Société, notamment les facilités de crédit et le prêt à terme, comprennent certaines restrictions et d'autres engagements concernant, entre autres choses, une dette émise, des distributions, des privilèges, des investissements, des acquisitions et des dispositions qui ne sont pas en lien avec le cours des activités et des transactions connexes. Si la Société ne respecte pas les engagements, les restrictions et les exigences prévues dans les conventions de

financement qu'elle a conclues, la Société pourrait être en défaut aux termes de la convention pertinente, ce qui pourrait entraîner des défauts croisés aux termes d'autres conventions de financement. Dans le cas d'un tel défaut, si la Société n'arrive pas à obtenir un financement de remplacement ou des modifications à la convention de financement visée ou des dispenses aux termes de la convention de financement visée, la Société pourrait ne pas être en mesure de verser des dividendes à ses actionnaires et ses prêteurs pourraient cesser de verser des avances à la Société, déclarer les dettes de la Société comme étant immédiatement exigibles et payables, omettre de renouveler des lettres de crédit, imposer des restrictions et des exigences rigoureuses à l'égard des activités de la Société, prendre des mesures de forclusion à l'égard de la garantie ou imposer des frais et des coûts de transaction importants. S'il y a déchéance de terme, la conjoncture économique pourrait faire en sorte qu'il soit difficile ou onéreux de refinancer la créance dont l'exigibilité est anticipée, ou la Société pourrait devoir émettre des titres de participation, ce qui pourrait diluer l'actionnariat. Même si la Société obtenait du nouveau financement, elle pourrait ne pas pouvoir profiter de la disponibilité du crédit selon des modalités acceptables. Tout défaut aux termes des conventions de financement de la Société pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa liquidité, sa situation financière et ses résultats opérationnels. En date des présentes, la Société respecte toutes ses obligations et clauses restrictives.

Facilités de crédit. La Société a des besoins en capitaux considérables qui pourraient avoir une incidence sur sa rentabilité si elle n'est pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et/ou d'obtenir du financement selon des modalités favorables. L'industrie du camionnage et les activités de camionnage de l'entreprise sont des activités à forte intensité de capitaux et exigent chaque année des dépenses en immobilisations importantes. Le montant et le moment de ces dépenses en immobilisations dépendent de divers facteurs, y compris la demande de transport de fret prévue ainsi que le prix et la disponibilité des actifs. Si la demande prévue diffère fortement de la demande réelle, les activités de camionnage de la Société pourraient détenir trop d'actifs ou pas assez. Qui plus est, les besoins en ressources varient en fonction de la demande des clients, qui peut être soumise à des conditions économiques saisonnières ou générales. Durant les périodes de baisse de la demande, les actifs de la Société pourraient ne pas être pleinement utilisés et celle-ci pourrait être contrainte de vendre de l'équipement sur le marché libre ou de rendre certains équipements loués afin que la taille de sa flotte soit proportionnelle à la demande. La Société pourrait subir des pertes par suite de telles ventes ou pourrait être contrainte d'effectuer des paiements relativement à l'équipement qu'elle retourne, particulièrement lorsque le marché pour le matériel d'occasion est peu vigoureux. Dans un cas comme dans l'autre, cela aurait une incidence défavorable sur la rentabilité de la Société.

L'endettement de la Société pourrait augmenter de temps à autre pour différentes raisons, y compris en conséquence d'acquisitions ou de fluctuations de ses résultats d'exploitation et de ses dépenses en

immobilisations. Les ententes régissant l'endettement de la Société, y compris la facilité de crédit et le prêt à terme, arrivent à échéance à diverses dates allant de 2021 à 2036. Rien ne garantit que ces ententes régissant les emprunts de la Société seront renouvelées ou refinancées ou, si elles le sont, que le renouvellement ou le refinancement aura lieu selon des modalités aussi favorables pour la Société. La capacité de la Société de verser des dividendes aux actionnaires et sa capacité d'acheter de l'équipement nouveau générant des revenus pourrait être compromise si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités de crédit ou son prêt à terme ou d'obtenir un refinancement, ou si ce renouvellement ou ce refinancement, selon le cas, a lieu selon des modalités considérablement moins favorables pour la Société que les modalités actuelles. Si la Société n'est pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et d'obtenir du financement selon des modalités qui lui sont favorables dans l'avenir, la Société pourrait devoir limiter la taille de sa flotte de véhicules, conclure des conventions de financement moins favorables ou exploiter son équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

L'augmentation des prix des nouveaux équipements générant des revenus, des modifications à la conception des nouveaux moteurs, la diminution de la disponibilité de nouvel équipement générant des revenus, l'utilisation future de tracteurs autonomes pourraient avoir une incidence négative importante sur la Société, sa situation financière, ses activités et sa rentabilité.

L'entreprise est exposée à des risques de hausse de prix du nouvel équipement pour ses activités de camionnage. La Société a fait face à une augmentation du prix des nouveaux camions-tracteurs au cours des dernières années, alors que leur valeur de revente n'a pas augmenté dans la même mesure. Les prix ont augmenté et pourraient continuer d'augmenter, notamment en raison i) de la hausse des prix des marchandises; ii) des règlements gouvernementaux des États-Unis applicables aux nouveaux camions-tracteurs, remorques et moteurs diesel; iii) du pouvoir discrétionnaire des fabricants d'équipement pour l'établissement des prix; et (iv) des problèmes de composants et de chaîne d'approvisionnement qui limitent la disponibilité de nouveaux équipements et augmentent les prix. Le resserrement de la réglementation a fait augmenter le coût des nouveaux camions-tracteurs de la Société et pourrait nuire à la productivité de l'équipement et dans certains cas, faire augmenter la consommation de carburant et les charges d'exploitation de l'entreprise. D'autres règlements comportant des exigences plus strictes en matière d'émissions et d'efficacité ont été proposés, ce qui augmenterait encore les coûts de la Société et nuirait à la productivité de l'équipement. Ces incidences défavorables, combinées à de l'incertitude quant à la fiabilité des véhicules équipés des nouveaux moteurs diesel et de la valeur résiduelle obtenue à la vente de tels véhicules, pourraient faire augmenter les coûts de la Société ou nuire à ses activités lorsque ces règlements sont mis en œuvre. Au cours des dernières années, certains fabricants ont augmenté considérablement les prix des nouveaux

équipements, en partie pour répondre aux exigences de conception et d'exploitation des nouveaux moteurs. De plus, l'utilisation future de tracteurs autonomes pourrait augmenter le prix des tracteurs neufs et diminuer la valeur des tracteurs non autonomes d'occasion. Les activités de la Société pourraient être défavorablement affectées si celle-ci n'est pas en mesure de continuer à s'approvisionner de manière adéquate en nouveaux camions-tracteurs et remorques pour ces raisons ou pour d'autres raisons. Par conséquent, la Société s'attend à continuer de payer des prix plus élevés pour l'équipement et à engager des frais supplémentaires à court terme.

Les fournisseurs de camions-tracteurs et de remorques peuvent réduire leur production manufacturière en réponse à la baisse de la demande pour leurs produits en période de ralentissement économique ou de pénurie de pièces. Une diminution de la production des fournisseurs pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la capacité de la Société d'acheter suffisamment d'équipement générant des revenus pour soutenir son taux de croissance souhaité et maintenir une flotte de véhicules moderne. De plus, l'incapacité d'acquérir suffisamment de camions-tracteurs ou de remorques pourrait avoir des incidences défavorables importantes sur les activités de l'entreprise, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

La Société a conclu certains contrats de location d'équipement et des ententes de financement assorties d'un versement forfaitaire et final en fin de contrat de location équivalant à la valeur résiduelle que la Société doit recevoir de certains fabricants d'équipement à la vente ou à la reprise dudit équipement au fabricant. Si la Société n'achète pas de nouvel équipement qui déclenche l'obligation de reprise ou si les fabricants d'équipement ne paient pas la valeur contractuelle à la fin de la durée du contrat de location, la Société pourrait être exposée à des pertes équivalant à l'excédent du versement forfaitaire et final dû à la société de location ou de financement sur le produit de la vente de l'équipement sur le marché libre.

L'entreprise a des engagements de reprise et de rachat qui précisent, entre autres choses, ce que ses principaux fournisseurs d'équipement lui paieront pour la vente d'une certaine partie de son équipement générant des revenus. Le produit que la Société s'attend à recevoir en vertu de ces arrangements pourrait être plus élevé que les prix qu'elle recevrait sur le marché libre. La Société peut subir une perte financière à la suite de la vente de son équipement si ces fournisseurs refusent de respecter leurs obligations financières en vertu de ces ententes ou en sont incapables, si elle ne conclut pas d'accords définitifs favorables qui contiennent des conditions de remplacement ou de reprise de l'équipement, si elle omet ou est incapable de conclure des accords semblables à l'avenir; ou si elle n'achète pas le nombre requis de nouvelles unités de remplacement auprès des fournisseurs pour permettre que les reprises se concrétisent.

Les prix de l'équipement usagé sont sujets à d'importantes fluctuations fondées sur la demande de transport de fret, l'offre de camions usagés, la disponibilité du financement, la présence d'acheteurs pour l'exportation et les prix des marchandises pour la ferraille. Ces

fluctuations ainsi que toute répercussion qu'aurait un marché déprimé sur l'équipement usagé, pourraient obliger la Société à disposer de son équipement générant des revenus en deçà de sa valeur comptable. Une telle situation entraînerait des pertes sur la vente ou la dépréciation de l'équipement qui génère des revenus, si cet équipement n'est pas protégé par des accords sur la valeur résiduelle. La dégradation des prix de revente ou les échanges conclus avec baisse de valeur pourraient entraîner des pertes sur les frais de vente ou de dépréciation au cours de périodes futures.

La difficulté d'obtenir des biens et des services des fournisseurs de la Société pourrait nuire à ses activités.

La Société dépend de ses fournisseurs pour certains produits et matériaux. Elle est d'avis qu'elle entretient des relations positives avec les fournisseurs et qu'elle est généralement en mesure d'obtenir des prix et d'autres modalités acceptables de ces parties. Si la Société n'entretient pas de relations positives avec ses fournisseurs ou si ses fournisseurs sont incapables de fournir les produits et le matériel dont elle a besoin ou connaissent des difficultés financières, elle pourrait avoir de la difficulté à obtenir les biens et services nécessaires en raison des interruptions de production, de la disponibilité limitée du matériel ou d'autres raisons. Par conséquent, les affaires et les activités de la Société pourraient en être affectées.

Risques liés aux clients et au crédit. La Société fournit des services aux clients principalement au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La concentration des risques de crédit auxquels la Société est exposée reste limitée, vu le nombre important de clients et leur dispersion géographique. En outre, aucun client ne représentait plus de 5 % du total des créances clients de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. En général, la Société ne conclut pas des contrats à long terme avec ses principaux clients. Par conséquent, compte tenu de la conjoncture économique, des facteurs liés à l'offre et à la demande dans l'industrie, de la performance de la Société, des initiatives internes des clients de la Société ou d'autres facteurs, les clients de la Société pourraient réduire ou éliminer leur utilisation des services de la Société, ou pourraient menacer de le faire afin d'obtenir de meilleurs tarifs et d'autres concessions de la part de la Société.

La conjoncture économique et les marchés des capitaux pourraient avoir une incidence défavorable sur les clients de la Société et leur capacité à demeurer solvables. Les difficultés financières des clients pourraient avoir une incidence défavorable sur les résultats opérationnels et la situation financière de la Société, plus particulièrement si ces clients devaient retarder le versement de tout paiement à la Société ou être en défaut de paiement envers celle-ci. Pour certains clients, la Société a conclu des contrats dont la durée est de plusieurs années, et les tarifs exigés par la Société pourraient ne plus être avantageux.

Disponibilité de capitaux. Si les marchés économiques et/ou les marchés du crédit s'affaiblissent, ou si la Société n'est pas en mesure de conclure des conventions de financement acceptables afin d'acquérir de l'équipement générant des revenus, de faire des investissements et

de financer le fonds de roulement selon des modalités qui lui sont favorables, les activités, les résultats financiers et les résultats opérationnels de la Société pourraient être touchés de façon importante et défavorable. La Société pourrait devoir contracter d'autres dettes, être tenue de réduire le montant des dividendes ou être tenue de vendre d'autres actions pour répondre aux besoins à cet égard. Un repli des marchés boursiers ou du crédit et toute hausse de la volatilité pourraient faire en sorte qu'il soit plus difficile pour la Société d'obtenir du financement et pourraient avoir une incidence défavorable sur la rentabilité et les activités de la Société.

Systèmes d'information. La Société est hautement tributaire du bon fonctionnement, de la disponibilité et de la sécurité de ses systèmes d'information et de communication, y compris ses systèmes de déclaration financière et d'exploitation, dans le cadre de l'exploitation de ses activités. Le système d'exploitation de la Société est essentiel pour comprendre les demandes des clients, accepter et planifier les chargements, diriger les déplacements de l'équipement et des chauffeurs, et facturer les services de la Société et en recouvrer le paiement. Le système de déclaration financière de la Société est essentiel pour produire des états financiers exacts et en temps opportun et pour analyser l'information de l'entreprise qui aidera la Société à gérer ses activités de façon efficace. La Société reçoit et transmet des données confidentielles à ses clients, chauffeurs, fournisseurs, employés et fournisseurs de services dans le cours normal de ses activités.

Les activités de la Société et celles des fournisseurs de services de technologie et des communications de la Société sont vulnérables aux interruptions causées par des catastrophes naturelles et causées par l'homme et d'autres événements qui sont indépendants de la volonté de la Société, y compris des atteintes ou des menaces d'atteintes à la cybersécurité par des pirates informatiques, des logiciels malveillants ou des virus informatiques, ou encore des incendies, des tremblements de terre, des attentats terroristes ou des pannes de courant, de télécommunications ou d'Internet. Les systèmes de l'entreprise sont également vulnérables à un accès non autorisé et au détournement, à la modification ou à la suppression de renseignements, y compris les renseignements fournis par les clients, les chauffeurs, les fournisseurs, les employés et les prestataires de services ainsi que ses propres renseignements commerciaux. Si l'un ou l'autre des systèmes d'information essentiels de la Société tombe en panne, est compromis ou n'est plus accessible, la capacité de la Société de gérer sa flotte de véhicules de façon efficiente, de répondre aux demandes des clients de façon efficace, de maintenir de façon fiable ses registres de facturation et d'autres registres, de conserver la confidentialité des données de la Société, et de facturer les services et de préparer les états financiers de façon adéquate ou en temps opportun serait mise à rude épreuve. Toute défaillance importante des systèmes, toute complication de mise à jour, toute atteinte à la cybersécurité ou toute autre interruption des systèmes pourrait interrompre ou retarder les activités de la Société, nuire à la réputation de celle-ci, entraîner la perte de clients, ou obliger la Société à payer des amendes ou engager des coûts pour réparer ses systèmes

ou relativement à des litiges, ou pourrait avoir une incidence sur la capacité de la Société de gérer ses activités et de déclarer le rendement financier de la Société, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

Litiges. Les activités de la Société comportent le risque qu'il y ait des litiges visant des employés, des clients, des fournisseurs, des organismes gouvernementaux, des actionnaires et d'autres parties. Il est difficile d'évaluer ou de quantifier l'issue des litiges, et l'ampleur de toute perte potentielle relativement à des poursuites dont les détails ne sont pas connus pendant de longues périodes. Les frais de litige pourraient également être importants. L'assurance de la Société ne couvre pas toutes les réclamations, et rien ne garantit que les limites de garantie de la Société seront appropriées pour couvrir tous les montants en litige. Par exemple, au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019, la Société a comptabilisé une perte nette de 14,2 M\$ CA (16,6 M\$ CA avant le recouvrement d'impôt de 2,4 M\$ CA), découlant d'une réclamation liée à un accident. Aux États-Unis, pays dans lequel la Société a des activités en expansion, de nombreuses sociétés de camionnage ont fait l'objet de recours collectifs dans lesquels il était allégué qu'elles avaient enfreint diverses lois fédérales et étatiques en matière de salaires concernant, entre autres choses, la classification des employés, les pauses-repas des employés, les périodes de repos, l'admissibilité à des heures supplémentaires et le défaut de payer toutes les heures travaillées. Dans un certain nombre de ces recours, les parties défenderesses ont dû verser des sommes considérables en dommages-intérêts ou à des fins de règlement. La Société pourrait éventuellement faire l'objet d'un tel recours collectif. De plus, l'entreprise peut faire l'objet de litiges découlant d'accidents de camionnage, et elle en a été la cible par le passé. Le nombre et la gravité des litiges peuvent être aggravés par la distraction au volant des chauffeurs et des autres automobilistes. Dans la mesure où la Société est visée par des réclamations qui ne sont pas assurées, qui sont supérieures aux limites de garantie prévues, qui exigent une part importante de la réserve d'auto-assurance que la Société a constituée ou qui entraînent une augmentation des primes futures financées, les frais qui en résultent pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels, la situation financière et les flux de trésorerie de la Société.

Contrôles internes. La Société a besoin de contrôles internes à l'égard de l'information financière qui sont efficaces afin de pouvoir présenter des rapports financiers fiables et qui sont, conjointement avec des procédures et des contrôles adéquats de la présentation de l'information, conçus pour prévenir les fraudes. Tout défaut de mettre en œuvre des contrôles, nouveaux ou améliorés, ou toute difficulté rencontrée dans leur mise en œuvre pourrait faire en sorte que la Société ne respecte pas ses obligations en matière de présentation de rapports. De plus, et lorsque c'est nécessaire, tout sondage effectué par la Société en vertu de l'article 404 de la Loi Sarbanes-Oxley des États-Unis, ou tout sondage subséquent effectué par le cabinet d'experts-comptables indépendant de la Société, peut révéler des lacunes dans les contrôles internes de la Société en matière de rapports

financiers qui seront considérés comme des faiblesses importantes ou qui peuvent nécessiter que la Société apporte des changements prospectifs ou rétrospectifs à ses états financiers consolidés ou encore que d'autres domaines nécessitant plus d'attention ou d'amélioration soient ciblés. Des contrôles internes défectueux pourraient également faire en sorte que les investisseurs perdent confiance dans l'information financière communiquée par la Société, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur le cours de ses actions ordinaires.

Opérations importantes. La Société a acquis de nombreuses entreprises dans le cadre de sa stratégie d'acquisition et a également vendu plusieurs unités fonctionnelles, y compris la vente en février 2016 de son secteur de la gestion des matières résiduelles pour une contrepartie de 800 M\$ CA. La Société achète et vend des unités fonctionnelles dans le cours normal de ses activités. Ainsi, en tout temps, la Société peut envisager ou négocier un certain nombre d'acquisitions et de ventes potentielles, dont certaines peuvent être de taille importante. Dans le cadre de telles opérations potentielles, la Société conclut régulièrement des ententes de non-divulgaration ou de confidentialité, des exposés des conditions provisoires, des lettres d'intention non contraignantes et d'autres ententes semblables avec des vendeurs et des acheteurs potentiels et effectue des contrôles préalables, le cas échéant. Ces opérations potentielles peuvent être liées à une partie ou à la totalité des quatre secteurs isolables de la Société, c'est-à-dire transport de lots complets, logistique, transport de lots brisés, livraison de colis et courrier. La stratégie active d'acquisition et de vente de la Société exige beaucoup de temps et de ressources de la part de la direction. Bien que la Société se conforme à ses obligations de divulgation en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables, l'annonce de toute transaction importante par la Société (ou des rumeurs à ce sujet, même si elles ne sont pas fondées) pourrait entraîner une volatilité du prix du marché et du volume de négociation des actions ordinaires. De plus, la Société ne peut prédire la réaction du marché, ni des parties prenantes, clients ou concurrents de la Société, à l'annonce d'une telle transaction importante ou à des rumeurs à ce sujet.

Dividendes et rachats d'actions. Le paiement des dividendes futurs et leur montant sont incertains et sont à la seule discrétion du conseil d'administration de la Société et est considéré chaque trimestre. Le paiement des dividendes dépend, entre autres, des flux de trésorerie opérationnels générés par la Société, de ses besoins financiers pour l'exploitation, de l'exécution de sa stratégie de croissance et de la satisfaction des tests de solvabilité imposés par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* pour la déclaration et le paiement de dividendes. De même, tout rachat futur d'actions par la Société est à la seule discrétion du conseil d'administration et dépend des facteurs décrits ci-dessus. Tout rachat futur d'actions par la Société est incertain.

CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES

Afin de dresser les états financiers selon les IFRS, la direction doit faire preuve de jugement, effectuer des estimations et formuler des hypothèses au sujet d'événements futurs. Ces estimations et les hypothèses sur lesquelles elles se fondent influent sur les montants déclarés au titre de l'actif et du passif, sur les renseignements communiqués à l'égard des éléments d'actif et de passif éventuels, ainsi que sur les montants indiqués des revenus et des charges. De telles estimations comprennent l'établissement de la juste valeur des actifs incorporels liés aux regroupements d'entreprises, la détermination des estimations et des hypothèses liées aux tests de dépréciation du goodwill, et l'établissement des estimations et des hypothèses liées à l'évaluation des provisions pour l'auto-assurance et les litiges. Ces estimations et hypothèses sont fondées sur les meilleures estimations de la direction et font appel à ses jugements. Les facteurs clés des estimations critiques sont les suivants :

Juste valeur des immobilisations incorporelles liées aux regroupements d'entreprises

- Flux de trésorerie futurs projetés
- Taux d'actualisation spécifique à l'acquisition
- Taux d'attrition établi à partir des tendances historiques

Tests de dépréciation du goodwill

- Taux d'actualisation
- Croissance prévue des revenus, de la marge d'exploitation, de la marge du BAIIA ainsi que des dépenses en capital
- Multiples du BAIIA d'entreprises publiques comparables

Auto-assurance et litiges

- Historique des sinistres, facteurs de gravité affectant le montant finalement payé et niveaux actuels et prévus du coût par sinistre
- Évaluations par des tiers

La direction évalue régulièrement ses estimations et hypothèses en s'appuyant sur les antécédents et d'autres facteurs, notamment la conjoncture économique actuelle, qu'elle juge raisonnables dans les circonstances. La direction modifie ces estimations et hypothèses lorsque les faits et les circonstances l'imposent. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les modifications apportées à ces estimations et hypothèses résultant de changements survenus dans l'environnement économique seront prises en compte dans les états financiers des périodes futures.

MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES

Conventions adoptées au cours de la période considérée

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2021 et ont été

appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités:

Réforme des taux d'intérêt de référence - Phase 2

(modifications d'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 16)

Ces nouvelles normes n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la Société.

Conventions qui seront adoptées au cours de périodes futures

Les nouvelles normes et les modifications de normes suivantes ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités:

Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (modifications d'IAS 1)

Contrats déficitaires — Coût d'exécution du contrat (modifications d'IAS 37)

Définition des estimations comptables (modifications d'IAS 8)

La note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités du 30 juin 2021 fournit de plus amples renseignements.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément aux dispositions du Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, et tel que défini dans les Exchange Act Rules 13a-15(e) et 15d-15(e), la Société a déposé des certificats signés par le président et chef de la direction, et par le chef de la direction financière, qui, entre autres, rendent compte de :

- leur responsabilité quant à l'établissement et au maintien des contrôles et procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société;
- la conception et l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information, ainsi que la conception et l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. L'acquisition de UPS Freight sera hors de portée tel que permis jusqu'à un an après l'acquisition.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le président et chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu, ou fait concevoir sous leur supervision, les contrôles et procédures de communication de l'information dans le but de donner l'assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société est communiquée au chef de la direction et au chef de la direction financière par d'autres intervenants, particulièrement pendant la période de préparation des rapports intermédiaires et annuels;
- l'information que la Société est tenue de présenter dans ses rapports annuels et intermédiaires et dans les divers rapports qu'elle dépose ou soumet en vertu des lois sur les valeurs mobilières est enregistrée, traitée, condensée et présentée dans les délais prescrits par ces lois sur les valeurs mobilières.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont également conçu, ou fait concevoir sous leur supervision, des contrôles internes à l'égard de l'information financière afin de donner l'assurance raisonnable que cette information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication, selon les normes internationales d'information financière (IFRS).

Le cadre de contrôle utilisé dans la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société est fondé sur les critères énoncés par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Treadway Commission dans sa publication Internal Control – Integrated Framework (cadre de 2013).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu, au cours du trimestre clos le 30 juin 2021, aucun changement aux contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société qui a eu une incidence importante, ou dont on peut raisonnablement penser qu'il pourrait avoir une incidence importante, sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société.

Limitation de la portée de la conception

La Société a limité la portée de ses contrôles et procédures de communication de l'information et de ses contrôles à l'égard de l'information financière afin d'exclure les contrôles, politiques et procédures de UPS Freight car elle n'a pas été acquis plus de 365 jours avant la fin de l'exercice auquel se rapporte les certificats du président et chef de la direction et du chef de la direction financière. La Société a choisi d'exclure UPS Freight de la portée de la certification, comme le permet le Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. La Société a l'intention d'inclure UPS Freight dans ses contrôles et procédures de communication de l'information et de ses contrôles à l'égard de l'information financière dans l'année suivant l'acquisition.



ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS

Pour le deuxième trimestre clos le
30 juin 2021

TABLE DES MATIÈRES

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE	1
ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DU RÉSULTAT	2
ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DU RÉSULTAT GLOBAL	3
ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES	4
ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE	5
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS	6

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 30 juin 2021	Au 31 décembre 2020
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		111 508	4 297
Clients et autres débiteurs		968 615	597 873
Fournitures en stock		25 403	8 761
Impôt sur le revenu à recouvrer		5 028	7 606
Charges payées d'avance		50 115	29 904
Actifs détenus en vue de la vente		1 640	4 331
Actifs courants		1 162 309	652 772
Immobilisations corporelles	7	2 130 806	1 074 428
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	414 907	337 285
Immobilisations incorporelles	9	1 782 262	1 749 773
Autres actifs	10	15 331	23 899
Actifs d'impôt différé		15 360	11 207
Actifs non courants		4 358 666	3 196 592
Total des actifs		5 520 975	3 849 364
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs		792 904	468 238
Impôt sur le revenu à payer		20 308	33 220
Provisions	14	30 717	17 452
Autres passifs financiers		9 301	4 031
Dette à long terme	11	371 820	42 997
Obligations locatives	12	116 110	88 522
Passifs courants		1 341 160	654 460
Dette à long terme	11	1 284 161	829 547
Obligations locatives	12	333 055	267 464
Avantages du personnel	13	102 074	15 502
Provisions	14	80 706	36 803
Autres passifs financiers		11 857	22 699
Passifs d'impôt différé		347 399	232 712
Passifs non courants		2 159 252	1 404 727
Total des passifs		3 500 412	2 059 187
Capitaux propres			
Capital social	15	1 126 352	1 120 049
Surplus d'apport	15, 17	22 551	19 783
Cumul des autres éléments du résultat global		(137 072)	(154 723)
Résultats non distribués		1 008 732	805 068
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société		2 020 563	1 790 177
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	23		
Événements postérieurs	24		
Total des passifs et des capitaux propres		5 520 975	3 849 364

Les notes des pages 6 à 26 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>		Trimestre	Trimestre	Semestre	Semestre
	Note	clos le	clos le	clos le	clos le
		30 juin 2021	30 juin 2020*	30 juin 2021	30 juin 2020*
Revenus		1 650 970	740 106	2 710 104	1 569 205
Surcharge de carburant		185 738	58 389	275 411	153 799
Revenus totaux		1 836 708	798 495	2 985 515	1 723 004
Charges liées aux matières et aux services	18	962 525	413 622	1 628 445	918 957
Charges liées au personnel	19	500 154	188 795	757 426	425 568
Autres charges opérationnelles		94 546	31 215	147 973	67 697
Amortissement des immobilisations corporelles	7	56 205	41 874	97 425	84 443
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	28 153	19 659	50 952	38 819
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	13 658	11 114	28 029	22 769
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	5	(122 926)	-	(122 926)	(4 008)
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(5 778)	(2 405)	(9 383)	(4 930)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(118)	(363)	(522)	(978)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments		3	-	3	1
Perte (profit) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		27	(94)	(3 911)	(7 740)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		5	-	5	-
Total des charges opérationnelles		1 526 454	703 417	2 573 516	1 540 598
Bénéfice opérationnel		310 254	95 078	411 999	182 406
(Produits financiers) charges financières					
Produits financiers	20	(2 274)	(428)	(2 785)	(1 880)
Charges financières	20	18 886	13 082	33 832	28 876
Charges financières nettes		16 612	12 654	31 047	26 996
Bénéfice avant impôt sur le résultat		293 642	82 424	380 952	155 410
Charge d'impôt sur le résultat	21	42 544	31 966	62 967	49 164
Bénéfice net de l'exercice attribuable aux propriétaires de la Société		251 098	50 458	317 985	106 246
Bénéfice par action attribuable aux propriétaires de la Société					
Bénéfice de base par action	16	2,69	0,58	3,41	1,23
Bénéfice dilué par action	16	2,63	0,57	3,33	1,21

* Retraité pour tenir compte du changement de la monnaie de présentation (voir note 2d)

Les notes des pages 6 à 26 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020*	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020*
Bénéfice net de l'exercice attribuable aux propriétaires de la Société	251 098	50 458	317 985	106 246
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice des exercices futurs :				
Écarts de conversion	15 073	19 373	10 736	(12 912)
Couverture d'investissement net, après impôt	4 422	8 644	6 915	(15 733)
Variation de la juste valeur de la couverture de flux de trésorerie, après impôts	-	24	-	(2 666)
Autres éléments du résultat global pour la période, après impôt	19 495	28 041	17 651	(31 311)
Total du résultat global de la période attribuable aux propriétaires de la Société	270 593	78 499	335 636	74 935

* Retraité pour tenir compte du changement de la monnaie de présentation (voir note 2d)

Les notes des pages 6 à 26 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Perte latente cumulée du régime d'avantage du personnel	Gain (perte) cumulé sur couverture de flux de trésorerie	Écarts de conversion cumulés et couverture d'investissement net	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société
Solde au 31 décembre 2020		1 120 049	19 783	(379)	-	(154 344)	805 068	1 790 177
Bénéfice net de la période		-	-	-	-	-	317 985	317 985
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	-	-	17 651	-	17 651
Total du résultat global de la période		-	-	-	-	17 651	317 985	335 636
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	-	5 319	-	-	-	-	5 319
Options d'achat d'actions exercées	15, 17	17 935	(2 544)	-	-	-	-	15 391
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(42 839)	(42 839)
Rachat d'actions propres	15	(11 635)	-	-	-	-	(71 476)	(83 111)
Règlement net des unités d'actions restreintes	15, 17	3	(7)	-	-	-	(6)	(10)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		6 303	2 768	-	-	-	(114 321)	(105 250)
Solde au 30 juin 2021		1 126 352	22 551	(379)	-	(136 693)	1 008 732	2 020 563
Solde au 31 décembre 2019*		678 915	19 549	(369)	487	(173 516)	634 226	1 159 292
Bénéfice net de la période		-	-	-	-	-	106 246	106 246
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	-	(2 666)	(28 645)	-	(31 311)
Total du résultat global de la période		-	-	-	(2 666)	(28 645)	106 246	74 935
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	-	3 300	-	-	-	-	3 300
Options d'achat d'actions exercées	15, 17	15 981	(3 021)	-	-	-	-	12 960
Émission d'actions	15	217 552	-	-	-	-	-	217 552
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(33 000)	(33 000)
Rachat d'actions propres	15	(12 025)	-	-	-	-	(25 996)	(38 021)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		221 508	279	-	-	-	(58 996)	162 791
Solde au 30 juin 2020*		900 423	19 828	(369)	(2 179)	(202 161)	681 476	1 397 018

* Retraité pour tenir compte du changement de la monnaie de présentation (voir note 2d))

Les notes des pages 6 à 26 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>		Trimestre	Trimestre	Semestre	Semestre	
		clos le	clos le	clos le	clos le	
		Note	30 juin 2021	30 juin 2020*	30 juin 2021	30 juin 2020*
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles						
Bénéfice net de la période			251 098	50 458	317 985	106 246
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :						
	Amortissement des immobilisations corporelles	7	56 205	41 874	97 425	84 443
	Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	28 153	19 659	50 952	38 819
	Amortissement des immobilisations incorporelles	9	13 658	11 114	28 029	22 769
	Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	2 808	1 660	5 319	3 300
	Charges financières, montant net	20	16 612	12 654	31 047	26 996
	Charge d'impôt sur le résultat	21	42 544	31 966	62 967	49 164
	Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		(122 926)	-	(122 926)	(4 008)
	Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(5 775)	(2 405)	(9 380)	(4 929)
	Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(118)	(363)	(522)	(978)
	Perte (profit) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		27	(94)	(3 911)	(7 740)
	Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		5	-	5	-
	Avantages du personnel		17 514	(101)	17 667	(133)
	Provisions, net des paiements		18 827	(2 354)	11 763	(1 074)
			318 632	164 068	486 420	312 875
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel		6	44 680	15 198	83 809	26 545
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles avant ce qui suit			363 312	179 266	570 229	339 420
	Intérêts payés		(16 628)	(11 406)	(28 478)	(26 037)
	Impôts sur le résultat payés		(48 073)	248	(87 945)	(8 098)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles			298 611	168 108	453 806	305 285
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement						
	Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	(60 887)	(19 644)	(98 256)	(44 263)
	Produits de la vente d'immobilisations corporelles		29 608	10 014	46 608	18 067
	Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		210	1 351	6 701	12 019
	Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	(1 608)	(543)	(2 572)	(1 096)
	Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(870 907)	(44 057)	(889 926)	(55 023)
	Autres		3 774	2 557	3 659	21 794
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement			(899 810)	(50 322)	(933 786)	(48 502)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement						
	Diminution du découvert bancaire		(7 199)	(694)	(11 027)	(3 964)
	Produits tirés de la dette à long terme	11	3 202	6 677	508 522	12 819
	Remboursement de la dette à long terme	11	(10 734)	(8 058)	(21 515)	(16 892)
	Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables	11	412 108	(170 517)	279 158	(361 251)
	Remboursement des obligations locatives	12	(27 342)	(19 428)	(51 503)	(38 994)
	Diminution des autres passifs financiers		(5 809)	415	(5 994)	256
	Dividendes payés		(21 447)	(16 225)	(42 720)	(32 317)
	Rachat d'actions propres	15	(37 024)	(6 402)	(83 111)	(38 021)
	Produit de l'émission d'actions ordinaires, net des dépenses	15	-	-	-	217 552
	Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	4 984	12 146	15 391	12 960
	Rachat d'actions propres pour le règlement d'unités d'actions restreintes	15	-	-	(10)	-
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement			310 739	(202 086)	587 191	(247 852)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie			(290 460)	(84 300)	107 211	8 931
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de la période			401 968	93 231	4 297	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période			111 508	8 931	111 508	8 931

* Retraité pour tenir compte du changement de la monnaie de présentation (voir note 2d)

Les notes des pages 6 à 26 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

1. Entité publiante

TFI International Inc. (la « Société ») a été constituée en société en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions et est une entreprise établie au Canada. Le siège social de la Société est situé au 8801, route Transcanadienne, bureau 500, Montréal (Québec) H4S 1Z6.

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société aux 30 juin 2021 et 2020 et pour le trimestre et le semestre clos à ces dates comprennent les comptes de la Société et de ses filiales (désignées collectivement comme le « Groupe » et, individuellement, comme les « entités du Groupe »).

Le Groupe a des activités dans le domaine de la prestation de services de transport et de logistique partout aux États-Unis, au Canada et au Mexique.

2. Mode d'établissement

a) Déclaration de conformité

Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés ont été préparés conformément à IAS 34, *Information financière intermédiaire*, des Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés n'incluent pas toutes les informations exigées pour des états financiers annuels complets et devraient être lus en accord avec les plus récents états financiers consolidés annuels du Groupe.

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 26 juillet 2021.

b) Base d'évaluation

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés ont été préparés selon la méthode du coût historique, sauf pour les éléments importants suivants dans les états consolidés de la situation financière :

- les placements dans les titres de capitaux propres, les instruments financiers dérivés et les contreparties conditionnelles, qui sont évalués à la juste valeur;
- les passifs au titre des accords dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie, qui sont évalués à la juste valeur conformément à IFRS 2;
- le passif au titre des régimes de retraite à prestations définies, qui correspond au total net de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies, moins la juste valeur des actifs des régimes; et
- les actifs et les passifs acquis lors de regroupements d'entreprises, qui sont mesurés à la juste valeur à la date d'acquisition.

Les présents états financiers intermédiaires consolidés condensés sont présentés en dollars américains, sauf si indication contraire.

c) Caractère saisonnier des activités de la période intermédiaire

Les activités du Groupe sont tributaires de la demande générale de transport de fret. Cette demande est habituellement relativement stable tout au long de l'année. Plus précisément, la demande est à son plus faible au premier trimestre. De plus, au cours des mois plus rigoureux d'hiver, la consommation de carburant et les frais d'entretien tendent à augmenter. Par conséquent, les résultats d'exploitation pour la période intérimaire ne sont pas nécessairement représentatifs des résultats des opérations pour l'année entière.

d) Monnaie fonctionnelle et de présentation

La Société a choisi de remplacer sa monnaie de présentation en dollars canadiens (« \$ CA ») par des dollars américains (« \$ US ») à compter du 31 décembre 2020. La direction est d'avis que la communication de l'information financière en dollars américains permet de fournir un portrait plus pertinent de la situation financière du Groupe en comparaison avec ses pairs. Le changement de

la monnaie de présentation est effectué de manière volontaire et est comptabilisé rétrospectivement. À des fins de comparaison, les états financiers consolidés historiques ont été redressés en dollars américains selon les procédures décrites ci-dessous :

- Les états intermédiaires condensés consolidés des résultats, du résultat global et l'état des flux de trésorerie ont été convertis en dollars américains en utilisant les taux moyens de change en vigueur pour les périodes visées.
- Les actifs et les passifs présentés dans l'état intermédiaire condensé consolidé de la situation financière ont été convertis en dollars américains aux taux de change de clôture aux dates visées du bilan.
- Les éléments des capitaux propres dans l'état intermédiaire condensé consolidé de la situation financière et l'état intermédiaire condensé consolidé des variations des capitaux propres, y compris l'écart de conversion des monnaies et couverture d'investissement net, les résultats non distribués, le capital social, le surplus d'apport et les autres réserves, ont été convertis en dollars américains en utilisant les taux historiques.
- Les bénéfices intermédiaires condensés consolidés par action et les divulgations de dividendes ont également été convertis en dollars américains pour tenir compte du changement de la monnaie de présentation.

Toute l'information contenue dans ces états financiers intermédiaires consolidés condensés est présentée en \$ US, sauf indication contraire.

La monnaie fonctionnelle de la Société demeure le dollar canadien. Les gains et les pertes de change découlant de l'application du dollar américain comme monnaie de présentation, tandis que le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle, sont inclus dans l'écart de conversion cumulé.

Toutes les données financières présentées en dollars américains ont été arrondies au millier de dollars près.

d) Utilisation d'estimations et recours au jugement

Afin de dresser les états financiers consolidés ci-joints selon les IFRS, la direction doit faire preuve de jugement, effectuer des estimations et formuler des hypothèses au sujet d'événements futurs. Ces estimations et les hypothèses sur lesquelles elles se fondent influent sur les montants déclarés au titre de l'actif et du passif, sur les renseignements communiqués à l'égard des éléments d'actif et de passif éventuels, ainsi que sur les montants indiqués des revenus et des charges. Les estimations portent notamment sur l'évaluation du goodwill, des immobilisations incorporelles et des actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises, les provisions pour impôts sur les bénéfices ainsi que les provisions d'autoassurance et autres provisions et éventualités. Ces estimations et hypothèses sont fondées sur les meilleures estimations de la direction et font appel à ses jugements.

La direction évalue régulièrement ses estimations et hypothèses en s'appuyant sur les antécédents et d'autres facteurs, notamment la conjoncture économique actuelle, qu'elle juge raisonnables dans les circonstances. La direction modifie ces estimations et hypothèses lorsque les faits et les circonstances l'imposent. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les modifications apportées à ces estimations et hypothèses par suite de l'évolution de la conjoncture économique seront prises en considération dans les états financiers des périodes futures.

Les jugements importants qui ont été portés par la direction afin d'appliquer les conventions comptables du Groupe lors de la préparation des présents états financiers intermédiaires consolidés condensés et les principales sources d'incertitude relativement à ses estimations sont les mêmes que ceux qui ont servi à dresser et qui sont décrits dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2020.

3. Principales conventions comptables

Les conventions comptables présentées dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2020 ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans ces états financiers intermédiaires condensés consolidés, sauf indication contraire à la note 3. Les conventions comptables ont été appliquées de manière uniforme par les entités du Groupe.

Nouvelles normes et interprétations adoptées au cours de la période

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1^{er} janvier 2021 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers intermédiaires condensés consolidés :

Réforme des taux d'intérêt de référence - Phase 2 (modifications d'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 16)

Le 27 août 2020, l'IASB a parachevé sa réponse à la réforme des taux interbancaires et autres taux d'intérêt de référence en cours en publiant un ensemble de modifications aux normes IFRS. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021.

Les modifications complètent celles publiées en 2019 dans le cadre de la phase 1 des modifications et traitent essentiellement de ce qui suit :

- modifications touchant les flux de trésorerie contractuels – la société n'aura pas à décomptabiliser la valeur comptable des instruments financiers pour tenir compte des changements requis par la réforme, et devra plutôt mettre à jour le taux d'intérêt effectif pour refléter le remplacement du taux de référence par un taux de référence alternatif;
- comptabilité de couverture – la société n'aura pas à cesser d'appliquer la comptabilité de couverture uniquement en raison de changements requis par la réforme si la couverture répond aux autres critères d'applicabilité de la comptabilité de couverture;
- informations à fournir – la société devra fournir des informations sur les nouveaux risques découlant de la réforme et sur sa manière de gérer le passage aux taux de référence alternatifs.

L'adoption des modifications n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers intermédiaires consolidés condensés du Groupe.

Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées

Les nouvelles normes suivantes ne sont pas en vigueur et n'ont pas été appliquées au moment de l'établissement des présents états financiers intermédiaires consolidés condensés :

Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (modifications de l'IAS 1)

Le 23 janvier 2020, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 1, *Présentation des états financiers*, qui visent à clarifier le classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. L'application anticipée est permise. Aux fins du classement des passifs non courants, les modifications ont éliminé l'obligation selon laquelle le droit de différer le règlement ou le transfert d'un passif pour au moins douze mois doit être inconditionnel. Le droit doit plutôt être substantiel et exister à la date de clôture. L'adoption des modifications ne devrait pas avoir d'incidence importante.

Contrats déficitaires – Coûts d'exécution du contrat (modifications à l'IAS 37)

Le 14 mai 2020, l'IASB a publié *Contrats déficitaires - Coût d'exécution de contrat (modifications à l'IAS 37)*. Les modifications sont en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2022 et s'appliquent aux contrats existants à la date de la première application des modifications. L'adoption anticipée est permise. L'IAS 37 ne précise pas quels coûts sont inclus comme coût d'exécution d'un contrat pour déterminer si un contrat est déficitaire. Les amendements de l'IASB abordent cette question en précisant que les « coûts d'exécution d'un contrat » comprennent à la fois :

- les coûts supplémentaires - par exemple main d'œuvre directe et matériaux; et
- une allocation d'autres coûts directs - par exemple une allocation de l'amortissement pour un élément d'immobilisations corporelles utilisé dans l'exécution du contrat.

L'adoption des modifications ne devrait pas avoir d'incidence importante.

Définition des estimations comptables (modifications de l'IAS 8)

Le 12 février 2021, l'IASB a publié *Definition of Accounting Estimates (Amendments to IAS 8)*. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2023. L'application anticipée est permise. Ces modifications présentent une nouvelle définition des estimations comptables, laquelle précise qu'il s'agit de montants monétaires dans les états financiers qui sont sujets à une incertitude d'évaluation. Les modifications précisent également le lien entre les méthodes comptables et les estimations comptables en indiquant qu'une société établit une estimation comptable afin d'atteindre l'objectif fixé par la méthode comptable. L'ampleur de l'incidence de l'adoption des modifications n'a pas encore été déterminée.

4. Information sectorielle

Le Groupe exerce ses activités dans le secteur du transport et de la logistique aux États-Unis, au Canada et au Mexique dans les différents secteurs isolables décrits ci-dessous. Ces secteurs isolables sont gérés de façon indépendante puisqu'ils nécessitent des technologies et des ressources en capital différentes. Le chef de la direction du Groupe passe en revue les rapports de gestion interne de chaque secteur opérationnel. Les activités de chaque secteur isolable du Groupe sont décrites dans le résumé suivant :

Colis et courrier	Cueillette, transport et livraison d'articles partout en Amérique du Nord.
Transport de lots brisés ^(b)	Cueillette, regroupement, transport et livraison de petits chargements.
Transport de lots complets ^(a)	Transport de chargements complets, directement depuis les installations d'un client jusqu'à la destination, à l'aide de remorques fermées ou d'équipement spécialisé afin de répondre aux besoins particuliers des clients. Les services fournis comprennent notamment le transport accéléré, le transport par semi-remorque à plateau et par conteneur et réservoir, ainsi que les services dédiés.
Logistique	Services de logistique avec une approche allégée en actifs, y compris le courtage, le transit et la gestion du transport, ainsi que la livraison de petits colis.

- (a) Le secteur du transport de lots complets regroupe le secteur du transport de lots complets conventionnels canadien, le secteur du transport de lots complets conventionnels américain, ainsi que les services spécialisés de lots complets. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires en ce qui concerne la nature des services offerts et les méthodes utilisées pour distribuer leurs services. En outre, ces segments ont des caractéristiques économiques similaires en ce qui concerne la marge brute attendue à long terme, les niveaux de capital investi et les tendances du marché.
- (b) À compter du deuxième trimestre de l'exercice 2021, le secteur du transport de lots brisés regroupe désormais le secteur du transport de lots brisés canadien et le secteur du transport de lots brisés américain. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires en ce qui concerne la nature des services offerts et les méthodes utilisées pour distribuer leurs services. En outre, ces segments ont des caractéristiques économiques similaires en ce qui concerne la marge brute attendue à long terme, les niveaux de capital investi et les tendances du marché.

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

Des renseignements sur les résultats de chaque secteur isolable sont présentés ci-dessous. La performance est évaluée en fonction du bénéfice opérationnel sectoriel ou de la perte opérationnelle. Cette mesure est incluse dans les rapports de gestion interne qui sont passés en revue par le chef de la direction du Groupe, et elle correspond au « Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) » dans les états consolidés du résultat. Le bénéfice opérationnel sectoriel (perte opérationnelle sectorielle) est utilisé(e) comme mesure de la performance, car la direction est d'avis que cette information est la plus pertinente pour évaluer les résultats de certains secteurs par rapport à ceux d'autres entités exerçant leurs activités au sein de ces industries.

	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 30 juin 2021							
Revenus externes	144 961	622 967	476 996	406 046	-	-	1 650 970
Surcharge de carburant externe	19 566	90 627	65 647	9 898	-	-	185 738
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	307	2 433	5 321	884	-	(8 945)	-
Revenus totaux	164 834	716 027	547 964	416 828	-	(8 945)	1 836 708
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	29 543	202 628	62 626	35 566	(20 109)	-	310 254
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 595	29 116	52 497	9 306	502	-	98 016
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(3)	-	-	-	-	(3)
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	(3)	(24)	-	-	-	(27)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	122 926	-	-	-	-	122 926
Immobilisations incorporelles	199 603	198 122	928 255	454 157	2 125	-	1 782 262
Total des actifs	382 811	2 067 985	2 214 046	715 477	140 656	-	5 520 975
Total des passifs	105 803	781 589	515 779	221 823	1 875 555	(137)	3 500 412
Additions d'immobilisations corporelles	1 174	3 141	55 876	265	85	-	60 541

Trimestre clos le 30 juin 2020

Revenus externes	100 140	112 853	336 913	190 200	-	-	740 106
Surcharge de carburant externe	8 519	13 117	31 865	4 888	-	-	58 389
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	744	1 558	3 647	911	-	(6 860)	-
Revenus totaux	109 403	127 528	372 425	195 999	-	(6 860)	798 495
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	16 393	24 148	50 303	16 388	(12 154)	-	95 078
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 167	12 733	45 074	8 450	223	-	72 647
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	(32)	126	-	-	-	94
Immobilisations incorporelles	181 484	176 609	868 913	252 451	3 125	-	1 482 582
Total des actifs	356 657	555 961	2 008 345	407 128	34 439	-	3 362 530
Total des passifs	105 498	206 584	428 419	117 498	1 107 542	-	1 965 541
Additions d'immobilisations corporelles	3 628	1 388	15 584	221	49	-	20 870

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Semestre clos le 30 juin 2021							
Revenus externes	276 238	752 666	897 741	783 459	-	-	2 710 104
Surcharge de carburant externe	33 982	109 455	115 110	16 864	-	-	275 411
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	579	4 428	9 719	1 883	-	(16 609)	-
Revenus totaux	310 799	866 549	1 022 570	802 206	-	(16 609)	2 985 515
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	47 867	224 764	112 632	64 626	(37 890)	-	411 999
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	13 134	41 628	101 037	19 623	984	-	176 406
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(3)	-	-	-	-	(3)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	6	3 905	-	-	-	3 911
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	122 926	-	-	-	-	122 926
Immobilisations incorporelles	199 603	198 122	928 255	454 157	2 125	-	1 782 262
Total des actifs	382 811	2 067 985	2 214 046	715 477	140 656	-	5 520 975
Total des passifs	105 803	781 589	515 779	221 823	1 875 555	(137)	3 500 412
Additions d'immobilisations corporelles	4 006	7 502	83 786	357	105	-	95 756
Semestre clos le 30 juin 2020							
Revenus externes	203 407	245 693	730 884	389 221	-	-	1 569 205
Surcharge de carburant externe	23 254	34 064	85 223	11 258	-	-	153 799
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	1 713	3 103	7 728	1 967	-	(14 511)	-
Revenus totaux	228 374	282 860	823 835	402 446	-	(14 511)	1 723 004
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	27 960	37 237	96 695	35 562	(15 048)	-	182 406
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	12 406	25 430	91 502	16 171	522	-	146 031
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1)	(32)	7 773	-	-	-	7 740
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	4 008	-	-	4 008
Immobilisations incorporelles	181 484	176 609	868 913	252 451	3 125	-	1 482 582
Total des actifs	356 657	555 961	2 008 345	407 128	34 439	-	3 362 530
Total des passifs	105 498	206 584	428 419	117 498	1 107 542	-	1 965 541
Additions d'immobilisations corporelles	12 600	7 251	27 183	472	127	-	47 633

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

Informations géographiques

Les revenus sont attribués aux emplacements géographiques en fonction du lieu d'origine de la prestation du service.

	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Éliminations	Total
Trimestre clos le 30 juin 2021						
Canada	164 834	150 362	230 952	67 042	(6 144)	607 046
États-Unis	-	565 665	317 012	343 571	(2 801)	1 223 447
Mexique	-	-	-	6 215	-	6 215
Total	164 834	716 027	547 964	416 828	(8 945)	1 836 708
Trimestre clos le 30 juin 2020						
Canada	109 403	112 011	152 864	54 182	(5 895)	422 565
États-Unis	-	15 517	219 561	138 567	(965)	372 680
Mexique	-	-	-	3 250	-	3 250
Total	109 403	127 528	372 425	195 999	(6 860)	798 495
Semestre terminé le 30 juin 2021						
Canada	310 799	286 659	433 338	134 174	(12 561)	1 152 409
États-Unis	-	579 890	589 232	656 090	(4 048)	1 821 164
Mexique	-	-	-	11 942	-	11 942
Total	310 799	866 549	1 022 570	802 206	(16 609)	2 985 515
Semestre terminé le 30 juin 2020						
Canada	228 374	248 442	338 148	110 698	(12 470)	913 192
États-Unis	-	34 418	485 687	284 856	(2 041)	802 920
Mexique	-	-	-	6 892	-	6 892
Total	228 374	282 860	823 835	402 446	(14 511)	1 723 004

Les actifs sectoriels sont fondés sur l'emplacement géographique des actifs.

	Au 30 juin 2021	Au 31 décembre 2020
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	1 864 208	1 802 417
États-Unis	2 447 852	1 342 720
Mexique	15 915	16 349
	4 327 975	3 161 486

5. Regroupements d'entreprises**a) Regroupements d'entreprises**

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis trois entreprises en 2021, dont UPS Freight, renommée TForce Freight en avril 2021, est considérée comme significative. Les autres acquisitions ne sont pas considérées comme significatives. Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Le 30 avril 2021, le Groupe a réalisé l'acquisition de UPS Freight, les divisions de transport de lots brisés et de lots complets dédiés de United Parcel Service, Inc., Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 866,1 M\$. La transaction a été financée par un mélange de fonds en caisse et le solde a été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable non garantie. La juste valeur estimée des actifs nets identifiables acquis, y compris la juste valeur des relations clients acquises, dépassait le prix d'achat, générant un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses préliminaire de 122,9 M\$ dans le secteur de transport de lots brisés. Le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses préliminaire résulte principalement de l'évaluation de la juste valeur liée aux immobilisations corporelles de la société. Durant le semestre clos le 30 juin 2021, l'entreprise a généré

des revenus et un bénéfice net de 587,4 M\$ et 29,0 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 122,9 M\$) respectivement depuis l'acquisition.

Si l'acquisition avait eu lieu le 1^{er} janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 1 691,3 M\$ et 52,4 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 122,9 M\$). Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si l'acquisition avait eu lieu le 1^{er} janvier 2021 et ajusté pour les charges d'intérêts et impôts.

Durant le semestre clos le 30 juin 2021, les entreprises non significatives ont généré des revenus et un bénéfice net de 6,6 M\$ et 0,2M\$ respectivement depuis l'acquisition.

Si les acquisitions non significatives avaient eu lieu le 1^{er} janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 12,8 M\$ et 0,6 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si l'acquisition avait eu lieu le 1^{er} janvier 2021.

Durant le semestre clos le 30 juin 2021, des coûts de transaction de 7,9 M\$ ont été engagés relativement à l'acquisition de l'entreprise mentionnée ci-dessus et ont été comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la répartition du prix d'achat sur les éléments identifiables de l'actif net et du goodwill de l'acquisition de 2021. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs n'ont pas encore été obtenues pour ces acquisitions. Le Groupe finalisera la répartition du prix d'achat à mesure qu'il obtiendra plus de renseignements.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du prix d'achat en fonction des meilleures informations mises à la disposition du Groupe à ce jour.

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	UPS Freight	Autres*	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6	1 156	1 162
Clients et autres débiteurs		349 742	4 163	353 905
Fournitures en stock et charges payées d'avance		30 660	361	31 021
Immobilisations corporelles	7	1 052 816	10 161	1 062 977
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	100 971	2 705	103 676
Immobilisations incorporelles	9	6 856	8 161	15 017
Autres actifs		860	-	860
Fournisseurs et autres créditeurs		(217 539)	(2 315)	(219 854)
Impôt sur le revenu à payer		302	(1 856)	(1 554)
Avantages du personnel	13	(67 828)	-	(67 828)
Provisions	14	(50 352)	-	(50 352)
Autres passifs non courants		(56)	(6)	(62)
Dette à long terme	11	-	(2 730)	(2 730)
Obligations locatives	12	(100 971)	(2 705)	(103 676)
Passifs d'impôt différé		(116 449)	(3 432)	(119 881)
Total de l'actif net identifiable		989 018	13 663	1 002 681
Total de la contrepartie transférée		866 092	29 236	895 328
Goodwill	9	-	15 573	15 573
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		(122 926)	-	(122 926)
Trésorerie		866 092	24 996	891 088
Contrepartie conditionnelle		-	4 240	4 240
Total de la contrepartie transférée		866 092	29 236	895 328

* Comprend des ajustements non significatifs aux acquisitions de l'exercice précédent.

L'information dont disposait le Groupe concernant UPS Freight a été affectée par la proximité de l'acquisition à sa fin de trimestre. Les justes valeurs évaluées sur les montants ci-dessus sont provisoires et seront révisées au fur et à mesure que de plus amples informations seront obtenues sur les faits et circonstances qui existaient à la date d'acquisition.

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 344,5 M\$, dont une tranche de 9,4 M\$ était considérée comme irrécouvrable à la date d'acquisition.

En ce qui a trait au goodwill et aux immobilisations incorporelles acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises en 2021, aucun montant n'est déductible aux fins de l'impôt.

b) Goodwill

Le goodwill est principalement attribuable à la plus-value que représente l'exploitation d'une entreprise bien établie et jouissant d'une bonne réputation dans le secteur du transport, ainsi qu'aux synergies qui devraient découler de l'intégration de l'entité acquise aux activités actuelles du Groupe.

Le goodwill découlant des regroupements d'entreprises susmentionnés a été attribué, conformément à ce qui est indiqué ci-dessous, aux secteurs opérationnels qui représentent le niveau de suivi interne minimal du goodwill.

Secteur opérationnel	Secteur isolable	30 juin 2021*
Transport de lots brisés canadien	Transport de lots brisés	(449)
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	16 047
Logistique	Logistique	(25)
		15 573

* Comprend des ajustements non significatifs aux acquisitions de l'exercice précédent.

c) Contrepartie conditionnelle

La contrepartie conditionnelle est liée à des regroupements d'entreprise non significatifs et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. La juste valeur a été déterminée en tenant compte des flux de trésorerie estimatifs actualisés selon un taux de 4% à 6%. Ces contreparties sont conditionnelles à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour les périodes futures. Le montant maximum payable est de 0,4 M\$ dans un an et 4,3 M\$ dans deux ans. Au 30 juin 2021, la juste valeur de l'entente conditionnelle est estimée à environ 4,0 M\$. Elle est actuellement présentée avec les autres passifs financiers dans les états consolidés condensés de la situation financière.

d) Ajustement aux montants provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent

Les états financiers consolidés annuels de 2020 incluaient des détails sur les regroupements d'entreprises du Groupe et comprenaient des justes valeurs provisoires relatives à la contrepartie payée et à l'actif net acquis de DLS ainsi qu'à d'autres acquisitions non significatives. Ces acquisitions ont été comptabilisées en vertu des dispositions de la norme IFRS 3.

Tel que requis par la norme IFRS 3, les justes valeurs provisoires ont été réévaluées à la lumière de l'information obtenue durant la période d'évaluation suivant l'acquisition. En conséquence, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs pris en charge de DLS et des acquisitions non significatives de l'année fiscale 2020 a été ajustée en 2021. Aucun ajustement significatif n'a été apporté aux justes valeurs provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent, et ont été inclus dans les autres acquisitions de 2021.

6. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Clients et autres débiteurs	(26 118)	18 963	(15 020)	31 536
Fournitures en stock	(632)	937	(823)	2 311
Charges payées d'avance	(8 131)	(2 579)	(4 582)	(2 160)
Fournisseurs et autres créditeurs	79 561	(2 123)	104 234	(5 142)
	44 680	15 198	83 809	26 545

7. Immobilisations corporelles

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2020		314 804	1 267 616	134 235	1 716 655
Regroupements d'entreprises	5	600 327	403 601	59 049	1 062 977
Additions		13 347	76 999	5 410	95 756
Cessions		(226)	(106 534)	(2 160)	(108 920)
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	21 474	-	21 474
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		-	(571)	-	(571)
Incidence des variations des taux de change		9 080	16 543	4 662	30 285
Solde au 30 juin 2021		937 332	1 679 128	201 196	2 817 656
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2020		59 817	494 322	88 088	642 227
Amortissement de l'exercice		5 562	83 820	8 043	97 425
Cessions		(217)	(69 477)	(1 993)	(71 687)
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	5 746	-	5 746
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		-	(520)	-	(520)
Incidence des variations des taux de change		1 750	8 615	3 294	13 659
Solde au 30 juin 2021		66 912	522 506	97 432	686 850
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2020		254 987	773 294	46 147	1 074 428
Solde au 30 juin 2021		870 420	1 156 622	103 764	2 130 806

Au 30 juin 2021, néant sont inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (2,5 M\$ au 31 décembre 2020).

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2020		452 106	191 164	2 290	645 560
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(21 474)	-	(21 474)
Additions		17 389	16 709	532	34 630
Regroupements d'entreprises	5	54 075	48 392	1 209	103 676
Décomptabilisation*		(18 142)	(5 327)	(132)	(23 601)
Incidence des variations des taux de change		12 746	4 565	37	17 348
Solde au 30 juin 2021		518 174	234 029	3 936	756 139

Amortissement

Solde au 31 décembre 2020		232 541	74 503	1 231	308 275
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(5 746)	-	(5 746)
Amortissement		27 909	22 613	430	50 952
Décomptabilisation*		(16 432)	(4 531)	(72)	(21 035)
Incidence des variations des taux de change		6 711	2 051	24	8 786
Solde au 30 juin 2021		250 729	88 890	1 613	341 232

Valeurs comptables nettes

Solde au 31 décembre 2020		219 565	116 661	1 059	337 285
Solde au 30 juin 2021		267 445	145 139	2 323	414 907

* Les actifs au titre de droit d'utilisation décomptabilisés comprennent des achats d'actifs négociés et des extinctions résultant d'accidents ainsi que des actifs au titre de droits d'utilisation entièrement amortis ou en fin de mandat.

9. Immobilisations incorporelles

	Note	Autres immobilisations incorporelles					Total
		Goodwill	Relations clients	Marques de commerce	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	
Coût							
Solde au 31 décembre 2020		1 523 626	574 942	86 402	14 688	25 748	2 225 406
Regroupements d'entreprises*	5	15 573	4 983	803	2 211	7 020	30 590
Additions		-	541	-	-	2 031	2 572
Extinction		-	(2 675)	(152)	(468)	(88)	(3 383)
Incidence des variations des taux de change		24 027	7 470	789	377	590	33 253
Solde au 30 juin 2021		1 563 226	585 261	87 842	16 808	35 301	2 288 438

Amortissement et dépréciation

Solde au 31 décembre 2020		148 016	261 599	43 636	5 304	17 078	475 633
Amortissement de l'exercice		-	22 367	1 505	1 622	2 535	28 029
Extinction		-	(2 675)	(152)	(468)	(83)	(3 378)
Incidence des variations des taux de change		796	3 864	598	151	483	5 892
Solde au 30 juin 2021		148 812	285 155	45 587	6 609	20 013	506 176

Valeurs comptables nettes

Solde au 31 décembre 2020		1 375 610	313 343	42 766	9 384	8 670	1 749 773
Solde au 30 juin 2021		1 414 414	300 106	42 255	10 199	15 288	1 782 262

* Comprend des ajustements non significatifs aux acquisitions de l'exercice précédent

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

10. Autres actifs

	Au 30 juin 2021	Au 31 décembre 2020
Dépôts de garantie	3 245	3 143
Placements dans des titres de capitaux propres	10 069	9 727
Actif d'indemnification	-	4 736
Autre	2 017	6 293
	15 331	23 899
Présentation en tant que :		
Autres actifs non courants	15 331	23 899

11. Dette à long terme

	Au 30 juin 2021	Au 31 décembre 2020
Passifs non courants		
Facilités renouvelables non garanties	403 671	123 666
Emprunt à terme non garanti	-	321 852
Débeture non garantie	162 081	156 479
Billets de premier rang non garantis	648 890	150 000
Contrats de vente conditionnelle	69 519	77 550
	1 284 161	829 547
Passifs courants		
Partie courante des facilités renouvelables non garanties	-	7 461
Partie courante des emprunts à termes non garantis	333 550	-
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	38 270	35 536
	371 820	42 997

Le tableau ci-dessous présente les modifications apportées à la dette à long terme :

	Note	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Solde au début de la période		872 544	1 343 307
Produits tirés de la dette à long terme		508 522	12 819
Regroupements d'entreprises	5	2 730	-
Remboursement de la dette à long terme		(21 515)	(16 892)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables		279 158	(361 251)
Désactualisation des frais de financement reportés		648	564
Incidence des variations des taux de change		21 865	(52 537)
Incidence des variations des taux de change - autres éléments du résultat global pour couverture		(7 971)	18 144
Solde à la fin de la période		1 655 981	944 154

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont le solde disponible était de 586,4 M\$ au 30 juin 2021 (824,6 M\$ au 31 décembre 2020) et un crédit supplémentaire de 204,3 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son syndicat de prêteurs bancaires.

Le 13 janvier 2021, la Société a reçu un produit de 500 M\$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de quatre tranches venant à échéance entre janvier 2029 et janvier 2036 et portant intérêt fixe entre 3,15% et 3,50%. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital. Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de facilité de crédit renouvelable du Groupe et décrit à la note 26(f) des états financiers annuels consolidés 2020. Des frais de financement reportés de 1,1 M\$ ont été comptabilisés lors de la révision de la grille de tarification.

12. Obligations locatives

	Au 30 juin 2021	Au 31 décembre 2020
Obligations locatives courantes	116 110	88 522
Obligations locatives non courantes	333 055	267 464
	449 165	355 986

Le tableau ci-dessous présente les modifications apportées aux obligations locatives:

	Note	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Solde au début de la période		355 986	355 591
Regroupements d'entreprises	5	103 676	37 650
Additions		34 630	18 680
Décomptabilisation*		(3 088)	(8 499)
Remboursement		(51 503)	(38 994)
Incidence des variations des taux de change		9 464	(13 084)
Solde à la fin de la période		449 165	351 344

* Les obligations locatives décomptabilisés comprennent des achats d'actifs négociés et des extinctions résultant d'accidents.

Options de prolongation

Certains baux immobiliers contiennent des options de prolongation exerçables par le Groupe. Dans la mesure du possible, le Groupe cherche à inclure des options d'extension dans les nouveaux baux afin de fournir une flexibilité opérationnelle. Le Groupe évalue à la date de début du bail s'il est raisonnablement certain d'exercer les options d'extension. Le Groupe réévalue s'il est raisonnablement certain d'exercer les options en cas d'événement significatif ou de changement significatif de circonstances sous son contrôle.

Les obligations locatives incluent un montant de 15,6 M\$ (31 décembre 2020 – 21,1 M\$) de paiements de loyers futurs relié aux options de prolongation que le Groupe est raisonnablement certain d'exercer.

Le Groupe a estimé que les paiements de loyers futurs potentiels, s'il exerçait les options de prolongation restantes, entraîneraient une augmentation des obligations locatives de 391,3 M\$ (31 décembre 2020 – 352,1 M\$).

Le Groupe n'a pas de risque significatif relié aux options et pénalités de résiliation.

Flux de trésorerie contractuels

Le total des échéances contractuelles des flux de trésorerie liés aux obligations locatives du Groupe s'établit comme suit :

	Au 30 juin 2021
Moins de 1 an	127 135
De 1 à 5 ans	269 818
Plus de 5 ans	92 005
	488 958

13. Avantages du personnel

Conformément aux termes de l'accord d'achat avec UPS Freight, le Groupe a reconnu des régimes de retraite à prestations définies pour certains participants des régimes de retraite de UPS. Les régimes de retraite ont des prestations courues en cours et des nouveaux employés sont admissibles à participer aux régimes une fois qu'ils satisferont aux exigences de participation. Le Groupe a obtenu une évaluation actuarielle à la date d'acquisition pour établir l'obligation au titre des prestations à cette date. Le coût des services des régimes est également établi par l'évaluation actuarielle. Les régimes de retraite comptent 9 394 participants actifs.

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

Les informations sur l'obligation au titre des prestations constituées du Groupe sont les suivantes :

	Au 30 juin 2021	Au 31 décembre 2021
Régimes de retraite de TForce Freight	85 616	-
Régimes de retraite de TFI International	15 234	14 452
Autres régimes d'indemnités de départ	1 224	1 050
	102 074	15 502

14. Provisions

	Autoassurance	Autre	Total
Au 30 juin 2021			
Provisions courantes	14 888	15 829	30 717
Provisions non courantes	40 723	39 983	80 706
	55 611	55 812	111 423
Au 31 décembre 2020			
Provisions courantes	14 040	3 412	17 452
Provisions non courantes	33 693	3 110	36 803
	47 733	6 522	54 255

Les provisions d'autoassurance représentent la portion non assurée des demandes de règlement en souffrance à la fin de la période. Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges.

15. Capital social et autres éléments des capitaux propres

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2020, la Société a réalisé un premier appel public à l'épargne à la Bourse de New York. La Société a émis un total de 6 900 000 actions ordinaires, émises à un prix unitaire de 33,35\$ pour un produit de 230 115 000\$ à la Société. La Société a engagé des frais d'émission d'actions d'environ 13,2 M\$, dont 12,6 M\$ ont été capitalisés dans le capital social et 0,6 M\$ ont été comptabilisés dans l'état consolidé des résultats.

Le tableau suivant résume le nombre d'actions ordinaires émises :

(en actions)	Note	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Solde au début de la période		93 397 985	81 450 326
Actions rachetées et annulées		(1 067 062)	(1 542 155)
Émission d'actions		-	6 900 000
Options d'achat d'actions exercées	17	687 945	1 072 446
Solde à la fin de la période		93 018 868	87 880 617

Le tableau suivant résume le capital social émis et entièrement libéré :

	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Solde au début de la période	1 120 049	678 915
Émission d'actions, déduction faite des dépenses	-	217 552
Actions rachetées et annulées	(11 635)	(12 025)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	15 391	12 960
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions	2 544	3 021
Émission d'actions sur le règlement des UAR	3	-
Solde à la fin de la période	1 126 352	900 423

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre ») qui a débuté le 14 octobre 2020 et qui expirera le 13 octobre 2021, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 000 000 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 30 juin 2021 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 1 067 062 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

Pendant le semestre clos le 30 juin 2021, la Société a racheté 1 067 062 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 77,89 \$ par action pour un prix d'achat total de 83,1 M\$ en lien avec l'offre. Pendant le semestre clos le 30 juin 2020, la Société a racheté 1 542 155 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 24,64 \$ par action pour un prix d'achat total de 38,0 M\$ en lien avec l'offre précédente. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, soit un montant de 71,5 M\$ (26,0 M\$ en 2020), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

16. Résultat par action

Résultat de base par action

Le résultat de base par action et le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation ont été calculés comme suit :

(en milliers de dollars et en actions)	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	251 098	50 458	317 985	106 246
Actions ordinaires émises au début de la période	93 235 500	87 125 884	93 397 985	81 450 326
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	109 834	443 231	390 439	266 219
Incidence du rachat d'actions propres	(152 969)	(158 205)	(501 570)	(866 265)
Incidence de l'émission d'actions	-	-	-	5 212 500
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	93 192 365	87 410 910	93 286 854	86 062 780
Bénéfice de base par action (en dollars)	2,69	0,58	3,41	1,23

Bénéfice dilué par action

Le bénéfice dilué par action et le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation, après ajustement pour tenir compte de l'incidence de toutes les actions ordinaires dilutives, ont été calculés comme suit :

(en milliers de dollars et en actions)	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	251 098	50 458	317 985	106 246
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	93 192 365	87 410 910	93 286 854	86 062 780
Effet dilutif :				
Options d'achat d'actions et unités d'actions restreintes	2 149 574	1 227 759	2 168 720	1 428 025
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	95 341 939	88 638 669	95 455 574	87 490 805
Bénéfice dilué par action (en dollars)	2,63	0,57	3,33	1,21

Au 30 juin 2021, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (869 223 au 30 juin 2020); ces options étant considérées comme antidilutives.

La valeur à la cote moyenne des actions de la Société aux fins du calcul de l'effet dilutif des options d'achat d'actions a été fondée sur les cours du marché pour la période au cours de laquelle ces options étaient en circulation.

17. Paiements fondés sur des actions

Régime d'options d'achat d'actions (régulé en instruments de capitaux propres)

La Société offre un régime d'options d'achat d'actions à certains de ses employés. Le nombre maximal d'actions pouvant être émises aux termes du régime actuel d'options d'achat d'actions de 2012 est de 5 979 201. Chaque option d'achat d'actions permet à son détenteur de recevoir une action ordinaire au moment de l'exercice. Le prix d'exercice à payer pour chaque option est déterminé par le conseil d'administration à la date de l'attribution, et il ne peut pas être inférieur au cours moyen pondéré en fonction du volume des

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

actions de la Société pour les cinq jours de bourse précédant immédiatement la date d'attribution. Les droits aux options deviennent acquis en tranches égales sur une période de trois ans, et la charge est constatée selon la méthode accélérée, chaque tranche étant évaluée séparément à la juste valeur et enregistrée au cours de sa période d'acquisition respective. Le tableau ci-dessous résume l'évolution du régime d'options d'achat d'actions :

(en milliers d'options et en dollars)	Trimestre clos le 30 juin 2021		Trimestre clos le 30 juin 2020		Semestre clos le 30 juin 2021		Semestre clos le 30 juin 2020	
	Prix d'exercice moyen pondéré		Prix d'exercice moyen pondéré		Prix d'exercice moyen pondéré		Prix d'exercice moyen pondéré	
	Nombre d'options		Nombre d'options		Nombre d'options		Nombre d'options	
Solde au début de la période	2 494	25,13	4 346	21,68	2 982	24,65	4 422	21,56
Options attribuées	(208)	24,73	(1 000)	15,30	(688)	22,96	(1 072)	15,20
Options éteintes	-	-	-	-	(8)	23,70	(4)	30,71
Solde à la fin de la période	2 286	25,16	3 346	23,59	2 286	25,16	3 346	23,59
Options exerçables à la fin de la période					1 897	23,52	2 571	21,98

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 30 juin 2021 :

(en milliers d'options et en dollars)	Options en circulation		Options exerçables	
	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)
Prix d'exercice				
19,12	371	1,1	371	1,1
18,83	485	2,1	485	2,1
26,82	204	2,6	204	2,6
23,70	396	3,6	396	3,6
30,71	731	4,7	441	4,7
40,41	99	6,1	-	6,1
	2 286	3,2	1 897	3,2

Parmi les options en circulation au 30 juin 2021, un nombre total de 1 983 103 (2 502 339 au 31 décembre 2020) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant le semestre clos le 30 juin 2021, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 81,87 \$ (28,64 \$ au 30 juin 2020).

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 0,2 M\$ et 0,6 M\$ (0,3 M\$ et 0,8 M\$ en 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en vertu du régime d'options d'achat d'actions en 2021.

Régime d'unités d'actions différées à l'intention des membres du conseil d'administration (réglé en espèces)

La Société offre un régime d'unités d'actions différées (« UAD ») aux membres de son conseil d'administration. Aux termes de ce régime, jusqu'au 31 décembre 2020, les membres du conseil d'administration pouvaient choisir de recevoir un montant en espèces, des unités d'actions différées ou les deux à titre de jetons de présence. Le tableau suivant présente le nombre d'unités visées par ce régime :

(en unités)	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Solde au début de la période	375 499	361 791	373 926	348 031
Jetons de présence des membres du conseil d'administration	-	5 851	-	17 572
Dividendes payés en unités	1 154	2 837	2 727	4 876
Solde à la fin de la période	376 653	370 479	376 653	370 479

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, le Groupe n'a constaté, en lien avec les unités d'actions différées, aucune charge de rémunération (0,2 M\$ et 0,5 M\$ au 30 juin 2020) et aucune augmentation correspondante des fournisseurs et autres créiteurs. De plus, dans les charges liées au personnel, le Groupe a constaté une perte de 5,9 M\$ et 14,3 M\$ pour le trimestre et semestre clos le 30 juin 2021 en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées (4,3 M\$ et 0,5 M\$ au 30 juin 2020).

À compter du 1^{er} janvier 2021, un nouveau programme de rémunération des administrateurs a été mis en place. Les montants trimestriels, en espèces, seront versés aux membres du conseil le 2^e jeudi suivant chaque trimestre. De plus, une partie de la rémunération sera attribuée en actions, composée d'unités d'actions restreintes octroyées annuellement à compter de la date de chaque assemblée annuelle, avec une période d'acquisition d'un an. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 0,3 M\$ et 0,6 M\$ respectivement en lien avec ce nouveau programme de rémunération des administrateurs.

Au 30 juin 2021, la valeur comptable totale des passifs au titre des accords dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie qui sont comptabilisées dans les fournisseurs et autres créiteurs se chiffrait à 34,7 M\$ (19,2 M\$ au 31 décembre 2020).

Régimes d'unités d'actions restreintes et d'unités d'actions de performance subordonnées aux résultats (régulé en instruments de capitaux propres)

La Société offre un régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres à l'intention des hauts dirigeants du Groupe. En février 2020, sur recommandation du comité des ressources humaines et de la rémunération, le conseil a approuvé les changements suivants à la méthode du régime incitatif à long terme (« RILT ») pour les participants admissibles désignés en 2020 et les années futures. L'allocation annuelle du RILT de chaque participant est divisée en deux attributions à parts égales d'unités d'actions de performance (« UAP ») et d'unités d'actions restreintes (« UAR »). Les UAP sont assujetties à la fois à des conditions de rendement et à des conditions d'acquisition basées sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution, tandis que les UAR sont uniquement soumises à une condition d'acquisition basée sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution. Les conditions de performance attachées aux UAP sont pondérées de façon égale entre un objectif de bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur le revenu et le rendement relatif total pour les actionnaires (« RTA »). Aux fins de la portion RTA relative, il y a deux comparaisons pondérées de façon égale : la première portion est comparée au RTA d'un groupe de pairs de l'industrie du transport et la deuxième portion est comparée à l'indice S&P/ TSX60.

Les UAR attribuées dans le cadre du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres avant 2020 seront acquises en décembre de la deuxième année à compter de la date d'attribution. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires.

Unités d'actions restreintes

Le 8 février 2021, la Société a octroyé un total de 78 122 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 51 328 ont été attribuées aux principaux dirigeants, à cette date. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 70,59 \$ par unité.

Le 27 avril 2021, la Société a octroyé un total de 12 924 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 12 924 ont été attribuées aux principaux dirigeants, à cette date. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 77,32 \$ par unité.

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

(en milliers d'UAR et en dollars)	Trimestre clos le		Trimestre clos le		Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 juin 2021		30 juin 2020		30 juin 2021		30 juin 2020	
	Moyenne pondérée juste valeur		Moyenne pondérée juste valeur		Moyenne pondérée juste valeur		Moyenne pondérée juste valeur	
	Nombre d'UAR	date d'octroi						
Solde au début de la période	377	39,62	385	29,71	299	31,54	239	28,08
Unités attribuées	13	77,32	-	-	91	71,55	145	32,41
Unités ré-investies	2	39,61	3	29,71	3	36,92	4	29,30
Unités éteintes	-	-	-	-	(1)	32,41	-	-
Solde à la fin de la période	392	40,87	388	29,71	392	40,87	388	29,71

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation et pouvant être exercées au 30 juin 2021 :

(en milliers d'UAR et en dollars)	UAR en circulation	
	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
30,70	154	0,5
77,32	13	0,8
32,41	147	1,6
70,59	78	2,6
	392	1,3

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 1,5 M\$ et 2,9 M\$ respectivement (1,0 M\$ et 1,8 M\$ - 30 juin 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 30 juin 2021, un nombre total de 263 265 (196 343 au 31 décembre 2020) est détenu par les principaux dirigeants.

Unités d'actions de performance

Le 8 février 2021, la Société a octroyé un total de 78 122 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 51 328 ont été attribuées aux principaux dirigeants, à cette date. La juste valeur des unités est déterminée en utilisant un modèle de simulation de Monte Carlo. Elle est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 89,64 \$ par unité.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

(en milliers d'UAP et en dollars)	Trimestre clos le		Trimestre clos le		Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 juin 2021		30 juin 2020		30 juin 2021		30 juin 2020	
	Moyenne pondérée juste valeur		Moyenne pondérée juste valeur		Moyenne pondérée juste valeur		Moyenne pondérée juste valeur	
	Nombre d'UAP	date d'octroi						
Solde au début de la période	225	52,25	145	32,41	147	32,41	-	-
Unités attribuées	-	-	-	-	78	89,64	145	32,41
Unités ré-investies	1	52,25	1	32,41	2	42,33	1	32,41
Unités éteintes	-	-	-	-	(1)	32,41	-	-
Solde à la fin de la période	226	52,25	146	32,41	226	52,25	146	32,41

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation et pouvant être exercées au 30 juin 2021 :

<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>	UAP en circulation	
	Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
32,41	148	1,6
89,64	78	2,6
	226	1,9

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 1,1 M\$ et 1,8 M\$ respectivement (0,4 M\$ et 0,7 M\$ - 30 juin 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 30 juin 2021, un nombre total de 149 670 (96 984 au 31 décembre 2020) est détenu par les principaux dirigeants.

18. Charges liées aux matières et aux services

Les charges liées aux matières et aux services se composent principalement des coûts liés aux entrepreneurs indépendants et à l'exploitation des véhicules. Les charges liées à l'exploitation des véhicules se composent principalement des coûts liés au carburant, aux réparations et à l'entretien, aux assurances, aux permis ainsi qu'aux fournitures opérationnelles.

	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Entrepreneurs indépendants	736 851	310 399	1 257 804	676 068
Charges liées à l'exploitation des véhicules	225 674	103 223	370 641	242 889
	962 525	413 622	1 628 445	918 957

19. Charges liées au personnel

En 2020, la Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») a été établie pour permettre aux employeurs canadiens de réembaucher des travailleurs précédemment mis à pied, de prévenir de nouvelles pertes d'emplois et de mieux se positionner pour reprendre leurs activités normales après la déclaration et la crise de la pandémie de COVID-19.

Le programme a été divisé en périodes de réclamation de 4 semaines s'étalant du 15 mars 2020 au 25 septembre 2021. La SSUC, pour les périodes précédant le 5 juillet 2020, offre une subvention de 75% du salaire des employés jusqu'à un maximum de 847\$ CA (approximativement 631\$ US) par employé par semaine pour les employeurs canadiens admissibles. La subvention disponible pour les périodes après le 5 juillet 2020 est déterminée par le niveau de baisse des revenus et est plafonnée à des taux spécifiques par période.

Pour être admissible à la subvention salariale, un employeur canadien doit avoir subi une baisse de 30% de ses revenus (15% pour la première période de réclamation) par rapport à la même période de l'année précédente ou aux ventes mensuelles moyennes reconnues en janvier et février 2020 pour les périodes précédant le 5 juillet 2020. Pour les périodes subséquentes, jusqu'au 4 juillet 2021, toute baisse des revenus admissibles donne droit à un employeur à la subvention, d'un montant proportionnel à la baisse des revenus admissibles plafonnée à un taux précis par période. Pour les périodes subséquentes au 4 juillet 2021, une baisse des revenus supérieure à 10% est requise pour recevoir la SSUC.

Durant le trimestre et semestre clos le 30 juin 2021, certaines entités juridiques au sein de la Société se sont qualifiées pour la SSUC, résultant en une subvention de 5,0 M\$ et 11,5 M\$ respectivement (29,1 M\$ et 29,1 M\$ au 30 juin 2020) qui est enregistrée contre les charges liées au personnel, présenté dans les avantages du personnel à court terme, dans l'état consolidé du résultat.

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars américains, sauf indication contraire.)

(NON AUDITÉ)

20. Produits financiers et charges financières

Comptabilisation dans le bénéfice :

<i>Charges (produits)</i>	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et désactualisation des frais de financement reportés	11 608	8 660	21 480	20 238
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 514	3 051	6 516	6 230
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(14)	(183)	(583)	(635)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(96)	29	163	80
(Gain) perte de change, montant net	(695)	4	(733)	(1 245)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	-	(245)	-	234
Impact net du remboursement anticipé de contreparties conditionnelles	(1 469)	-	(1 469)	-
Autres charges financières	3 764	1 338	5 673	2 094
Charges financières nettes	16 612	12 654	31 047	26 996
Présentation en tant que :				
Produits financiers	(2 274)	(428)	(2 785)	(1 880)
Charges financières	18 886	13 082	33 832	28 876

21. Charge d'impôt sur le résultat

Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :

	Trimestre clos le 30 juin 2021	Trimestre clos le 30 juin 2020	Semestre clos le 30 juin 2021	Semestre clos le 30 juin 2020
Charge d'impôt exigible				
Période considérée	51 635	34 798	78 093	53 165
Ajustement des périodes précédentes	(3)	1	(3 321)	280
	51 632	34 799	74 772	53 445
Charge (recouvrement) d'impôt différé				
Création et reprise de différences temporelles	(9 027)	(3 621)	(15 133)	(4 438)
Variation du taux d'impôt	106	(20)	52	(92)
Ajustement des périodes précédentes	(166)	808	3 276	249
	(9 088)	(2 833)	(11 805)	(4 281)
Charge d'impôt sur le résultat	42 544	31 966	62 967	49 164

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

	Trimestre clos le 30 juin 2021		Trimestre clos le 30 juin 2020		Semestre clos le 30 juin 2021		Semestre clos le 30 juin 2020	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		293 642		82 424		380 952		155 410
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	77 815	26,5%	21 842	26,5%	100 952	26,5%	41 184
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants :								
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	-1,0%	(3 077)	-3,1%	(2 551)	-0,8%	(2 969)	-3,1%	(4 851)
Variation du taux d'impôt	0,0%	106	0,0%	(20)	0,0%	52	-0,1%	(92)
Charges non déductibles	0,9%	2 531	3,4%	2 780	0,9%	3 594	4,1%	6 448
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt ⁽¹⁾	-11,9%	(34 955)	-0,1%	(52)	-10,3%	(39 219)	-1,5%	(2 306)
Ajustement des exercices précédents	-0,1%	(169)	1,0%	809	0,0%	(45)	0,3%	529
Impôt sur les distributions multinationales	0,1%	293	0,7%	568	0,2%	602	0,6%	865
Réglementation du Trésor, interprétations clarifiant le projet de loi sur la réforme fiscale américaine	0,0%	-	10,4%	8 590	0,0%	-	4,8%	7 387
	14,5%	42 544	38,8%	31 966	16,5%	62 967	31,6%	49 164

(1) Les déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt pour le trimestre clos le 30 juin 2021 sont principalement dus au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses enregistré lors de l'acquisition de UPS Freight.

22. Instruments financiers et gestion des risques financiers

Au 30 juin 2021, et au 31 décembre 2020, il n'y a aucun instrument financier dérivé désigné comme instrument de couverture efficace.

a) Risque de taux d'intérêt

Le Groupe a l'intention de réduire son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt en conservant une part importante de dette à long terme à taux fixe. Pour ce faire, le Groupe conclut des swaps de taux d'intérêt. Il n'y a aucun dérivé de taux d'intérêt au 30 juin 2021 (néant – 31 décembre 2020).

23. Éventualités, lettres de crédit et autres engagements**a) Éventualités**

Des demandes de règlement de nature opérationnelle et liées au personnel ont été déposées à l'encontre du Groupe. La direction estime que celles-ci sont suffisamment provisionnées dans les provisions à long terme dans les états consolidés de la situation financière et que leur règlement ne devrait pas avoir d'incidence importante sur la situation financière ou la performance financière du Groupe.

b) Lettres de crédit

Au 30 juin 2021, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 29,8 M\$ (29,5 M\$ au 31 décembre 2020).

c) Autres engagements

Au 30 juin 2021, le Groupe avait 89,5 M\$ d'engagements d'achat (117,1 M\$ au 31 décembre 2020) et 24,6 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (44,1 M\$ au 31 décembre 2020).

24. Événements postérieurs

Après la fin du trimestre, le Groupe a conclu un placement privé avec New York Life pour 100,0 M\$ et Prudential pour 30,0 M\$ également divisés en termes de 8 et 12 ans et portant intérêt entre 2,87% et 3,37%.

INFORMATION CORPORATIVE

BUREAU ADMINISTRATIF

96, Disco Road
Etobicoke (Ontario) M9W 0A3
Téléphone : 647 725-4500

SIÈGE SOCIAL

8801, route Transcanadienne, bureau 500
Montréal (Québec) H4S 1Z6
Téléphone : 514 331-4000
Télécopieur : 514 337-4200

Site Web : www.tfiintl.com
Courriel : administration@tfiintl.com

AUDITEURS

KPMG s.r.l. / S.E.N.C.R.L.

INSCRIPTION BOURSIÈRE

Les actions de TFI International Inc. sont inscrites à la Bourse de New York et à la Bourse de Toronto sous le symbole TFII.

INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Banque Nationale du Canada
Banque Royale du Canada
Bank of America, N.A.
Banque de Montréal
Fédération des Caisses Desjardins du Québec
Banque Toronto Dominion
JPMorgan Chase Bank N.A.
MUFG Bank Ltd.
Banque Canadienne Impériale de Commerce
PNC Bank
Wells Fargo Bank, N.A.
Alberta Treasury Branches
Exportation et développement Canada
Fonds de solidarité FTQ
Prudential Financial, Inc.
Guggenheim Investments
MetLife Investment Management, LLC
Barings, LLC
Voya Investment Management , LLC

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Société de Fiducie Computershare du Canada
100, avenue University, 8e étage
Toronto (Ontario) M5J 2Y1

Canada et États-Unis
Téléphone : 1 800 564-6253
Télécopieur : 1 888 453-0330

International
Téléphone : 514 982-7800
Télécopieur : 416 263-9394

Computershare Trust Company N.A.
Co-agent de transfert (É-U)

*If you would prefer to receive this report in English,
please write to the Secretary of the Company:
8801 Trans-Canada Highway, Suite 500
Montreal, Quebec H4S 1Z6*



www.tfiintl.com