T3 Troisième rapport trimestriel

Trimestre clos le 30 septembre 2021

RAPPORT DE GESTION

Pour le troisième trimestre clos le
30 septembre 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 44
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 les périodes de trois mois et de neuf mois closes le 30 septembre 2021 et sa performance des périodes de trois mois et de neuf mois correspondantes, closes le 30 septembre 2020, et passe en revue la situation financière de la Société au 30 septembre 2021. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 28 octobre 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 septembre 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 28 octobre 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 30 septembre			Neuf mois clos les 30 septembre		
	2021	2020*	2019*	**2021**	2020*	2019*
Revenus avant la surcharge de carburant	**1 870 258**	866 951	883 142	**4 580 362**	2 436 156	2 593 859
Surcharge de carburant	**223 742**	69 173	105 267	**499 153**	222 972	320 654
Total des revenus	**2 094 000**	936 124	988 409	**5 079 515**	2 659 128	2 914 513
BAIIA ajusté[1]	**296 437**	189 361	167 872	**758 013**	506 051	485 624
Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies	**192 810**	117 039	99 903	**604 809**	299 445	290 084
Bénéfice net	**132 840**	83 101	62 546	**450 825**	189 347	176 997
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	**132 840**	83 101	62 546	**450 825**	189 347	186 243
Bénéfice net ajusté[1]	**138 870**	87 397	66 775	**349 728**	206 334	193 498
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	**211 212**	140 649	141 262	**665,018**	445 934	367 234
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies[1]	**168 781**	122 155	97 487	**580 140**	409 915	269 645
Données par action						
BPA – dilué	**1,40**	0,90	0,74	**4,72**	2,12	2,06
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	**1,40**	0,90	0,74	**4,72**	2,12	2,17
BPA ajusté – dilué[1]	**1,46**	0,94	0,79	**3,66**	2,31	2,25
Dividendes	**0,23**	0,20	0,18	**0,69**	0,58	0,54
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAIIA ajusté[1]	**15,9 %**	21,8 %	19,0 %	**16,5 %**	20,8 %	18,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**3,3 %**	4,9 %	4,9 %	**3,5 %**	5,2 %	4,8 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**1,6 %**	2,3 %	2,3 %	**1,8 %**	2,4 %	2,2 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**0,7 %**	1,4 %	1,4 %	**0,9 %**	1,4 %	1,4 %
Marge d'exploitation liée aux activités poursuivies[1]	**10,3 %**	13,5 %	11,3 %	**13,2 %**	12,3 %	11,2 %
Ratio d'exploitation ajusté[1]	**89,8 %**	86,7 %	89,6 %	**89,6 %**	88,3 %	89,7 %

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

Faits saillants du troisième trimestre

- Le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies du troisième trimestre de 192,8 M$ a augmenté de 65 % par rapport à 117,0 M$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent, stimulé par la reprise soutenue de l'activité économique et de la demande en transport après le ralentissement causé par la pandémie de 2020. Les contributions découlant des acquisitions, les réductions de coûts mises en œuvre en réponse à la pandémie, une exécution rigoureuse à l'échelle de l'organisation et une approche allégée en actifs ont également été des éléments positifs.
- Le bénéfice net lié aux activités poursuivies s'est chiffré à 132,8 M$, en hausse de 60 % comparativement à 83,1 M$ au troisième trimestre de 2020.
- Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») lié aux activités poursuivies s'est établi à 1,40 $, en hausse de 56 % comparativement à 0,90 $ au troisième trimestre de 2020.
- Le bénéfice net ajusté[1], mesure non conforme aux IFRS, de 138,9 M$, est en hausse de 59 % comparativement à 87,4 M$ au troisième trimestre de 2020.
- Le BPA ajusté dilué[1], mesure non conforme aux IFRS, de 1,46 $, est en hausse de 55 % par rapport à 0,94 $, au troisième trimestre de 2020.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies se sont chiffrés à 211,2 M$, en hausse de 50 % comparativement à 140,6 M$ au troisième trimestre de 2020.
- Les flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies[1], mesure non conforme aux IFRS, ont augmenté de 38 %, passant de 122,2 M$ au troisième trimestre de 2020, à 168,8 M$.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
  - Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison des colis et courrier a augmenté de 12 % pour s'établir à 23,9 M$, aucun montant n'a été versé au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), comparativement à 1,9 M$ au troisième trimestre de 2020;
  - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a augmenté de 224 % pour atteindre 85,1 M$, incluant aucun montant versé au titre de la SSUC, comparativement à 6,0 M$ au troisième trimestre de 2020, ainsi qu'un ajustement négatif à la répartition du prix d'achat sur l'acquisition de UPS Freight de 10,8 M$;
  - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a diminué de 1 % pour s'établir à 55,8 M$, y compris une somme de 0,2 M$ au titre de la SSUC par rapport à 8,1 M$ au troisième trimestre de 2020;
  - Le bénéfice opérationnel de la logistique a augmenté de 102 % pour s'établir à 45,3 M$, incluant aucun montant versé au titre de la SSUC, comparativement à 0,8 M$ au troisième trimestre de 2020, ainsi qu'un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 12,0 M$ sur un ajustement à la répartition du prix d'achat sur l'acquisition de UPS Freight.
- La perte opérationnelle du siège social s'élève à 17,2 M$ incluant une perte de 5,5 M$ (0,04 $ par action) liées à la réévaluation des unités d'actions différées, puisque le cours de l'action est passé de 91,19 $ à 102,18 $, comparativement à une perte de 2,7 M$ (0,02 $ par action) au troisième trimestre de 2020.
- Le 15 septembre 2021, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,23 $ par action, par rapport au dividende trimestriel de 0,20 $ (0,26 $ CA) par action déclaré au troisième trimestre de 2020.
- Le 28 octobre 2021, le conseil d'administration de TFI a approuvé un dividende trimestriel de 0,27 $ par action, soit une hausse de 17 % par rapport au dividende trimestriel précédent de 0,23 $ (0,29 $ CA) par action, prenant effet au prochain versement régulier.
- Au cours du trimestre, TFI International a fait l'acquisition de Driving Force Decks et de Tombro Trucking, et après la fin du trimestre, a conclu l'acquisition de Gunter Transportation et de SGT 2000.

[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 septembre 2021, la Société comptait 28 884 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 16 754 employés au 30 septembre 2020. Le nombre d'employés a augmenté de 12 131 sur douze mois, ce qui est attribuable aux acquisitions d'entreprises (hausse de 15 387 employés), neutralisé par les rationalisations ayant touché 3 256 employés, surtout dans le secteur du transport de lots brisés. 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 septembre 2021, la Société comptait 13 433 tracteurs, 48 612 remorques et 9 857 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 30 septembre 2020, la Société comptait 7 940 tracteurs, 25 720 remorques et 10 559 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 30 septembre 2021, la Société comptait 561 installations, comparativement à 368 installations au 30 septembre 2020. De ce total, 233 sont situées au Canada, soit 153 dans l'Est et 80 dans l'Ouest respectivement. La Société compte également 316 installations aux États-Unis et 12 installations au Mexique. Au cours des 12 derniers mois, 217 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 troisième trimestre de 2021, la Société a fermé quatre 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 cinq entreprises durant 2021.

Le 1er février 2021, TFI International a acquis Fleetway Transport Inc. (« Fleetway »). 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 1er juin 2021, TFI International a acquis Procam International (« Procam »). Établie au Québec, Procam offre des services de transport en vrac principalement dans le Nord-Est du Canada et des États-Unis.

Le 1er juillet 2021, TFI International a acquis Driving Force Decks International Ltd (« Driving Force »). Établie à Abbotsford, en Colombie-Britannique, Driving Force offre des services de camions plateforme selon un modèle allégé et évolutif.

Le 16 juillet 2021, TFI International a acquis Tombro Trucking Limited (« Tombro »). Établie à Milton, en Ontario, Tombro offre des services de camions plateforme principalement pour le transport de marchandises comme des briques, des blocs et matériaux prémoulus.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le total des revenus a atteint 2 094,0 M$, soit une hausse de 124 %, ou 1 157,9 M$, par rapport au troisième trimestre de 2020. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 1 106,4 M$ et d'une hausse des revenus de 51,5 M$ provenant des activités existantes et d'une augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant de 41,9 M$. Le taux de change moyen utilisé pour convertir les revenus de TFI International générés en dollars canadiens a augmenté au cours du trimestre (à 0,7937 $ US) par rapport au trimestre correspondant de l'exercice antérieur (0,7507 $ US), lequel a eu une incidence positive de 33,5 M$.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le total des revenus a atteint 5,08 G$, soit une hausse de 91 % ou 2,42 G$, par rapport au troisième trimestre de 2020. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 2,14 G$ et d'une hausse des revenus de 276,9 M$ provenant des activités existantes, qui comprenait une augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant de 82,7 M$.

Charges opérationnelles liées aux activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont augmenté de 1 082,1 M$, passant de 819,1 M$ au troisième trimestre de 2020 à 1 901,2 M$. L'augmentation est presque entièrement attribuable à des acquisitions d'entreprises de 1 032,8 M$; l'augmentation restante des charges opérationnelles liées aux activités existantes correspond à l'augmentation des revenus provenant des activités existantes.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 3,5 points 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 septembre 2021, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 618,0 M$, en hausse de 185 % par rapport à 217,2 M$ au troisième trimestre de 2020. L'augmentation peut être attribuée à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 373,1 M$, à une réduction de 16,9 M$ de la contribution du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada, à une perte de 5,5 M$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, car le cours de l'action est passé de 91,19 $ US à 102,18 $ US et à la hausse due à l'augmentation des volumes au troisième 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 les autres frais administratifs généraux, ont augmenté de 75,1 M$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2021 par rapport à la même période l'an dernier, hausse principalement attribuable à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 76,7 M$.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont augmenté de 2,12 G$, passant de 2,36 G$ en 2020 à 4,47 G$ en 2021. L'augmentation est principalement attribuable à une contribution de 1,88 G$ provenant des acquisitions d'entreprises. Exclusion faite des acquisitions, les charges opérationnelles en pourcentage des revenus totaux ont diminué de 88,7 % à 88,5 %. 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 19,8 M$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, à une réduction de 34,3 M$ de la contribution du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada et aux frais de transaction de 8,7 M$.

Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a augmenté de 75,8 M$, pour s'établir à 192,8 M$ comparativement à 117,0 M$ au trimestre correspondant de 2020. La marge d'exploitation des activités poursuivies en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 10,3 % comparativement à 13,5 % au troisième trimestre de 2020. Cette diminution s'explique principalement par l'acquisition d'entreprises à faibles marges incluant UPS Freight et DLS Worldwide, à une perte de 5,5 M$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, aux coûts de transaction liés à l'acquisition de 0,7 M$ et à une réduction de 16,9 M$ de la contribution du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a augmenté de 305,4 M$, pour s'établir à 604,8 M$, comparativement à 299,4 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 13,2 %, comparativement à 12,3 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Produits financiers et charges financières

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
Charges financières (produits financiers)	**2021**	2020*	**2021**	2020*
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	**12 080**	7 442	**33 560**	27 680
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**3 602**	3 141	**10 118**	9 371
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	**(31)**	(139)	**(614)**	(774)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	**198**	3	**361**	83
(Gain) perte de change, montant net	**201**	(365)	**(532)**	(1 610)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	**—**	(234)	**—**	—
Impact net du remboursement anticipé de la contrepartie conditionnelle	**—**	—	**(1 469)**	—
Autres	**4 480**	1 684	**10 153**	3 778
Charges financières nettes	**20 530**	11 532	**51 577**	38 528

* Révisé 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 septembre 2021, la charge d'intérêts sur la dette à long terme était supérieure de 4,6 M$ à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à un niveau d'endettement moyen plus élevé de 1,61 G$ pour le troisième trimestre de 2021 comparativement à un niveau d'endettement moyen de 0,96 G$ au troisième trimestre de 2020. Cette augmentation a été légèrement compensée par une baisse du taux d'intérêt moyen de 3,00 % pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, comparativement à 3,10 % 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 septembre 2021, une perte de change de 27,7 M$ (perte de 24,0 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. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, un gain de change de 7,2 M$ (gain de 6,2 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, une perte de change de 19,7 M$ (perte de 17,1 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. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, une perte de change de 11,0 M$ (perte de 9,5 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 la période de neuf mois clos le 30 septembre 2021, la Société n'avait aucune position de couverture de flux de trésorerie. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, un gain de 0,3 M$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt (gain de 0,3 M$, après impôt) a été

complètement désigné comme couverture de flux de trésorerie et inscrit dans les autres éléments du résultat global en tant que variation de la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, une perte cumulative de 3,5 M$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt a été comptabilisée, dont une part de 3,2 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 2,4 M$ après impôt).

Autres charges financières

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les autres charges financières ont augmenté de 2,8 M$ pour atteindre 4,5 M$, comparativement à 1,7 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les autres charges financières ont augmenté de 6,4 M$ pour atteindre 10,2 M$, comparativement à 3,8 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation pour les périodes de trois mois et de neuf mois est attribuable aux frais bancaires et aux frais de transaction récurrents découlant principalement des acquisitions d'entreprises de DSL Worldwide (renomée « TFWW ») et de TForce Freight.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le taux d'imposition effectif de la Société était de 22,9 %. La charge d'impôt sur le résultat de 39,4 M$ tient compte de l'écart favorable de 6,3 M$ par rapport à une charge d'impôt de 45,7 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 à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 7,3 M$, annulé partiellement par une variation négative de 1,1 M$ pour des charges non déductibles.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le taux d'imposition effectif de la Société était de 18,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 102,4 M$ tient compte d'un écart favorable de 44,2 M$ par rapport à une charge d'impôt de 146,6 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 exonéré d'impôt constaté sur l'acquisition de UPS Freight, qui a entraîné un écart favorable de 32,9 M$. Le solde de l'écart favorable de 11,3 M$ est principalement attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 13,7 M$, annulé partiellement par une variation négative de 4,7 M$ pour des charges non déductibles.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

(non audité) *(en milliers de dollars US, sauf les données par action)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Bénéfice net	**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, après impôt	**8 365**	8 822	**27 812**	25 065
Variation nette de la juste valeur et de la charge de désactualisation des contreparties éventuelles, après impôt	**146**	2	**266**	61
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, après impôt	**—**	(172)	**—**	—
(Gain) perte de change, montant net, après impôt	**148**	(268)	**(392)**	(1 183)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(1 226)**	—	**(124 152)**	(4 008)
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, après impôt	**(1 403)**	(1 690)	**(4 635)**	(8 460)
Profit sur la vente d'immobilisations incorporelles, après impôt	**—**	—	**4**	—
Réforme fiscale américaine	**—**	(2 398)	**—**	5 512
Bénéfice net ajusté[1]	**138 870**	87 397	**349 728**	206 334
BPA ajusté – de base[1]	**1,49**	0,96	**3,75**	2,35
BPA ajusté – dilué[1]	**1,46**	0,94	**3,66**	2,31

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

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 132,8 M$, par rapport à 83,1 M$ au troisième trimestre de 2020. Le bénéfice net ajusté[1] 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 138,9 M$ par rapport à 87,4 M$ au troisième trimestre de 2020, soit une augmentation de 59 %, ou 51,5 M$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 0,52 $, pour s'établir à 1,46 $, comparativement à 0,94 $ au troisième trimestre de 2020.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 450,8 M$, par rapport à 189,3 M$ au troisième trimestre de 2020. Le bénéfice net ajusté[1] 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 349,7 M$ par rapport à 206,3 M$ au troisième trimestre de 2020, soit une augmentation de 69 %, ou 143,4 M$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 1,35 $, pour s'établir à 3,66 $, comparativement à 2,31 $ au troisième 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 septembre 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	**133 315**	**860 838**	**488 617**	**408 071**	**—**	**(20 583)**	**1 870 258**
% du total des revenus[2]	**7 %**	**47 %**	**26 %**	**20 %**			**100 %**
BAIIA ajusté[3]	**30 349**	**130 989**	**109 563**	**42 291**	**(16 755)**	**—**	**296 437**
Marge du BAIIA ajusté[4]	**22,8 %**	**15,2 %**	**22,4 %**	**10,4 %**			**15,9 %**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**23 861**	**85 144**	**55 753**	**45 299**	**(17 247)**	**—**	**192 810**
Marge d'exploitation[4]	**17,9 %**	**9,9 %**	**11,4 %**	**11,1 %**			**10,3 %**
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	**179 138**	**1 893 938**	**1 285 137**	**266 936**	**140 324**	**—**	**3 765 473**
Dépenses en immobilisations, montant net[5]	**6 434**	**2 045**	**24 907**	**7**	**16**	—	**33 409**
Trimestre clos le 30 septembre 2020*							
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	122 439	133 122	408 995	209 974	—	(7 579)	866 951
% du total des revenus[2]	14 %	16 %	47 %	23 %			100 %
BAIIA ajusté[3]	27 717	38 578	101 348	30 351	(8 633)	—	189 361
Marge du BAIIA ajusté[4]	22,6 %	29,0 %	24,8 %	14,5 %			21,8 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	21 392	26 249	56 047	22 435	(9 084)	—	117 039
Marge d'exploitation[4]	17,5 %	19,7 %	13,7 %	10,7 %			13,5 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	182 825	381 958	1 171 980	149 422	302 533		2 188 718
Dépenses en immobilisations, montant net[5]	2 010	1 703	9 005	13	70	—	12 801
Période de neuf mois close le 30 septembre 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	**410 073**	**1 617 729**	**1 394 725**	**1 193 365**	**—**	**(35 530)**	**4 580 362**
% du total des revenus[2]	**9 %**	**36 %**	**31 %**	**24 %**			**100 %**
BAIIA ajusté[3]	**91 350**	**274 452**	**319 332**	**126 540**	**(53 661)**	**—**	**758 013**
Marge du BAIIA ajusté[4]	**22,3 %**	**17,0 %**	**22,9 %**	**10,6 %**			**16,5 %**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**71 728**	**309 908**	**168 385**	**109 925**	**(55 137)**	**—**	**604 809**
Marge d'exploitation[4]	**17,5 %**	**19,2 %**	**12,1 %**	**9,2 %**			**13,2 %**
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	**179 138**	**1 893 938**	**1 285 137**	**266 936**	**140 324**	**—**	**3 765 473**
Dépenses en immobilisations, montant net[5]	**8 519**	**5 717**	**54 064**	**124**	**121**	**—**	**68 545**
Période de neuf mois close le 30 septembre 2020*							
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	327 396	381 770	1 146 702	601 137	—	(20 849)	2 436 156
% du total des revenus[2]	13 %	16 %	47 %	24 %			100 %
BAIIA ajusté[3]	68 085	101 277	281 772	78 076	(23 159)	—	506 051
Marge du BAIIA ajusté[4]	20,8 %	26,5 %	24,6 %	13,0 %			20,8 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	49 352	63 486	152 742	57 997	(24 132)	—	299 445
Marge d'exploitation[4]	15,1 %	16,6 %	13,3 %	9,6 %			12,3 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	182 825	381 958	1 171 980	149 422	302 533	—	2 188 718
Dépenses en immobilisations, montant net[5]	14 140	6 258	18 837	205	124	—	39 564

* Révisé 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 les terrains et bâtiments.

Livraison de colis et courrier

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
	2021	**%**	2020*	**%**	**2021**	**%**	2020*	**%**
Total des revenus	**153 282**		133 226		**464 081**		361 600	
Surcharge de carburant	**(19 967)**		(10 787)		**(54 008)**		(34 204)	
Revenus	**133 315**	**100,0 %**	122 439	100,0 %	**410 073**	**100,0 %**	327 396	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**59 463**	**44,6 %**	57 271	46,8 %	**183 150**	**44,7 %**	148 626	45,4 %
Charges liées au personnel	**37 428**	**28,1 %**	32 054	26,2 %	**115 760**	**28,2 %**	93 731	28,6 %
Autres charges opérationnelles	**6 090**	**4,6 %**	5 366	4,4 %	**19 857**	**4,8 %**	16 911	5,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**3 018**	**2,3 %**	2 881	2,4 %	**9 095**	**2,2 %**	8 371	2,6 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**3 260**	**2,4 %**	3 209	2,6 %	**9 809**	**2,4 %**	9 661	3,0 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**209**	**0,2 %**	235	0,2 %	**717**	**0,2 %**	699	0,2 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**(13)**	**-0,0 %**	35	0,0 %	**(37)**	**-0,0 %**	53	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**(2)**	**-0,0 %**	(4)	-0,0 %	**(7)**	**-0,0 %**	(10)	-0,0 %
Perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**—**	**—**	—	—	**—**	**—**	2	0,0 %
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	**1**	**0,0 %**	—	—	**1**	**0,0 %**	**—**	**—**
Bénéfice opérationnel	**23 861**	**17,9 %**	21 392	17,5 %	**71 728**	**17,5 %**	49 352	15,1 %
BAIIA ajusté[1]	**30 349**	**22,8 %**	27 717	22,6 %	**91 350**	**22,3 %**	68 085	20,8 %
Rendement du capital investi[1]		**23,2 %**		21,1 %				

* Révisé 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 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
(Revenus en dollars américains)	**2021**	2020*	Variation	%	**2021**	2020*	Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	**0,43 $**	0,34 $	0,09 $	26,5 %	**0,45 $**	0,35 $	0,10 $	27,5 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	**0,37 $**	0,31 $	0,06 $	19,4 %	**0,40 $**	0,32 $	0,08 $	24,4 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	**6,25 $**	5,61 $	0,64 $	11,4 %	**6,24 $**	5,58 $	0,66 $	11,9 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	**163**	179	(16)	-8,9 %	**469**	466	3	0,7 %
Expéditions (en milliers)	**21 314**	21 806	(492)	-2,3 %	**65 676**	58 669	7 007	11,9 %
Poids moyen par expédition (en lb)	**16,86**	18,09	(1,23)	-6,8 %	**15,74**	17,51	(1,76)	-10,1 %
Nombre moyen de véhicules	**1 068**	1 031	37	3,6 %	**1 045**	1 028	17	1,7 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	**11,04 $**	9,94 $	1,10 $	11,1 %	**11,39 $**	9,02 $	2,37 $	26,3 %

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

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les revenus ont augmenté de 10,9 M$ ou 9 %, par rapport à 122,4 M$ en 2020 et se sont établis à 133,3 M$ en 2021. Cette hausse est attribuable à l'augmentation de 11,4 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant) combinée à une baisse de 2,3 % des colis. L'augmentation des revenus par colis est attribuable à une augmentation de 19,4 % des revenus par livre (exclusion faite de la surcharge de carburant) contrebalancée en partie par une diminution de 6,8 % du poids moyen par colis. La diminution des colis est principalement attribuable à la hausse des volumes au cours de la première moitié du trimestre clos en septembre 2020, en raison de la demande refoulée par rapport au deuxième trimestre de 2020, causée par les arrêts associés à la pandémie de COVID-19. 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. 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les revenus ont augmenté de 82,7 M$ ou 25,3 %, par rapport à 327,4 M$ en 2020 et se sont établis à 410,1 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, ainsi qu'à l'augmentation du volume d'échanges commerciaux interentreprises, qui commence à se rétablir.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 2,2 M$, ou 3,8 %, en raison essentiellement d'une augmentation de 8,6 M$ des coûts liés aux sous-traitants, compensée par la hausse des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont augmenté de 5,4 M$ ou 16,8 %. Cette augmentation est attribuable à une augmentation de 1,8 M$ de la main-d'œuvre directe, liée à l'augmentation du volume du commerce électronique, de la hausse de 1,4 M$ sur douze mois des salaires administratifs, découlant des compressions de personnel au troisième trimestre de 2020 et d'une réduction de 1,9 M$ au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada par rapport au troisième trimestre de 2020, car aucun montant n'a été constaté au troisième trimestre. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 0,7 M$ ou 13,5 %, en raison principalement de la hausse des frais immobiliers.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 34,5 M$, en raison d'une augmentation de 42,7 M$ des coûts liés aux sous-traitants pour gérer un volume additionnel, hausse annulée partiellement par l'augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel, exprimées en pourcentage des revenus, ont légèrement diminué, passant de 28,6 % en 2020 à 28,2 % en 2021, malgré une réduction de 4,4 M$ de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 2,9 M$ dans les neuf premiers mois de 2021, en raison essentiellement d'une hausse de 2,0 M$ des frais immobiliers combinée à une augmentation de 0,6 M$ des coûts de TI et de télécommunication.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté 2,5 M$, ou 11,5 %, comparativement au troisième trimestre de 2020; la marge d'exploitation s'est établie à 17,9 % au troisième trimestre de 2021, une amélioration comparativement au résultat de 17,5 % pour la période correspondante de 2020. Cette augmentation du bénéfice opérationnel au troisième trimestre par rapport à l'exercice précédent s'explique principalement par la croissance des revenus organiques, combinée au souci constant de la Société 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 investi[1] a augmenté de 210 points de base, passant de 21,1 % au cours des 12 derniers mois clos le 30 septembre 2020 à 23,2 % au cours des 12 derniers mois terminés le 30 septembre 2021. Cela s'explique principalement par l'augmentation du bénéfice opérationnel au cours de la même période.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 22,4 M$ pour s'établir à 71,7 M$, résultat de croissance organique combinée au souci constant d'améliorer la qualité du fret.

Transport de lots brisés

(non audité)	Trimestres clos les 30 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
(en milliers de dollars US)	**2021**	**%**	2020*	**%**	**2021**	**%**	2020*	**%**
Total des revenus	**989 295**		148 747		**1 855 844**		431 607	
Surcharge de carburant	**(128 457)**		(15 625)		**(238 115)**		(49 837)	
Revenus	**860 838**	**100,0 %**	133 122	100,0 %	**1 617 729**	**100,0 %**	381 770	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**296 066**	**34,4 %**	63 944	48,0 %	**574 107**	**35,5 %**	185 194	48,5 %
Charges liées au personnel	**379 408**	**44,1 %**	26 848	20,2 %	**673 977**	**41,7 %**	82 919	21,7 %
Autres charges opérationnelles	**54 622**	**6,3 %**	3 954	3,0 %	**95 796**	**5,9 %**	13 006	3,4 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**24 548**	**2,9 %**	4 733	3,6 %	**47 396**	**2,9 %**	14 521	3,8 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**9 589**	**1,1 %**	5 468	4,1 %	**23 652**	**1,5 %**	17 009	4,5 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**2 556**	**0,3 %**	2 112	1,6 %	**7 273**	**0,4 %**	6 213	1,6 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**10 774**	**1,3 %**	—	0,0 %	**(112 152)**	**-6,9 %**	—	0,0 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**193**	**0,0 %**	(146)	-0,1 %	**(65)**	**-0,0 %**	(457)	-0,1 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**(440)**	**-0,1 %**	(56)	-0,0 %	**(538)**	**-0,0 %**	(169)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**(1 622)**	**-0,2 %**	16	0,0 %	**(1 625)**	**-0,1 %**	48	0,0 %
Bénéfice opérationnel	**85 144**	**9,9 %**	26 249	19,7 %	**309 908**	**19,2 %**	63 486	16,6 %
BAIIA ajusté[1]	**130 989**	**15,2 %**	38 578	29,0 %	**274 452**	**17,0 %**	101 277	26,5 %

* Révisé 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 septembre **2021**	2020*	Variation	%	Neuf mois clos les 30 septembre **2021**	2020*	Variation	%
Transport de lots brisés - États-Unis								
Revenus (en milliers de dollars)[1]	**613 965**	651	613 314	94211,1 %	**1 017 467**	2 067	1 015 400	49124,3 %
Ratio d'exploitation ajusté[3]	**90,7 %**	88,2 %			**90,5 %**	88,4 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)[1]	**28,77 $**	-	28,77 $		**28,15 $**	-	28,15 $	
Revenus par expédition (excluant le carburant)[1]	**301,41 $**	-	301,41 $		**293,98 $**	-	293,98 $	
Tonnage (en milliers de tonnes)[1]	**1 067**	-	1 067		**1 807**	-	1 807	
Expéditions (en milliers)[1]	**2 037**	-	2 037		**3 461**	-	3 461	
Poids moyen par expédition (en lb)[1]	**1 048**	-	1 048		**1 044**	-	1 044	
Distance moyenne par trajet (en miles)[1]	**1 095**	-	1 095		**1 080**	-	1 080	
Nombre moyen de véhicules[4]	**4 952**	8	4 944	61800,0 %	**4 996**	8	4 988	62350 0 %
Rendement du capital investi[2]	**-**	-						
Transport de lots brisés - Canada								
Revenus (en milliers de dollars)	**136 356**	133 123	3 233	2,4 %	**412 194**	381 761	30 433	8,0 %
Ratio d'exploitation ajusté[3]	**80,3 %**	80,3 %			**80,4 %**	83,4 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	**10,87 $**	9,79 $	1,08 $	11,0 %	**10,68 $**	9,64 $	1,04 $	10,8 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	**217,13 $**	208,98 $	8,15 $	3,9 %	**222,09 $**	212,09 $	10,00 $	4,7 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	**627**	680	(53)	-7,8 %	**1 930**	1 980	(50)	-2,5 %
Expéditions (en milliers)	**628**	637	(9)	-1,4 %	**1 856**	1 800	56	3,1 %
Poids moyen par expédition (en lb)	**1 997**	2 135	(138)	-6,5 %	**2 080**	2 200	(120)	-5,5 %
Distance moyenne par trajet (en miles)	**778**	823	(45)	-5,5 %	**767**	820	(53)	-6,5 %
Nombre moyen de véhicules	**830**	878	(48)	-5,5 %	**846**	916	(70)	-7,6 %
Rendement du capital investi	**16,7 %**	13,0 %						

* Révisé pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain
[1] Les statistiques opérationnelles excluent les résultats de Ground Freight Pricing (« GFP »).
[2] Le rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés des États-Unis n'est pas divulgué, car les renseignements annuels complets ne sont pas encore disponibles.
[3] Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».
[4] Le nombre moyen de véhicules pour la période de neuf mois a été ajusté pour calculer la moyenne depuis l'acquisition de UPS Freight le 30 avril 2021.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les revenus du secteur du transport de lots brisés, excluant la surcharge de carburant, ont augmenté de 727,7 M$ pour atteindre 860,8 M$. Cette augmentation est principalement attribuable aux acquisitions d'entreprises, y compris les activités de transport de lots brisés de UPS Freight, qui ont généré des revenus de 728,9 M$ (excluant la surcharge du carburant). La Société a ciblé des centaines de comptes à faible rendement et a déjà mis en œuvre des mesures portant sur certains comptes afin d'accroître la qualité du fret, en mettant l'accent sur le fret qui correspond à notre réseau et pour lequel la Société peut assurer une prestation de service efficace. De plus, la Société a augmenté ses revenus accessoires afin d'améliorer davantage le rendement. Pour le reste du secteur du transport de lots brisés, les revenus excluant la surcharge de carburant ont diminué de 1,2 M$ ou -1 %. La baisse des revenus est attribuable à une diminution de 3,4 % du nombre d'expéditions, partiellement annulée par une augmentation de 2,6 % des revenus par expédition (excluant le carburant). La diminution des expéditions sur douze mois est principalement attribuable au regroupement de deux divisions routières de la Société au deuxième trimestre 2020. La hausse des revenus par expédition est attribuable à une augmentation de 10,9 % des revenus par cent livres, neutralisée en partie par une baisse de 7,5 % du poids moyen par expédition. L'amélioration continue du profil des expéditions et l'accent mis sur l'amélioration de la qualité du fret a conduit l'amélioration du rendement par rapport à 2020.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les revenus ont augmenté de 1 236 M$ comparativement à la même période de l'année précédente, pour atteindre 1 618 M$. Avant les contributions de 1 215 M$ attribuables aux acquisitions d'entreprises, les revenus ont augmenté de 21,0 M$ ou 6 % par rapport à la période de neuf mois close le 30 septembre 2020.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 232,1 M$, y compris une augmentation de 240,3 M$ attribuable aux acquisitions d'entreprises, partiellement compensée par la baisse des coûts des sous-traitances, combinée à la hausse des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont augmenté de 352,6 M$, soit 344,5 M$ provenant des acquisitions d'entreprises et 8,0 M$, ou 30 %, attribuable essentiellement à une réduction de 6,0 M$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 50,7 M$ en raison principalement des acquisitions d'entreprises.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les charges liées aux matières et aux services (après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant) ont augmenté de 388,9 M$, dont 399,2 M$ attribuables aux acquisitions d'entreprises et une diminution de 10,3 M$, ou 5,5 %, liée principalement à une augmentation de 14,8 M$ des revenus liés à la surcharge de carburant, partiellement compensée par une hausse de 3,2 M$ du coût du carburant. Les charges liées au personnel ont augmenté de 591,1 M$, dont 572,5 M$ découlent d'acquisitions d'entreprises et dont 18,6 M$ est principalement attribuable à une réduction de 13,1 M$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada, combinée à une augmentation de 4,8 M$ des coûts

directs de main-d'œuvre. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 82,8 M$ par rapport à la même période en 2020, soit 84,8 M$ liés aux acquisitions d'entreprises et une diminution de 2,0 M$ attribuable à une réduction de 1,6 M$ des frais immobiliers.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 30 septembre 2021 a augmenté de 58,9 M$ pour s'établir à 85,1 M$. Cette augmentation comprend une contribution de 57,1 M$ provenant des acquisitions d'entreprises. Cette contribution provenant des acquisitions d'entreprises comprend une réduction de 10,8 M$ du bénéfice opérationel résultant d'un ajustement aux impôts différés dans la comptabilisation du prix d'achat de l'acquisiiton de UPS Freight qui est compensée dans le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés au Canada est demeuré stable à 80,3 % au troisième trimestre de 2021 comparativement au même trimestre en 2020, malgré une réduction de 6,0 M$ de la Subvention salariale d'urgence du Canada. En mettant l'accent sur l'amélioration du profil de fret en identifiant les expéditions qui correspondent à notre réseau, les activités du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, principalement représentées par l'acquisition de UPS Freight, ont atteint un ratio d'exploitation ajusté de 90,7 % au troisième trimestre de 2021 grâce à la mise en œuvre rapide de mesures visant à améliorer la qualité du fret, le rendement, l'efficacité opérationnelle et la structure de coûts.

Au troisième trimestre de 2021, le rendement du capital investi de notre secteur du transport de lots brisés au Canada s'établissait à 16,7 %, une augmentation de 3,7 % par rapport à 13,0 % au troisième trimestre de 2020. Cette augmentation est principalement attribuable à un bénéfice opérationnel sensiblement plus élevé, en partie réduit par l'augmentation des montants de capital investi.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 246,4 M$, y compris une contribution de 228,6 M$ provenant des acquisitions d'entreprises et une augmentation de 17,9 M$, ou 28 %, provenant des activités existantes. Malgré l'incidence négative découlant d'une réduction de 13,1 M$ 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)	Trimestres clos les 30 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
(en milliers de dollars US)	**2021**	**%**	2020*	**%**	**2021**	**%**	2020*	**%**
Total des revenus	**556 173**		447 262		**1 578 743**		1 271 097	
Surcharge de carburant	**(67 556)**		(38 267)		**(184 018)**		(124 395)	
Revenus	**488 617**	**100,0 %**	408 995	100,0 %	**1 394 725**	**100,0 %**	1 146 702	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**216 533**	**44,3 %**	169 429	41,4 %	**602 107**	**43,2 %**	465 560	40,6 %
Charges liées au personnel	**154 240**	**31,6 %**	125 465	30,7 %	**443 690**	**31,8 %**	367 331	32,0 %
Autres charges opérationnelles	**16 706**	**3,4 %**	13 802	3,4 %	**47 275**	**3,4 %**	38 014	3,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**34 204**	**7,0 %**	34 067	8,3 %	**101 649**	**7,3 %**	101 873	8,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**14 317**	**2,9 %**	8 121	2,0 %	**37 593**	**2,7 %**	22 174	1,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**5 304**	**1,1 %**	5 077	1,2 %	**15 620**	**1,1 %**	14 720	1,3 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**(8 302)**	**-1,7 %**	(1 004)	-0,2 %	**(17 408)**	**-1,2 %**	(5 656)	-0,5 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**(123)**	**-0,0 %**	(45)	-0,0 %	**(271)**	**-0,0 %**	(319)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**(15)**	**-0,0 %**	(1 964)	-0,5 %	**(3 920)**	**-0,3 %**	(9 737)	-0,8 %
Perte sur la vente d'immobilsations incorporelles	—	—	—	—	**5**	**0,0 %**	—	—
Bénéfice opérationnel	**55 753**	**11,4 %**	56 047	13,7 %	**168 385**	**12,1 %**	157 742	13,3 %
BAIIA ajusté[1]	**109 563**	**22,4 %**	101 348	24,8 %	**319 332**	**22,9 %**	281 772	24,6 %

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

Données opérationnelles	Trimestres clos les 30 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
(non audité)	**2021**	2020*	Variation	%	**2021**	2020*	Variation	%
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.								
Revenus (en milliers de dollars US)	**201 906**	166 413	35 493	21,3 %	**547 040**	471 115	75 925	16,1 %
Ratio d'exploitation ajusté	**91,9 %**	91,2 %			**92,6 %**	92,1 %		
Millage total (en milliers)	**91 645**	91 443	202	0,2 %	**265 535**	262 922	2 613	1,0 %
Nombre moyen de tracteurs	**3 542**	3 028	514	17,0 %	**3 243**	2 955	288	9,7 %
Nombre moyen de remorques	**12 262**	11 294	968	8,6 %	**11 674**	10 916	758	6,9 %
Âge des tracteurs	**3,1**	2,3	0,8	33,8 %	**3,1**	2,3	0,8	33,8 %
Âge des remorques	**7,7**	6,4	1,3	20,0 %	**7,7**	6,4	1,3	20,0 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	**448**	578	(130)	-22,5 %	**493**	493	—	—
Rendement du capital investi	**5,6 %**	5,2 %						
Transport conventionnel de lots complets - Canada								
Revenus (en milliers de dollars US)	**59 106**	51 589	7 517	14,6 %	**176 391**	147 921	28 470	19,2 %
Ratio d'exploitation ajusté	**88,4 %**	85,7 %			**87,6 %**	86,7 %		
Millage total (en milliers)	**20 839**	21 870	(1 031)	-4,7 %	**65 769**	66 117	(348)	-0,5 %
Nombre moyen de tracteurs	**594**	591	3	0,5 %	**610**	601	9	1,5 %
Nombre moyen de remorques	**2 695**	2 761	(66)	-2,4 %	**2 711**	2 791	(80)	-2,9 %
Âge des tracteurs	**2,6**	2,2	0,4	18,5 %	**2,6**	2,2	0,4	18,5 %
Âge des remorques	**5,5**	5,5	—	-0,4 %	**5,5**	5,5	—	-0,4 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	**291**	298	(7)	-2,3 %	**300**	297	3	1,0 %
Rendement du capital investi	**12,4 %**	11,6 %						
Transport spécialisé de lots complets								
Revenus (en milliers de dollars US)	**229 561**	192 155	37 406	19,5 %	**676 041**	530 562	145 479	27,4 %
Ratio d'exploitation ajusté	**85,8 %**	83,3 %			**84,9 %**	83,7 %		
Nombre moyen de tracteurs	**2 338**	2 219	119	5,4 %	**2 319**	2 023	296	14,6 %
Nombre moyen de remorques	**6 783**	6 594	189	2,9 %	**6 688**	6 128	560	9,1 %
Âge des tracteurs	**3,8**	4,5	(0,7)	-16,3 %	**3,8**	4,5	(0,7)	-16,3 %
Âge des remorques	**12,7**	13,2	(0,5)	-3,8 %	**12,7**	13,2	(0,5)	-3,8 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	**1 174**	1 122	52	4,6 %	**1 097**	1 111	(14)	-1,3 %
Rendement du capital investi	**10,8 %**	9,5 %						

* Révisé 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 troisième trimestre de 2021, Driving Force et Tombro ont été acquises et intégrées dans le secteur du transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les revenus du secteur du transport de lots complets, exclusion faite de la surcharge de carburant, ont augmenté de 79,6 M$, ou 19 %, passant de 409,0 M$ en 2020 à 488,6 M$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 72,5 M$ des acquisitions d'entreprises et à la hausse de 7,1 M$ des revenus tirés des activités existantes. Les revenus du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis ont augmenté de 35,5 M$, ou 21,3 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui comprend 47,2 M$ de revenus provenant de la division du transport de lots complets de TForce Freight, annulée par une baisse des revenus des activités de transport de lots complets existantes aux États-Unis. La vigueur des prix et le resserrement de la capacité sur le marché américain ont entraîné une amélioration de 17,5 % des revenus au mille sur douze mois. Le nombre de milles par tracteur a diminué de 9,4 %, ce qui est attribuable aux tracteurs inutilisés, en raison de la disponibilité limitée des chauffeurs. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, exclusion faite de l'incidence des acquisitions d'entreprises et malgré une réduction de 17 % de la flotte de tracteurs, le pourcentage moyen de tracteurs inutilisés dans le secteur du transport de lots complets aux États-Unis demeure important à 12,2 %, comparativement à 13,4 % au troisième trimestre de 2020. Les revenus du transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de 7,5 M$, ou 14,6 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à une amélioration de 6,3 % des revenus par tracteur, soutenue par une croissance de 11,1 % des revenus au mille et une baisse de 4,3 % des milles par tracteur. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont augmenté de 37,4 M$, ou 19,5 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les revenus du secteur du transport de lots complets ont augmenté de 248,0 M$, ou 22 %, comparativement à 1 146,7 M$ en 2020, pour s'établir à 1 394,7 M$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 186,0 M$ des récentes acquisitions d'entreprises, et à une augmentation de 62,0 M$ des revenus tirés des activités existantes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 79,9 M$, ou 23 %, passant de 352,9 M$ en 2020 à 432,9 M$ en 2021. Les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont augmenté de 28 % par rapport au troisième trimestre de 2020. Au cours du troisième trimestre, les charges liées au personnel et les autres charges opérationnelles ont augmenté de 23 % et de 21 % respectivement sur douze mois. La variation des charges liées au personnel comprend une diminution de 7,8 M$ de la Subvention salariale d'urgence du Canada, en baisse par rapport aux 8,1 M$ comptabilisés au troisième trimestre de 2020.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 232,4 M$, ou 23 %, passant de 994,0 M$ en 2020 à 1 226 M$ en 2021. La Société continue d'améliorer la structure de ses coûts ainsi que l'efficience et la rentabilité de sa flotte actuelle et de son réseau d'entrepreneurs indépendants.

Bénéfice opérationnel

Le ratio opérationnel du secteur du transport de lots complets était de 88,6 % pour le trimestre clos le 30 septembre 2021 comparativement à 86,3 % en 2020. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est établi à 55,8 M$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, en baisse par rapport à 56,0 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui comprend une perte opérationnelle de 4,6 M$ provenant de la division de transport de lots complets de TForce Freight et une réduction de 7,8 M$ de la Subvention salariale d'urgence du Canada, comparativement à 8,1 M$ dans le troisième trimestre de 2020.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets a augmenté de 15,6 M$, ou 10 %, passant de 152,7 M$ en 2020 à 168,4 M$ en 2021. L'augmentation est principalement attribuable à la contribution des acquisitions et à l'efficacité accrue des activités existantes et malgré une réduction de 14,9 M$ des crédits reçus de la Subvention salariale d'urgence du Canada.

Le rendement du capital investi[1]du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis et au Canada était de 5,6 % et 12,4 %, respectivement, comparativement à 5,2 % et 11,6 %, respectivement, pour la période correspondante de l'exercice précédent, indiquant que pour le même niveau d'actifs déployés, le revenu généré est constant. Le rendement du capital investi[1] dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a augmenté à 10,8 % comparativement à 9,5 % au cours de la même période de l'exercice précédent, en raison principalement d'une augmentation du bénéfice opérationnel.

Logistique

(non audité)	Trimestres clos les 30 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
(en milliers de dollars US)	**2021**	**%**	2020*	**%**	**2021**	**%**	2020*	**%**
Total des revenus	**418 780**		214 995		**1 220 986**		617 441	
Surcharge de carburant	**(10 709)**		(5 021)		**(27 621)**		(16 304)	
Revenus	**408 071**	**100,0 %**	209 974	100,0 %	**1 193 365**	**100,0 %**	601 137	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**307 659**	**75,4 %**	147 935	70,5 %	**900 682**	**75,5 %**	426 427	70,9 %
Charges liées au personnel	**29 342**	**7,2 %**	21 813	10,4 %	**87 104**	**7,3 %**	69 198	11,5 %
Autres charges opérationnelles	**28 785**	**7,1 %**	9 918	4,7 %	**79 299**	**6,6 %**	28 029	4,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**394**	**0,1 %**	552	0,3 %	**1 206**	**0,1 %**	1 740	0,3 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**3 462**	**0,8 %**	3 249	1,5 %	**10 501**	**0,9 %**	10 066	1,7 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**5 136**	**1,3 %**	4 115	2,0 %	**16 908**	**1,4 %**	12 281	2,0 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(12 000)**	**-2,9 %**	—	—	**(12 000)**	**-1,0 %**	(4 008)	-0,7 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**(6)**	**-0,0 %**	(10)	-0,0 %	**—**	**—**	5	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**—**	**—**	(33)	-0,0 %	**(260)**	**-0,0 %**	(598)	-0,1 %
Bénéfice opérationnel	**45 299**	**11,1 %**	22 435	10,7 %	**109 925**	**9,2 %**	57 997	9,6 %
BAIIA ajusté[1]	**42 291**	**10,4 %**	30 351	14,5 %	**126 540**	**10,6 %**	78 076	13,0 %
Rendement du capital investi		**24,3 %**		18,0 %				

* Révisé 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 septembre 2021, les revenus ont augmenté de 198,1 M$ ou 94 %, par rapport à 210,0 M$ en 2020 et se sont établis à 408,1 M$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable aux contributions d'acquisitions d'entreprises de 192,3 M$, provenant principalement de l'acquisition de DLS Worldwide durant le quatrième trimestre de 2020, et à une augmentation de 5,8 M$, ou 3 %, par rapport à la même période de l'exercice précédent en raison principalement de l'amélioration du volume des exploitants de services tiers (3PL) et de la poursuite du solide rendement des activités de commerce électronique au Canada.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les revenus ont augmenté de 592,2 M$ ou 99 %, passant de 601,1 M$ en 2020 à 1 193 M$. L'augmentation est attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 549,1 M$ et de 43,1 M$, ou 7 %, provenant des activités existantes.

Au cours du trimestre, environ 77 % (64 % en 2020) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 23 % (36 % en 2020) par des entreprises du Canada et du Mexique.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 175,2 M$, ou 93 %, comparativement à la même période de l'année précédente, passant de 187,5 M$ à 362,8 M$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté 173,2 M$ et les charges opérationnelles totales, déduction faite de la surcharge de carburant, ont augmenté de 2,0 M$ pour les activités existantes. Les

charges liées aux matières et aux services des activités existantes (déduction faite de la surcharge de carburant) ont augmenté de 4,9 M$ en raison de la croissance des revenus. Cette hausse a été partiellement compensée par une réduction de 2,6 M$ dans les autres charges opérationnelles.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 540,3 M$, ou 99 %, comparativement à la même période de l'année précédente, passant de 543,1 M$ à 1 083 M$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté 517,8 M$ et le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 22,5 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 28,4 M$ en raison de la croissance des revenus. Cette hausse a été partiellement compensée par une réduction de 1,2 M$ des frais immobiliers et une réduction de 5,5 M$ liée à l'optimisation d'autres charges opérationnelles.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 22,9 M$ ou 102 %, passant de 22,4 M$ à 45,3 M$. Exclusion faite du bénéfice opérationnel des acquisitions d'entreprises de 19,1 M$ qui comprend un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 12,0 M$ lié aux ajustements de comptabilisation du prix d'achat de l'acquisition de TForce Freight, la marge d'exploitation a augmenté de 3,8 M$ ou 150 points de base, passant de 10,7 % en 2020 à 12,2 % en 2021, en raison principalement de la meilleure qualité des revenus et des mesures de réduction des coûts de la Société dans le secteur des solutions du dernier kilomètre.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 51,9 M$, ou 90 %. Exclusion faite des acquisitions d'entreprises, le bénéfice opérationnel a augmenté de 20,6 M$ ou 36 %.

Le rendement du capital investi[1] s'est accru, passant de 18,0 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent à 24,3 %. Cette augmentation est principalement attribuable à l'acquisition de TFWW et à la croissance organique combinée avec l'augmentation de la marge d'exploitation dans les activités existantes.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	**211 212**	140 649	**665 018**	445 934
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**23 726**	10 100	**70 334**	28 167
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**2 665**	6 213	**9 366**	18 232
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	**51 906**	—	**—**	—
Produits nets tirés de la dette à long terme	**—**	—	**664 869**	—
Produits de l'émission d'actions ordinaires	**—**	207 798	**—**	425 350
Autres	**2 873**	10 039	**21 620**	45 049
Total des entrées de fonds	**292 382**	374 799	**1 431 207**	962 732
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	**68 822**	37 754	**167 078**	82 017
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	**23 360**	28 574	**913 286**	83 597
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	**—**	267 424	**66 332**	280 319
Remboursement de la dette à long terme, montant net	**101 296**	2 770	**—**	368 094
Remboursement des obligations locatives	**31 798**	21 185	**83 301**	60 179
Dividendes versés	**21 260**	16 853	**63 980**	49 170
Rachat d'actions propres	**8 179**	—	**91 290**	38 021
Autres	**37 667**	239	**45 940**	1 335
Total des sorties de fonds	**292 382**	374 799	**1 431 207**	962 732

∗ Révisé pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles poursuivies

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies ont atteint 665,0 M$, en hausse de 49 %, par rapport à 445,9 M$ en 2020. Cette augmentation de 219,1 M$ est attribuable à une augmentation du bénéfice net de 261,5 M$, une augmentation de 62,6 M$ des réintégrations liées à l'amortissement et une amélioration de la variation nette du fonds de roulement de 47,6 M$ principalement attribuable à l'amélioration du fonds de roulement dans les entreprises récemment acquises, après déduction d'une augmentation de 86,2 M$ de l'impôt sur le revenu payé et l'exclusion du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 124,2 M$. syndicated revolving credit agreement

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

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Immobilisations corporelles

Le tableau suivant présente, par catégorie, les additions d'immobilisations corporelles de la Société au cours des périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2021 et 2020.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	**68 822**	37 754	**167 078**	82 017
Ajustements hors caisse	**—**	(2 947)	**(2 500)**	401
	68 822	34 807	**164 578**	82 418
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	**11 616**	11 775	**24 963**	14 276
Matériel roulant	**54 213**	21 368	**131 212**	59 916
Équipement	**2 993**	1 664	**8 403**	8 226
	68 822	34 807	**164 578**	82 418

∗ Révisé 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 acquisitions en 2021 par rapport à 2020 est attribuable à la réduction des dépenses en immobilisations durant le début de la pandémie en 2020. L'approvisionnement en équipement demeure difficile en 2021, car les difficultés éprouvées dans le secteur de la fabrication et de la chaîne d'approvisionnement 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 périodes de trois et neuf mois closes les 30 septembre 2021 et 2020.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	**2 594**	6 082	**8 630**	17 821
Matériel roulant	**23 784**	10 133	**71 017**	28 393
Équipement	**13**	98	**53**	185
	26 391	16 313	**79 700**	46 399
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	**1 617**	1 947	**5 340**	9 748
Matériel roulant	**8 178**	1 213	**17 867**	6 102
Équipement	**(30)**	(87)	**(151)**	(108)
	9 765	3 073	**23 056**	15 742

∗ Révisé pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Acquisitions d'entreprises

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, des flux de trésorerie totalisant 913,3 M$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition de cinq 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 septembre 2021.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Endettement

Le 13 janvier 2021, la Société a reçu un montant de 500 M$ des produits tirés de l'émission et de la vente d'un montant total de 500 M$ 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 2 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 100 M$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance le 2 juillet 2029 et le 2 juillet 2033, portant des intérêts fixes de 2,87 % et 3,34 %.

Le 14 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 30 M$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance le 14 juillet 2029 et le 14 juillet 2033 et portant des intérêts fixes de 2,89 % et de 3,37 %.

Les trois dettes décrites ci-dessus sont soumises à certaines clauses restrictives relativement au maintien des ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses que celles précédemment exigées par le contrat de crédit syndiqué renouvelable de la Société et décrites à la note 26 (f) des états financiers annuels

consolidés de 2020, à l'exception de la définition de la dette financée, où la trésorerie jusqu'à 100 M$ doit être réduite du montant total de la dette financée. Ce changement de définition est en vigueur depuis le 30 septembre 2021.

Le 16 août 2021, la Société a prolongé sa facilité de crédit jusqu'au 16 août 2025. En vertu de la nouvelle prolongation, la disponibilité en dollars canadiens est augmentée de 10 M$ CA et la disponibilité en dollars américains de 50 M$ US. Sur la base de certains ratios, le taux d'intérêt sera la somme du taux des acceptations bancaires, ou du taux Libor sur la dette libellée en $ US, plus la marge applicable, qui peut varier entre 113 points de base et 175 points de base. La marge applicable sur la facilité de crédit est actuellement de 1,25 %. La Société est assujettie à certaines clauses restrictives relativement au maintien de ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses que celles exigées précédemment par le contrat de facilité de crédit renouvelable de la Société et décrites à la note 26 (f) des états financiers consolidés annuels 2020 à l'exception de la définition de la dette financée où les liquidités non affectées sont réduites du montant total de la dette financée.

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$.

Le 11 août 2020, la Société a émis 5 060 000 actions ordinaires aux États-Unis et au Canada, pour un produit net de 207,8 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 a expiré 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 septembre 2021, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 1 157 862 actions ordinaires.

Après le trimestre, l'offre a été renouvelée pour une période de douze mois débutant le 2 novembre 2021 et se terminant le 1er novembre 2022. En vertu de cette offre renouvelée, la Société est autorisée à racheter, pour fins d'annulation, jusqu'à 7 000 000 d'actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions.

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, la Société a racheté 1 157 862 actions ordinaires (comparativement à 1 542 155 pour la période correspondante de 2020) à un prix moyen pondéré de 78,84 $ par action (comparativement à 24,64 $ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 91,3 M$ (comparativement à 38,0 M$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	**211 212**	140 649	**665 018**	445 934
Additions d'immobilisations corporelles	**(68 822)**	(34 807)	**(164 578)**	(82 418)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**23 726**	10 100	**70 334**	28 167
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**2 665**	6 213	**9 366**	18 232
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies	**168 781**	122 155	**580 140**	409 915

∗ Révisé 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2021, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies de 580,1 M$, comparativement à 409,9 M$ en 2020, ce qui représente une augmentation de 170,2 M$ ou 42 % sur douze mois. Cette hausse de 219,1 M$ des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies est attribuable à une augmentation de 261,5 M$ du bénéfice net, à une augmentation des affectations de réintégrations et de l'amortissement de 62,6 M$ et à une amélioration de la variation nette du fonds de roulement de 47,6 M$ découlant principalement des améliorations du fonds de roulement dans les entreprises récemment acquises, déduction faite d'une augmentation de 86,2 M$ de l'impôt sur le revenu payé et de l'exclusion du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses 124,2 M$. Les additions d'immobilisations corporelles ont augmenté de 82,2 M$ 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 et des actifs détenus en vue de la vente a augmenté de 33,3 M$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison du renouvellement de la flotte.

La conversion des flux de trésorerie disponibles[1], qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 91,0 % pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2021 se compare à 92,2 % pour la période correspondante de l'exercice précédent, puisque les dépenses nettes en immobilisations en 2020 ont été retardées.

Selon le cours de clôture des actions au 30 septembre 2021, soit 102,18 $, le rendement des flux de trésorerie disponibles générés par la Société au cours des douze derniers mois précédents (714,9 M$) a été de 7,5 %.

Situation financière

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Au** **30 septembre 2021**	Au 31 décembre 2020	Au 31 décembre 2019*
Immobilisations incorporelles	**1 770 793**	1 749 773	1 505 160
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	**3 765 473**	2 099 591	2 003 660
Dette à long terme	**1 535 372**	872 544	1 343 307
Obligations locatives	**429 234**	355 986	355 591
Capitaux propres	**2 116 245**	1 790 177	1 159 292

∗ Révisé pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain

Comparativement au 31 décembre 2020, le total de l'actif, moins les immobilisations incorporelles, 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 de 2021 et de l'émission de 130 M$ au cours du troisième trimestre de 2021. Le produit de la nouvelle dette a été utilisé en partie pour rembourser la facilité de crédit renouvelable existante, et le solde était 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 septembre 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 – *Août 2025*	**171 286**	—	—	171 286	—
Emprunts à terme non garantis – *Juin 2022*	**324 059**	324 059	—	—	—
Débentures non garanties – *Décembre 2024*	**158 078**	—	—	158 078	—
Billets de premier rang non garantis – *Décembre 2026 à 2036*	**780 000**	—	—	—	780 000
Contrats de vente conditionnelle	**106 683**	38 776	53 194	14 708	5
Obligations locatives	**429 234**	114 970	163 588	73 916	76 760
Total des obligations contractuelles	**1 969 340**	**477 805**	**216 782**	**417 988**	**856 765**

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 2 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 100 M$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance le 2 juillet 2029 et le 2 juillet 2033, portant des intérêts fixes de 2,87 % et 3,34 %.

Le 14 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 30 M$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance le 14 juillet 2029 et le 14 juillet 2033 et portant des intérêts fixes de 2,89 % et de 3,37 %.

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

L'emprunt à terme non garanti de 324,1 M$ est comptabilisé à titre de passif courant puisqu'il vient à échéance dans moins d'un an. La Société dispose de liquidités disponibles adéquates grâce à ses facilités de crédit renouvelables, 818,0 M$ au 30 septembre 2021, pour rembourser l'emprunt à terme non garanti.

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 septembre 2021***
Ratio dette consolidée/BAIIA [ratio entre la dette totale, moins la trésorerie, 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	1,58
Ratio de couverture du BAIIAL [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	5,31

Au 30 septembre 2021, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 47,6 M$ (29,5 M$ au 31 décembre 2020).

Au 30 septembre 2021, la Société avait des engagements d'achat de 156,9 M$ et des bons de commande totalisant 25,3 M$, la Société a l'intention de conclure un contrat de location qui devrait se matérialiser d'ici un an (31 décembre 2020 – 117,1 M$ 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 troisième trimestre de 2021. Le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,27 $ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 25,1 M$ qui sera versé le 14 janvier 2022 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 décembre 2021.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 93 046 893 actions ordinaires étaient en circulation au 30 septembre 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 septembre 2021 et le 28 octobre 2021.

Au 30 septembre 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 2 166 960 (2 982 514 au 31 décembre 2020), dont 1 811 284 (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 septembre 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 390 629 (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 UAR 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.

Au 30 septembre 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 225 530 (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 a poursuivi sa remontée graduelle après le début de la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19), en 2020. Au troisième trimestre de 2021, la plupart des marchés finaux desservis par TFI International s'étaient entièrement rétablis et bon nombre d'entre eux avaient rattrapé et dépassé leur vigueur d'avant la pandémie. Alors que la plupart des économistes prévoient actuellement une croissance saine du PIB jusqu'en 2022, l'incertitude macroéconomique persiste en raison du variant Delta de la COVID-19, de la hausse des prix de l'énergie, des défis rencontrés dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, y compris ceux liés aux goulots d'étranglement au port de Los Angeles, et des pénuries persistantes de main-d'œuvre entraînant une hausse des dépenses salariales.

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 du variant Delta susmentionné et des perturbations économiques qu'il pourrait causer en raison des nouvelles exigences en matière de vaccination et des mandats de distanciation sociale. Outre les autres risques macroéconomiques liés aux prix de l'énergie, aux perturbations au sein de la chaîne d'approvisionnement et à la disponibilité des conducteurs, ces facteurs peuvent entraîner des cycles supplémentaires de diminution des volumes de fret, ce qui aurait des répercussions négatives sur les marchés desservis par les sociétés d'exploitation de TFI. Les autres incertitudes comprennent, sans toutefois s'y limiter, les changements de politique entourant le commerce international, les mandats environnementaux et les modifications apportées au code fiscal dans les administrations où TFI International exerce ses activités.

Bien que le trimestre de décembre affiche habituellement une tendance saisonnière à la baisse, la direction est d'avis que la Société devrait afficher un excellent rendement sur douze mois pour le reste de 2021, malgré la fin de la Subvention salariale d'urgence du Canada, et ce en raison de son efficacité et de 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. 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 de la force future possible de l'économie industrielle qui profite à ses secteurs

de transport spécialisé de lots complets et de transport de lots brisés. La Société continue également d'avoir des opportunités de croissance et des synergies de coûts/réductions de coûts importantes liées à l'acquisition de UPS Freight cette année (maintenant TForce Freight).

Dans des conditions économiques normalisées, le positionnement favorable de TFI International, qui a été considérablement amélioré par l'acquisition de UPS Freight cette année, devrait permettre à la Société de produire des résultats encore plus solides que par les années passées. 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, l'importance accordée à la génération de flux de trésorerie disponibles, en plus du maintien de bonnes liquidités et d'un bilan prudent.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

(non audité) - (en millions de dollars US, sauf les données par action)	T3 2021	T2 2021	T1 2021	T4 2020	T3 2020*	T2 2020*	T1 2020*	T4 2019*
Total des revenus	2 094,0	1 836,7	1 148,8	1 122,0	936,1	798,5	924,5	989,0
BAIIA ajusté[1]	296,4	285,4	176,2	193,5	189,4	167,6	149,1	163,4
Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies	192,8	310,3	101,7	117,1	117,0	95,1	87,3	94,1
Bénéfice net	132,8	251,1	66,9	86,3	83,1	50,5	55,8	56,7
BPA – de base	1,43	2,69	0,72	0,92	0,91	0,58	0,66	0,70
BPA – dilué	1,40	2,63	0,70	0,91	0,90	0,57	0,65	0,68
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	132,8	251,1	66,9	86,3	83,1	50,5	55,8	58,0
BPA lié aux activités poursuivies – de base	1,43	2,69	0,72	0,92	0,91	0,58	0,66	0,71
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	1,40	2,63	0,70	0,91	0,90	0,57	0,65	0,70
Bénéfice net ajusté[1]	138,9	137,2	73,6	93,4	87,5	67,2	52,6	60,1
BPA ajusté – dilué[1]	1,46	1,44	0,77	0,98	0,94	0,76	0,61	0,72

* Révisé 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 consolidés intermédiaires.

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. La direction estime que le BAIIA ajusté est une mesure supplémentaire utile. Le BAIIA ajusté est fourni pour aider à déterminer la capacité de la Société à évaluer sa performance.

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 :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Trimestres clos les 30 septembre**		**Neuf mois clos les 30 septembre**	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Charges financières, montant net	**20 530**	11 532	**51 577**	38 528
Charge d'impôt sur le résultat	**39 440**	22 406	**102 407**	71 570
Amortissement des immobilisations corporelles	**62 288**	42 324	**159 713**	126 767
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**30 640**	20 059	**81 592**	58 878
Amortissement des immobilisations incorporelles	**13 561**	11 887	**41 590**	34 656
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(1 226)**	—	**(124 152)**	(4 008)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**7**	—	**10**	1
Profit perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(1 644)**	(1 948)	**(5 555)**	(9 688)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	**1**	—	**6**	—
BAIIA ajusté	**296 437**	189 361	**758 013**	506 051

* Révisé 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 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Livraison de colis et courrier				
Bénéfice opérationnel	**23 861**	21 392	**71 728**	49 352
Amortissement	**6 487**	6 325	**19 621**	18 731
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**—**	—	**—**	1
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**—**	—	**—**	1
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	**1**	—	**1**	—
BAIIA ajusté	**30 349**	27 717	**91 350**	68 085
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	**85 144**	26 249	**309 908**	63 486
Amortissement	**36 693**	12 313	**78 321**	37 743
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**10 774**	—	**(112 152)**	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**7**	—	**10**	—
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(1 629)**	16	**(1 635)**	48
BAIIA ajusté	**130 989**	38 578	**274 452**	101 277
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	**55 753**	56 047	**168 385**	152 742
Amortissement	**53 825**	47 265	**154 862**	138 767
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(15)**	(1 964)	**(3 920)**	(9 737)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	**—**	—	**5**	—
BAIIA ajusté	**109 563**	101 348	**319 332**	281 772
Logistique				
Bénéfice opérationnel	**45 299**	22 435	**109 925**	57 997
Amortissement	**8 992**	7 916	**28 615**	24 087
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(12 000)**	—	**(12 000)**	(4 008)
BAIIA ajusté	**42 291**	30 351	**126 540**	78 076
Siège social				
Perte opérationnelle	**(17 247)**	(9 084)	**(55 137)**	(24 132)
Amortissement	**492**	451	**1 476**	973
BAIIA ajusté	**(16 755)**	(8 633)	**(53 661)**	(23 159)

* Révisé 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 les terrains et bâtiments, divisé par le BAIIA ajusté. Les dépenses nettes en capital excluant les terrains et bâtiments sont définis comme les ajouts de matériel roulant, d'équipement et d'actifs détenus

en vue de la vente excluant les terrains et bâtiments. La direction estime que cette mesure fournit une référence pour évlauer la performance de la Société en ce qui concerne sa capacité à convertir son bénéfice d'exploitation en flux de trésorerie disponibles.

Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Charges financières, montant net	**20 530**	11 532	**51 577**	38 528
Charge d'impôt sur le résultat	**39 440**	22 406	**102 407**	71 570
Amortissement des immobilisations corporelles	**62 288**	42 324	**159 713**	126 767
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**30 640**	20 059	**81 592**	58 878
Amortissement des immobilisations incorporelles	**13 561**	11 887	**41 590**	34 656
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(1 226)**	—	**(124 152)**	(4 008)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**7**	—	**10**	1
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(1 644)**	(1 948)	**(5 555)**	(9 688)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	**1**	—	**6**	—
BAIIA ajusté	**296 437**	189 361	**758 013**	506 051
Additions de matériel roulant et d'équipement	**(57 206)**	(23 032)	**(139 615)**	(68 142)
Produits de la vente de matériel roulant et d'équipement	**23 797**	10 231	**71 070**	28 578
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en matériel roulant et équipement	**263 028**	176 560	**689 468**	466 487
Conversion des flux de trésorerie disponibles	**88,7 %**	93,2 %	**91,0 %**	92,2 %

* Révisé 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 :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Charges opérationnelles	**1 901 190**	819 085	**4 474 706**	2 359 683
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**1 226**	—	**124 152**	4 008
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**(7)**	—	**(10)**	(1)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**1 644**	1 948	**5 555**	9 688
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	**(1)**	—	**(6)**	—
Charges opérationnelles ajustées	**1 904 052**	821 033	**4 604 397**	2 373 378
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(223 742)**	(69 173)	**(499 153)**	(222 972)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**1 680 310**	751 860	**4 105 244**	2 150 406
Revenus avant la surcharge de carburant	**1 870 258**	866 951	**4 580 362**	2 436 156
Ratio d'exploitation ajusté	**89,8 %**	86,7 %	**89,6 %**	88,3 %

* Révisé 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 :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Transport de lots brisés				
Total des revenus	**989 295**	148 747	**1 855 844**	431 607
Total des charges opérationnelles	**904 151**	122 498	**1 545 936**	368 121
Bénéfice opérationnel	**85 144**	26 249	**309 908**	63 486
Charges opérationnelles	**904 151**	122 498	**1 545 936**	368 121
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**1 622**	(16)	**1 625**	(48)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(10 774)**	—	**112 152**	—
Charges opérationnelles ajustées	**894 999**	122 482	**1 659 713**	368 073
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(128 457)**	(15 625)	**(238 115)**	(49 837)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**766 542**	106 857	**1 421 598**	318 236
Revenus avant la surcharge de carburant	**860 838**	133 122	**1 617 729**	381 770
Ratio d'exploitation ajusté	**89,0 %**	80,3 %	**87,9 %**	83,4 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	**727 036**	651	**1 209 399**	2 067
Transport de lots brisés - Canada	**136 356**	133 123	**412 194**	381 761
Éliminations	**(2 554)**	(652)	**(3 864)**	(2 058)
	860 838	133 122	**1 617 729**	381 770
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	**105 266**	—	**172 835**	—
Transport de lots brisés - Canada	**23 478**	15 625	**65 568**	49 837
Éliminations	**(287)**	—	**(288)**	—
	128 457	15 625	**238 115**	49 837
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)				
Transport de lots brisés - États-Unis	**56 671**	77	**227 553**	240
Transport de lots brisés - Canada	**28 473**	26 172	**82 355**	63 246
	85 144	26 249	**309 908**	63 486
Transport de lots brisés - États-Unis				
Charges opérationnelles**	**775 631**	574	**1 154 681**	1 827
Perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**(7)**	—	**(10)**	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(10 774)**	—	**112 152**	—
Charges opérationnelles ajustées	**764 850**	574	**1 266 823**	1 827
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(105 266)**	—	**(172 835)**	—
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	**659 584**	574	**1 093 988**	1 827
Revenus avant la surcharge de carburant	**727 036**	651	**1 209 399**	2 067
Ratio d'exploitation ajusté	**90,7 %**	88,2 %	**90,5 %**	88,4 %
Transport de lots brisés - Canada				
Charges opérationnelles**	**131 361**	122 576	**395 407**	368 352
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**1 629**	(16)	**1 635**	(48)
Charges opérationnelles ajustées	**132 990**	122 560	**397 042**	368 304
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(23 478)**	(15 625)	**(65 568)**	(49 837)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	**109 512**	106 935	**331 474**	318 467
Revenus avant la surcharge de carburant	**136 356**	133 123	**412 194**	381 761
Ratio d'exploitation ajusté	**80,3 %**	80,3 %	**80,4 %**	83,4 %

* Révisé 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 brisés

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) :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2021	2020*	**2021**	2020*
Transport de lots complets				
Total des revenus	**556 173**	447 262	**1 578 743**	1 271 097
Total des charges opérationnelles	**500 420**	391 215	**1 410 358**	1 118 355
Bénéfice opérationnel	**55 753**	56 047	**168 385**	152 742
Charges opérationnelles	**500 420**	391 215	**1 410 358**	1 118 355
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**15**	1 964	**3 920**	9 737
Charges opérationnelles ajustées	**500 435**	393 179	**1 414 278**	1 128 092
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(67 556)**	(38 267)	**(184 018)**	(124 395)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**432 879**	354 912	**1 230 260**	1 003 697
Revenus avant la surcharge de carburant	**488 617**	408 995	**1 394 725**	1 146 702
Ratio d'exploitation ajusté	**88,6 %**	86,8 %	**88,2 %**	87,5 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	**201 906**	166 413	**547 040**	471 115
Transport conventionnel de lots complets - Canada	**59 106**	51 589	**176 391**	147 921
Transport spécialisé de lots complets	**229 561**	192 155	**676 041**	530 562
Éliminations	**(1 956)**	(1 162)	**(4 747)**	(2 896)
	488 617	408 995	**1 394 725**	1 146 702
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	**33 349**	19 448	**88 271**	62 216
Transport conventionnel de lots complets - Canada	**6 766**	4 427	**19 629**	14 610
Transport spécialisé de lots complets	**27 576**	14 518	**76 445**	47 775
Éliminations	**(135)**	(126)	**(327)**	(206)
	67 556	38 267	**184 018**	124 395
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	**16 286**	15 702	**40 395**	38 136
Transport conventionnel de lots complets - Canada	**6 862**	7 372	**21 802**	19 664
Transport spécialisé de lots complets	**32 605**	32 973	**106 188**	94 942
	55 753	56 047	**168 385**	152 742
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.				
Charges opérationnelles**	**218 969**	170 159	**594 916**	495 195
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**—**	1 103	**—**	1 103
Charges opérationnelles ajustées	**218 969**	171 262	**594 916**	496 298
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(33 349)**	(19 448)	**(88 271)**	(62 216)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**185 620**	151 814	**506 645**	434 082
Revenus avant la surcharge de carburant	**201 906**	166 413	**547 040**	471 115
Ratio d'exploitation ajusté	**91,9 %**	91,2 %	**92,6 %**	92,1 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Charges opérationnelles**	**59 010**	48 644	**174 218**	142 867
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**—**	—	**17**	—
Charges opérationnelles ajustées	**59 010**	48 644	**174 235**	142 867
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(6 766)**	(4 427)	**(19 629)**	(14 610)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**52 244**	44 217	**154 606**	128 257
Revenus avant la surcharge de carburant	**59 106**	51 589	**176 391**	147 921
Ratio d'exploitation ajusté	**88,4 %**	85,7 %	**87,6 %**	86,7 %
Transport spécialisé de lots complets				
Charges opérationnelles**	**224 532**	173 700	**646 298**	483 395
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**15**	861	**3 903**	8 634
Charges opérationnelles ajustées	**224 547**	174 561	**650 201**	492 029
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(27 576)**	(14 518)	**(76 445)**	(47 775)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**196 971**	160 043	**573 756**	444 254
Revenus avant la surcharge de carburant	**229 561**	192 155	**676 041**	530 562
Ratio d'exploitation ajusté	**85,8 %**	83,3 %	**84,9 %**	83,7 %

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 :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**2021**	**Au 30 septembre** 2020
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	**101 129**	93 416
(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	**965**	932
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**102 001**	93 507
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**74 971**	68 728
Immobilisations incorporelles	**193 715**	184 793
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**179 138**	182 825
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(47 526)**	(46 106)
Total du capital investi, exercice en cours	**325 327**	321 512
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**184 793**	186 652
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**182 825**	180 425
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(46 106)**	(38 562)
Total du capital investi, exercice précédent	**321 512**	328 515
Capital investi moyen	**323 420**	325 014
Rendement du capital investi	**23,2 %**	21,1 %
Transport de lots brisés - Canada		
Bénéfice opérationnel	**106 799**	82 469
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(1 626)**	(1 430)
Amortissement des immobilisations incorporelles	**8 969**	8 341
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**114 142**	89 380
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**83 894**	65 694
Immobilisations incorporelles	**184 028**	178 032
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**384 200**	381 336
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(59 664)**	(60 200)
Total du capital investi, exercice en cours	**508 564**	499 168
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**178 032**	186 829
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**381 336**	390 488
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(60 200)**	(62 586)
Total du capital investi, exercice précédent	**499 168**	514 731
Capital investi moyen	**503 866**	506 950
Rendement du capital investi	**16,7 %**	13,0 %
Transport conventionnel de lots complets - États-Unis		
Bénéfice opérationnel	**54 116**	50 068
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**—**	(1 103)
Amortissement des immobilisations incorporelles	**6 742**	7 902
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**60 858**	56 867
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**44 731**	41 797
Immobilisations incorporelles	**309 438**	317 989
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**594 759**	553 842
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(107 297)**	(76 400)
Total du capital investi, exercice en cours	**796 900**	795 431
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**317 989**	320 871
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**553 842**	580 511
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(76 400)**	(79 274)
Total du capital investi, exercice précédent	**795 431**	822 108
Capital investi moyen	**796 166**	808 770
Rendement du capital investi	**5,6 %**	5,2 %

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

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Au 30 septembre **2021**	 2020
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Bénéfice opérationnel	**30 475**	27 665
Perte 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	**2 093**	2 081
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**32 551**	29 738
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**23 925**	21 857
Immobilisations incorporelles	**97 835**	92 947
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**124 511**	112 647
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(23 010)**	(18 689)
Total du capital investi, exercice en cours	**199 336**	186 905
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**92 947**	95 560
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**112 647**	114 092
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(18 689)**	(18 690)
Total du capital investi, exercice précédent	**186 905**	190 962
Capital investi moyen	**193 121**	188 934
Rendement du capital investi	**12,4 %**	11,6 %
Transport spécialisé de lots complets		
Bénéfice opérationnel	**137 398**	121 422
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	**—**	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(6 030)**	(13 583)
Amortissement des immobilisations incorporelles	**11 954**	10 194
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**143 322**	118 033
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**105 342**	86 754
Immobilisations incorporelles	**517 827**	475 180
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**565 868**	505 491
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(59 043)**	(45 800)
Total du capital investi, exercice en cours	**1 024 652**	934 871
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**475 180**	438 035
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**505 491**	521 650
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(45 800)**	(61 971)
Total du capital investi, exercice précédent	**934 871**	897 714
Capital investi moyen	**979 762**	916 293
Rendement du capital investi	**10,8 %**	9,5 %
Logistique		
Bénéfice opérationnel	**136 387**	72 211
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	**5**	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	**22 516**	16 839
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**(12 000)**	(4 008)
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**146 908**	85 042
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**107 977**	62 506
Immobilisations incorporelles	**458 931**	253 564
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**266 936**	149 422
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(172 146)**	(67 847)
Total du capital investi, exercice en cours	**553 721**	335 139
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**253 564**	261 627
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**149 422**	161 742
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(67 847)**	(62 431)
Total du capital investi, exercice précédent	**335 139**	360 938
Capital investi moyen	**444 430**	348 039
Rendement du capital investi	**24,3 %**	18,0 %

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 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 (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 rehausser 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 à 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 recouvrés 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'indemnisations 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 réduite 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 tenue 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 intenter 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 défaillants 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-divulgation 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 1er 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 septembre 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 septembre 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 troisième trimestre clos le
30 septembre 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

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE (NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US)	Note	**Au 30 septembre 2021**	Au 31 décembre 2020
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**62 965**	4 297
Clients et autres débiteurs		**1 019 750**	597 873
Fournitures en stock		**26 547**	8 761
Impôt sur le revenu à recouvrer		**5 338**	7 606
Charges payées d'avance		**60 240**	29 904
Actifs détenus en vue de la vente		**3 080**	4 331
Actifs courants		**1 177 920**	652 772
Immobilisations corporelles	7	**2 115 331**	1 074 428
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	**397 534**	337 285
Immobilisations incorporelles	9	**1 770 793**	1 749 773
Autres actifs	10	**59 553**	23 899
Actifs d'impôt différé		**15 135**	11 207
Actifs non courants		**4 358 346**	3 196 592
Total des actifs		**5 536 266**	3 849 364
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs		**850 575**	468 238
Impôt sur le revenu à payer		**13 588**	33 220
Provisions	14	**34 488**	17 452
Autres passifs financiers		**9 217**	4 031
Dette à long terme	11	**362 835**	42 997
Obligations locatives	12	**114 970**	88 522
Passifs courants		**1 385 673**	654 460
Dette à long terme	11	**1 172 537**	829 547
Obligations locatives	12	**314 264**	267 464
Avantages du personnel	13	**91 088**	15 502
Provisions	14	**85 274**	36 803
Autres passifs financiers		**14 722**	22 699
Passifs d'impôt différé		**356 463**	232 712
Passifs non courants		**2 034 348**	1 404 727
Total des passifs		**3 420 021**	2 059 187
Capitaux propres			
Capital social	15	**1 128 446**	1 120 049
Surplus d'apport	15, 17	**24 843**	19 783
Cumul des autres éléments du résultat global		**(149 975)**	(154 723)
Résultats non distribués		**1 112 931**	805 068
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société		**2 116 245**	1 790 177
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	23		
Événements postérieurs	24		
Total des passifs et des capitaux propres		**5 536 266**	3 849 364

Les notes des pages 6 à 28 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DU RÉSULTAT (NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US, sauf les données par action)	Note	**Trimestre clos le 30 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020*	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020*
Revenus		**1 870 258**	866 951	**4 580 362**	2 436 156
Surcharge de carburant		**223 742**	69 173	**499 153**	222 972
Revenus totaux		**2 094 000**	936 124	**5 079 515**	2 659 128
Charges liées aux matières et aux services	18	**1 078 232**	495 995	**2 706 677**	1 414 952
Charges liées au personnel	19	**618 036**	217 169	**1 375 462**	642 737
Autres charges opérationnelles		**109 988**	34 862	**257 961**	102 559
Amortissement des immobilisations corporelles	7	**62 288**	42 324	**159 713**	126 767
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	**30 640**	20 059	**81 592**	58 878
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	**13 561**	11 887	**41 590**	34 656
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	5	**(1 226)**	-	**(124 152)**	(4 008)
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		**(8 128)**	(1 125)	**(17 511)**	(6 055)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		**(565)**	(138)	**(1 087)**	(1 116)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments		**7**	-	**10**	1
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		**(1 644)**	(1 948)	**(5 555)**	(9 688)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		**1**	-	**6**	-
Total des charges opérationnelles		**1 901 190**	819 085	**4 474 706**	2 359 683
Bénéfice opérationnel		**192 810**	117 039	**604 809**	299 445
(Produits financiers) charges financières					
Produits financiers	20	**(31)**	(738)	**(2 615)**	(2 384)
Charges financières	20	**20 561**	12 270	**54 192**	40 912
Charges financières nettes		**20 530**	11 532	**51 577**	38 528
Bénéfice avant impôt sur le résultat		**172 280**	105 507	**553 232**	260 917
Charge d'impôt sur le résultat	21	**39 440**	22 406	**102 407**	71 570
Bénéfice net de l'exercice attribuable aux propriétaires de la Société		**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Bénéfice par action attribuable aux propriétaires de la Société					
Bénéfice de base par action	16	**1,43**	0,91	**4,84**	2,16
Bénéfice dilué par action	16	**1,40**	0,90	**4,72**	2,12

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

Les notes des pages 6 à 28 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DU RÉSULTAT GLOBAL
(NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US)	**Trimestre clos le 30 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020*	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020*
Bénéfice net de l'exercice attribuable aux propriétaires de la Société	**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice des exercices futurs :				
Écarts de conversion	**3 564**	4 514	**14 300**	(8 398)
Couverture d'investissement net, après impôt	**(23 993)**	6 225	**(17 078)**	(9 508)
Variation de la juste valeur de la couverture de flux de trésorerie, après impôts	**-**	283	**-**	(2 383)
Gains latents sur investissements en capitaux propres évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	**7 526**	-	**7 526**	-
Autres éléments du résultat global pour la période, après impôt	**(12 903)**	11 022	**4 748**	(20 289)
Total du résultat global de la période attribuable aux propriétaires de la Société	**119 937**	94 123	**455 573**	169 058

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

Les notes des pages 6 à 28 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES
PÉRIODES CLOSES LES 30 SEPTEMBRE 2021 ET 2020 (NON AUDITÉ)

(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'investiss-ement net	Gain latent cumulé sur investiss-ement en capitaux propres	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribua-bles aux propriét-aires 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		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**450 825**	**450 825**
Autres éléments du résultat global, après impôt		**-**	**-**	**-**	**-**	**(2 778)**	**7 526**	**-**	**4 748**
Total du résultat global de la période		**-**	**-**	**-**	**-**	**(2 778)**	**7 526**	**450 825**	**455 573**
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	**-**	**8 056**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**8 056**
Options d'achat d'actions exercées	15, 17	**20 981**	**(2 957)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**18 024**
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(64 239)**	**(64 239)**
Rachat d'actions propres	15	**(12 628)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(78 662)**	**(91 290)**
Règlement net des unités d'actions restreintes	15, 17	**44**	**(39)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(61)**	**(56)**
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		**8 397**	**5 060**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(142 962)**	**(129 505)**
Solde au 30 septembre 2021		**1 128 446**	**24 843**	**(379)**	**-**	**(157 122)**	**7 526**	**1 112 931**	**2 116 245**
Solde au 31 décembre 2019*		678 915	19 549	(369)	487	(173 516)	-	634 226	1 159 292
Bénéfice net de la période		-	-	-	-	-	-	189 347	189 347
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	-	(2 383)	(17 906)	-	-	(20 289)
Total du résultat global de la période		-	-	-	(2 383)	(17 906)	-	189 347	169 058
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	-	5 221	-	-	-	-	-	5 221
Options d'achat d'actions exercées	15, 17	24 936	(4 424)	-	-	-	-	-	20 512
Émission d'actions	15	425 350	-	-	-	-	-	-	425 350
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	-	(51 409)	(51 409)
Rachat d'actions propres	15	(12 025)	-	-	-	-	-	(25 996)	(38 021)
Règlement net des unités d'actions restreintes	15, 17	11	(20)	-	-	-	-	(23)	(32)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		438 272	777	-	-	-	-	(77 428)	361 621
Solde au 30 septembre 2020*		1 117 187	20 326	(369)	(1 896)	(191 422)	-	746 145	1 689 971

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

Les notes des pages 6 à 28 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE (NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US)	Note	**Trimestre clos le 30 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020*	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020*
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles					
Bénéfice net de la période		**132 840**	**83 101**	**450 825**	**189 347**
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :					
Amortissement des immobilisations corporelles	7	**62 288**	42 324	**159 713**	126 767
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	**30 640**	20 059	**81 592**	58 878
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	**13 561**	11 887	**41 590**	34 656
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	**2 737**	1 921	**8 056**	5 221
Charges financières, montant net	20	**20 530**	11 532	**51 577**	38 528
Charge d'impôt sur le résultat	21	**39 440**	22 406	**102 407**	71 570
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		**(1 226)**	-	**(124 152)**	(4 008)
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		**(8 121)**	(1 125)	**(17 501)**	(6 054)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		**(565)**	(138)	**(1 087)**	(1 116)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		**(1 644)**	(1 948)	**(5 555)**	(9 688)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		**1**	-	**6**	-
Avantages du personnel		**(11 148)**	(21)	**6 519**	(154)
Provisions, net des paiements		**8 602**	5 448	**20 365**	4 374
		287 935	195 446	**774 355**	508 321
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	6	**(8 175)**	1 456	**75 634**	28 001
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles avant ce qui suit		**279 760**	196 902	**849 989**	536 322
Intérêts payés		**(19 530)**	(13 593)	**(48 008)**	(39 630)
Impôts sur le résultat payés		**(49 018)**	(42 660)	**(136 963)**	(50 758)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		**211 212**	140 649	**665 018**	445 934
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement					
Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	**(68 822)**	(37 754)	**(167 078)**	(82 017)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		**23 726**	10 100	**70 334**	28 167
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		**2 665**	6 213	**9 366**	18 232
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	**(1 872)**	(207)	**(4 444)**	(1 303)
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	**(23 360)**	(28 574)	**(913 286)**	(83 597)
Acquisitions d'investissements		**(35 686)**	-	**(35 686)**	-
Autres		**(63)**	284	**3 596**	22 078
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		**(103 412)**	(49 938)	**(1 037 198)**	(98 440)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement					
Augmentation (diminution) du découvert bancaire		**3 363**	2 887	**(7 664)**	(1 077)
Produits tirés de la dette à long terme	11	**141 534**	6 108	**650 056**	18 927
Remboursement de la dette à long terme	11	**(11 524)**	(8 511)	**(33 039)**	(25 403)
(Diminution) augmentation nette des facilités renouvelables	11	**(231 306)**	(367)	**47 852**	(361 618)
Remboursement des obligations locatives	12	**(31 798)**	(21 185)	**(83 301)**	(60 179)
(Diminution) augmentation des autres passifs financiers		**240**	2 203	**(5 754)**	2 459
Dividendes payés		**(21 260)**	(16 853)	**(63 980)**	(49 170)
Rachat d'actions propres	15	**(8 179)**	-	**(91 290)**	(38 021)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	**2 633**	7 552	**18 024**	20 512
Rachat d'actions propres pour le règlement d'unités d'actions restreintes	15	**(46)**	(32)	**(56)**	(32)
Produit de l'émission d'actions ordinaires, net des dépenses	15	**-**	207 798	**-**	425 350
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		**(156 343)**	179 600	**430 848**	(68 252)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**(48 543)**	270 311	**58 668**	279 242
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de la période		**111 508**	8 931	**4 297**	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période		**62 965**	279 242	**62 965**	279 242

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

Les notes des pages 6 à 28 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 septembre 2021 et 2020 et pour le trimestre et les neuf mois 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 28 octobre 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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.

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 septembre 2021							
Revenus externes	**132 771**	**847 749**	**482 360**	**407 378**	**-**	**-**	**1 870 258**
Surcharge de carburant externe	**19 868**	**126 607**	**66 581**	**10 686**	**-**	**-**	**223 742**
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	**643**	**14 939**	**7 232**	**716**	**-**	**(23 530)**	**-**
Revenus totaux	**153 282**	**989 295**	**556 173**	**418 780**	**-**	**(23 530)**	**2 094 000**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**23 861**	**85 144**	**55 753**	**45 299**	**(17 247)**	**-**	**192 810**
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	**6 487**	**36 693**	**53 825**	**8 992**	**492**	**-**	**106 489**
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**-**	**(7)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(7)**
Gain sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**-**	**1 629**	**15**	**-**	**-**	**-**	**1 644**
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**-**	**(10 774)**	**-**	**12 000**	**-**	**-**	**1 226**
Immobilisations incorporelles	**193 715**	**190 827**	**925 100**	**458 931**	**2 220**	**-**	**1 770 793**
Total des actifs	**372 853**	**2 084 765**	**2 210 237**	**725 867**	**142 544**	**-**	**5 536 266**
Total des passifs	**99 252**	**813 731**	**512 381**	**214 778**	**1 780 013**	**(134)**	**3 420 021**
Additions d'immobilisations corporelles	**6 704**	**5 219**	**56 765**	**98**	**36**	**-**	**68 822**
Trimestre clos le 30 septembre 2020							
Revenus externes	121 508	131 652	404 959	208 832	-	-	866 951
Surcharge de carburant externe	10 704	15 577	37 880	5 012	-	-	69 173
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	1 014	1 518	4 423	1 151	-	(8 106)	-
Revenus totaux	133 226	148 747	447 262	214 995	-	(8 106)	936 124
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	21 392	26 249	56 047	22 435	(9 084)	-	117 039
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 325	12 313	47 265	7 916	451	-	74 270
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	(16)	1 964	-	-	-	1 948
Immobilisations incorporelles	184 793	178 032	886 115	253 564	2 847	-	1 505 351
Total des actifs	367 618	559 990	2 058 095	402 986	305 380	-	3 694 069
Total des passifs	110 612	193 546	431 532	110 858	1 157 741	(127)	2 004 162
Additions d'immobilisations corporelles	2 102	8 569	23 884	157	73	-	34 785

	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Neuf mois clos le 30 septembre 2021							
Revenus externes	**409 009**	**1 600 415**	**1 380 101**	**1 190 837**	**-**	**-**	**4 580 362**
Surcharge de carburant externe	**53 850**	**236 062**	**181 691**	**27 550**	**-**	**-**	**499 153**
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	**1 222**	**19 367**	**16 951**	**2 599**	**-**	**(40 139)**	**-**
Revenus totaux	**464 081**	**1 855 844**	**1 578 743**	**1 220 986**	**-**	**(40 139)**	**5 079 515**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**71 728**	**309 908**	**168 385**	**109 925**	**(55 137)**	**-**	**604 809**
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	**19 621**	**78 321**	**154 862**	**28 615**	**1 476**	**-**	**282 895**
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**-**	**(10)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(10)**
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**-**	**1 635**	**3 920**	**-**	**-**	**-**	**5 555**
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	**-**	**112 152**	**-**	**12 000**	**-**	**-**	**124 152**
Immobilisations incorporelles	**193 715**	**190 827**	**925 100**	**458 931**	**2 220**	**-**	**1 770 793**
Total des actifs	**372 853**	**2 084 765**	**2 210 237**	**725 867**	**142 544**	**-**	**5 536 266**
Total des passifs	**99 252**	**813 731**	**512 380**	**214 778**	**1 780 014**	**(134)**	**3 420 021**
Additions d'immobilisations corporelles	**10 710**	**12 721**	**140 551**	**455**	**141**	**-**	**164 578**
Neuf mois clos le 30 septembre 2020							
Revenus externes	324 915	377 345	1 135 843	598 053	-	-	2 436 156
Surcharge de carburant externe	33 958	49 641	123 103	16 270	-	-	222 972
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	2 727	4 621	12 151	3 118	-	(22 617)	-
Revenus totaux	361 600	431 607	1 271 097	617 441	-	(22 617)	2 659 128
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	49 352	63 486	152 742	57 997	(24 132)	-	299 445
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	18 731	37 743	138 767	24 087	973	-	220 301
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1)	(48)	9 737	-	-	-	9 688
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	4 008	-	-	4 008
Immobilisations incorporelles	184 793	178 032	886 115	253 564	2 847	-	1 505 351
Total des actifs	367 618	559 990	2 058 095	402 986	305 380	-	3 694 069
Total des passifs	110 612	193 546	431 532	110 858	1 157 741	(127)	2 004 162
Additions d'immobilisations corporelles	14 702	15 820	51 067	629	200	-	82 418

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 septembre 2021						
Canada	**153 282**	**140 368**	**224 699**	**62 285**	**(8 010)**	**572 624**
États-Unis	**-**	**848 927**	**331 474**	**349 933**	**(15 520)**	**1 514 814**
Mexique	**-**	**-**	**-**	**6 562**	**-**	**6 562**
Total	**153 282**	**989 295**	**556 173**	**418 780**	**(23 530)**	**2 094 000**
Trimestre clos le 30 septembre 2020						
Canada	133 226	130 743	184 285	59 607	(6 898)	500 963
États-Unis	-	18 004	262 977	151 493	(1 208)	431 266
Mexique	-	-	-	3 895	-	3 895
Total	133 226	148 747	447 262	214 995	(8 106)	936 124
Neuf mois clos le 30 septembre 2021						
Canada	**464 081**	**424 619**	**657 963**	**195 518**	**(20 225)**	**1 721 956**
États-Unis	**-**	**1 431 225**	**920 780**	**1 005 150**	**(19 914)**	**3 337 241**
Mexique	**-**	**-**	**-**	**20 318**	**-**	**20 318**
Total	**464 081**	**1 855 844**	**1 578 743**	**1 220 986**	**(40 139)**	**5 079 515**
Neuf mois clos le 30 septembre 2020						
Canada	361 600	379 366	523 730	171 865	(19 246)	1 417 315
États-Unis	-	52 241	747 367	434 939	(3 371)	1 231 176
Mexique	-	-	-	10 637	-	10 637
Total	361 600	431 607	1 271 097	617 441	(22 617)	2 659 128

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

	Au 30 septembre 2021	Au 31 décembre 2020
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	**1 834 914**	1 802 417
États-Unis	**2 433 418**	1 342 720
Mexique	**15 326**	16 349
	4 283 658	3 161 486

5. Regroupements d'entreprises

a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis cinq 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$. La transaction a été financée par un mélange de fonds en caisse et le solde a été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable non garantie. La juste valeur estimée des actifs nets identifiables acquis, y compris la juste valeur des relations clients acquises, dépassait le prix d'achat, générant un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses préliminaire de 124,2 M$ dans les secteurs de transport de lots brisés et de la logistique (112,2 M$ et 12,0 M$ respectivement). 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 les neuf mois clos le 30 septembre 2021, l'entreprise a généré des revenus et un bénéfice net de 1 479,9 M$ et 67,9 M$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 124,2 M$) respectivement depuis l'acquisition.

Si l'acquisition avait eu lieu le 1er janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 2 583,8 M$ et 91,3 M$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 124,2 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 1er janvier 2021 et ajusté pour les charges d'intérêts et impôts.

Durant les neuf mois clos le 30 septembre 2021, les entreprises non significatives ont généré des revenus et un bénéfice net de 27,8 M$ et 0,8 M$ respectivement depuis l'acquisition.

Si les acquisitions non significatives avaient eu lieu le 1er janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 51,7 M$ et 2,6 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 1er janvier 2021.

Durant les neuf mois clos le 30 septembre 2021, des coûts de transaction de 8,7 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.

Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge	Note	**UPS Freight**	**Autres***	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**6**	**2 574**	**2 580**
Clients et autres débiteurs		**349 743**	**9 374**	**359 117**
Fournitures en stock et charges payées d'avance		**30 660**	**393**	**31 053**
Immobilisations corporelles	7	**1 056 228**	**20 133**	**1 076 361**
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	**100 971**	**5 880**	**106 851**
Immobilisations incorporelles	9	**18 856**	**13 507**	**32 363**
Autres actifs		**860**	**-**	**860**
Fournisseurs et autres créditeurs		**(217 816)**	**(4 880)**	**(222 696)**
Impôt sur le revenu à payer		**302**	**(2 002)**	**(1 700)**
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	**-**	**(2 992)**	**(2 992)**
Obligations locatives	12	**(100 971)**	**(5 880)**	**(106 851)**
Passifs d'impôt différé		**(130 359)**	**(6 746)**	**(137 105)**
Total de l'actif net identifiable		**990 244**	**29 355**	**1 019 599**
Total de la contrepartie transférée		**866 092**	**56 987**	**923 079**
Goodwill	9	**-**	**27 632**	**27 632**
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		**(124 152)**	**-**	**(124 152)**
Trésorerie		**866 092**	**49 774**	**915 866**
Contrepartie conditionnelle		**-**	**7 213**	**7 213**
Total de la contrepartie transférée		**866 092**	**56 987**	**923 079**

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

Les justes valeurs évaluées sur les montants de UPS Freight sont provisoires, principalement les immobilisations corporelles et incorporelles, en raison de l'attente de l'achèvement et révision d'évaluations indépendantes. Les justes valeurs 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 368,6 M$, dont une tranche de 9,5 M$ 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 sept. 2021***
Transport de lots brisés canadien	Transport de lots brisés	**(224)**
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	**27 881**
Logistique	Logistique	**(25)**
		27 632

* 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 actualisées selon un taux de 3,9% à 6,4%. 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 7,6 M$ dans deux ans. Au 30 septembre 2021, la juste valeur de l'entente conditionnelle est estimée à environ 7,2 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 sept. 2021	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Clients et autres débiteurs	**(54 320)**	(33 163)	**(69 339)**	(1 627)
Fournitures en stock	**(1 289)**	298	**(2 112)**	2 609
Charges payées d'avance	**(10 690)**	129	**(15 272)**	(2 031)
Fournisseurs et autres créditeurs	**58 124**	34 192	**162 357**	29 050
	(8 175)	1 456	**75 634**	28 001

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	604 264	413 178	58 919	**1 076 361**
Additions		24 963	131 212	8 403	**164 578**
Cessions		(963)	(147 466)	(2 928)	**(151 357)**
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	21 474	-	**21 474**
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(3 955)	1 425	-	**(2 530)**
Incidence des variations des taux de change		421	(1 789)	1 055	**(313)**
Solde au 30 septembre 2021		**939 534**	**1 685 650**	**199 684**	**2 824 868**
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2020		59 817	494 322	88 088	**642 227**
Amortissement de la période		9 830	135 562	14 321	**159 713**
Cessions		(938)	(94 874)	(2 712)	**(98 524)**
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	5 746	-	**5 746**
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(771)	781	-	**10**
Incidence des variations des taux de change		160	(568)	773	**365**
Solde au 30 septembre 2021		**68 098**	**540 969**	**100 470**	**709 537**
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2020		254 987	773 294	46 147	1 074 428
Solde au 30 septembre 2021		**871 436**	**1 144 681**	**99 214**	**2 115 331**

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

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		20 965	36 983	800	**58 748**
Regroupements d'entreprises	5	57 431	48 211	1 209	**106 851**
Décomptabilisation*		(31 571)	(23 209)	(603)	**(55 383)**
Incidence des variations des taux de change		1 695	345	(12)	**2 028**
Solde au 30 septembre 2021		**500 626**	**232 020**	**3 684**	**736 330**
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2020		232 541	74 503	1 231	**308 275**
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(5 746)	-	**(5 746)**
Amortissement		43 923	36 900	769	**81 592**
Décomptabilisation*		(27 828)	(17 815)	(520)	**(46 163)**
Incidence des variations des taux de change		794	48	(4)	**838**
Solde au 30 septembre 2021		**249 430**	**87 890**	**1 476**	**338 796**
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2020		219 565	116 661	1 059	337 285
Solde au 30 septembre 2021		**251 196**	**144 130**	**2 208**	**397 534**

* 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

			Autres immobilisations incorporelles				
	Note	Goodwill	Relations clients	Marques de commerce	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	Total
Coût							
Solde au 31 décembre 2020		1 523 626	574 942	86 402	14 688	25 748	**2 225 406**
Regroupements d'entreprises*	5	27 632	20 828	1 681	2 834	7 020	**59 995**
Additions		-	541	-	-	3 903	**4 444**
Extinction		-	(2 675)	(748)	(468)	(93)	**(3 984)**
Incidence des variations des taux de change		(1 604)	(1 122)	(256)	77	27	**(2 878)**
Solde au 30 septembre 2021		**1 549 654**	**592 514**	**87 079**	**17 131**	**36 605**	**2 282 983**
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2020		148 016	261 599	43 636	5 304	17 078	**475 633**
Amortissement de l'exercice		-	33 189	2 120	2 482	3 799	**41 590**
Extinction		-	(2 675)	(748)	(468)	(87)	**(3 978)**
Incidence des variations des taux de change		(593)	(445)	(76)	14	45	**(1 055)**
Solde au 30 septembre 2021		**147 423**	**291 668**	**44 932**	**7 332**	**20 835**	**512 190**
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 septembre 2021		**1 402 231**	**300 846**	**42 147**	**9 799**	**15 770**	**1 770 793**

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

10. Autres actifs

	Au 30 septembre 2021	Au 31 décembre 2020
Dépôts de garantie	**3 286**	3 143
Placements dans des titres de capitaux propres	**54 246**	9 727
Actif d'indemnification	**-**	4 736
Autre	**2 021**	6 293
	59 553	23 899
Présentation en tant que :		
Autres actifs non courants	**59 553**	23 899

Les placements dans des titres de capitaux propres incluent 44,5 M$ de placements de niveau 1 qui ont été évalués à la juste valeur de marché avec les informations cotées en bourse au 30 septembre 2021. Le Groupe a choisi de désigner ces placements comme juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

11. Dette à long terme

	Au 30 septembre 2021	Au 31 décembre 2020
Passifs non courants		
Facilités renouvelables non garanties	**168 167**	123 666
Emprunt à terme non garanti	**-**	321 852
Débenture non garantie	**157 513**	156 479
Billets de premier rang non garantis	**778 950**	150 000
Contrats de vente conditionnelle	**67 907**	77 550
	1 172 537	829 547
Passifs courants		
Partie courante des facilités renouvelables non garanties	**-**	7 461
Partie courante des emprunts à termes non garantis	**324 059**	-
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	**38 776**	35 536
	362 835	42 997

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

	Note	Neuf mois clos le 30 sept. 2021	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Solde au début de la période		**872 544**	1 343 307
Produits tirés de la dette à long terme		**650 056**	18 927
Regroupements d'entreprises	5	**2 992**	5 265
Remboursement de la dette à long terme		**(33 039)**	(25 403)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables		**47 852**	(361 618)
Désactualisation des frais de financement reportés		**946**	859
Incidence des variations des taux de change		**(25 663)**	(37 569)
Incidence des variations des taux de change - autres éléments du résultat global pour couverture		**19 684**	10 960
Solde à la fin de la période		**1 535 372**	954 728

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont le solde disponible était de 818,0 M$ au 30 septembre 2021 (824,6 M$ au 31 décembre 2020) et un crédit supplémentaire de 198,6 M$ (245 M$ CA et 5 M$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son contrat de crédit syndiqué renouvelable.

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 assujetti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de crédit syndiqué renouvelable du Groupe et décrit à la note 26(f) des états financiers annuels consolidés 2020, à l'exception de la définition de la dette financée où la trésorerie jusqu'à 100 M$ doit être réduite du montant total de la dette financée. Ce changement de définition est en vigueur depuis le 30 septembre 2021. Des frais de financement reportés de 1,1 M$ ont été comptabilisés sur l'augmentation.

Le 2 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 100 M$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de deux tranches venant à échéance le 2 juillet 2029 et 2 juillet 2033 et portant intérêt fixe de 2,87% et 3,34%. 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 assujetti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de crédit syndiqué renouvelable du Groupe et décrit à la note 26(f) des états financiers annuels consolidés 2020, à l'exception de la définition de la dette financée où la trésorerie jusqu'à 100 M$ doit être réduite du montant total de la dette financée. Ce changement de définition est en vigueur depuis le 30 septembre 2021.

Le 14 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 30 M$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de deux tranches venant à échéance le 14 juillet 2029 et 14 juillet 2033 et portant intérêt fixe de 2,89% et 3,37%. 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 assujetti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de crédit syndiqué renouvelable du Groupe et décrit à la note 26(f) des états financiers annuels consolidés 2020, à l'exception de la définition de la dette financée où la trésorerie jusqu'à 100 M$ doit être réduite du montant total de la dette financée. Ce changement de définition est en vigueur depuis le 30 septembre 2021.

Le 16 août 2021, le Groupe a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable jusqu'au 16 août 2025. Sous le nouveau prolongement, le montant total disponible CA a augmenté de 10 M$ CA et le montant disponible US a augmenté de 50 M$ US. Sur la base de certains ratios, le taux d'intérêt sera la somme du taux des acceptations bancaires, ou le taux Libor sur la dette libellée en $ US, plus la marge applicable, qui peut varier entre 113 points de base et 175 points de base. Le Groupe est assujetti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de crédit syndiqué renouvelable du Groupe et décrit à la note 26(f) des états financiers annuels consolidés 2020 à l'exception de la définition de la dette financée où la trésorerie sans restriction doit être réduite du montant total de la dette financée. Des frais de financement reportés de 1,7 M$ ont été comptabilisés sur l'augmentation.

12. Obligations locatives

	Au 30 septembre 2021	Au 31 décembre 2020
Obligations locatives courantes	**114 970**	88 522
Obligations locatives non courantes	**314 264**	267 464
	429 234	355 986

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

	Note	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Solde au début de la période		**355 986**	355 591
Regroupements d'entreprises	5	**106 851**	35 928
Additions		**58 748**	32 154
Décomptabilisation*		**(10 307)**	(11 432)
Remboursement		**(83 301)**	(60 179)
Incidence des variations des taux de change		**1 257**	(7 947)
Solde à la fin de la période		**429 234**	344 115

* 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 13,9 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 367,5 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 septembre 2021
Moins de 1 an	**126 502**
De 1 à 5 ans	**259 316**
Plus de 5 ans	**85 228**
	471 046

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

	Au 30 septembre 2021	Au 31 décembre 2020
Régime de retraite de TForce Freight	**74 797**	-
Régimes de retraite de TFI International	**15 044**	14 452
Autres régimes d'indemnités de départ	**1 247**	1 050
	91 088	15 502

14. Provisions

	Autoassurance	Autre	**Total**
Au 30 septembre 2021			
Provisions courantes	18 350	16 138	**34 488**
Provisions non courantes	46 899	38 375	**85 274**
	65 249	**54 513**	**119 762**
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.

Au cours du troisième trimestre de l'exercice 2020, la Société a réalisé un placement auprès du public d'actions ordinaires aux États-Unis et au Canada. La Société a émis un total de 5 060 000 actions ordinaires, émises à un prix unitaire de 43,25$ pour un produit de 218 845 000$ à la Société. La Société a engagé des frais d'émission d'actions d'environ 11,0 M$, qui ont été capitalisés dans le capital social.

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

(en actions)	Note	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Solde au début de la période		**93 397 985**	81 450 326
Actions rachetées et annulées		**(1 157 862)**	(1 542 155)
Émission d'actions		**-**	11 960 000
Options d'achat d'actions exercées	17	**806 770**	1 494 304
Solde à la fin de la période		**93 046 893**	93 362 475

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

	Neuf mois clos le 30 sept. 2021	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Solde au début de la période	**1 120 049**	678 915
Émission d'actions, déduction faite des dépenses	**-**	425 350
Actions rachetées et annulées	**(12 628)**	(12 025)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	**18 024**	20 512
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions	**2 957**	4 424
Émission d'actions sur le règlement des UAR	**44**	11
Solde à la fin de la période	**1 128 446**	1 117 187

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 septembre 2021 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 1 157 862 actions ordinaires dans le cadre de cette offre. L'offre a été renouvelée pour une période de douze mois débutant le 2 novembre 2021 et se terminant le

1 novembre 2022. En vertu de cette offre renouvelée, la Société est autorisée à racheter, pour fins d'annulation, jusqu'à 7 000 000 actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions.

Pendant les neuf mois clos le 30 septembre 2021, la Société a racheté 1 157 862 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 78,84$ par action pour un prix d'achat total de 91,3 M$ en lien avec l'offre. Pendant les neuf mois clos le 30 septembre 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 78,7 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 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Actions ordinaires émises au début de la période	**93 018 868**	87 880 617	**93 397 985**	81 450 326
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	**48 092**	323 504	**506 904**	642 796
Incidence du rachat d'actions propres	**(85 039)**	-	**(720 796)**	(1 091 562)
Incidence de l'émission d'actions	**-**	2 750 000	**-**	6 691 667
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	**92 981 921**	90 954 121	**93 184 093**	87 693 226
Bénéfice de base par action (en dollars)	**1,43**	0,91	**4,84**	2,16

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 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	**132 840**	83 101	**450 825**	189 347
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	**92 981 921**	90 954 121	**93 184 093**	87 693 226
Effet dilutif :				
Options d'achat d'actions et unités d'actions restreintes	**2 242 298**	1 696 763	**2 245 244**	1 614 199
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	**95 224 219**	92 650 884	**95 429 337**	89 307 425
Bénéfice dilué par action (en dollars)	**1,40**	0,90	**4,72**	2,12

Au 30 septembre 2021, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (99 485 au 30 septembre 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 (réglé 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 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 sept. 2021**		Trimestre clos le 30 sept. 2020		**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**		Neuf mois clos le 30 sept. 2020	
	Nombre d'options	**Prix d'exercice moyen pondéré**	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	**Nombre d'options**	**Prix d'exercice moyen pondéré**	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de la période	**2 286**	**25,16**	3 346	23,59	**2 982**	**24,65**	4 422	21,56
Options attribuées	**-**	**-**	99	40,41	**-**	**-**	99	40,41
Options exercées	**(119)**	**21,40**	(422)	20,01	**(807)**	**22,73**	(1 495)	16,55
Options éteintes	**-**	**-**	(3)	28,70	**(8)**	**23,70**	(6)	29,70
Solde à la fin de la période	**2 167**	**25,37**	3 020	24,64	**2 167**	**25,37**	3 020	24,64
Options exerçables à la fin de la période					**1 811**	**23,97**	2 149	22,36

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

(en milliers d'options et en dollars)	Options en circulation		Options exerçables
Prix d'exercice	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)	Nombre d'options
19,12	282	0,8	282
18,83	480	1,8	480
26,82	201	2,4	201
23,70	392	3,4	392
30,71	717	4,4	427
40,41	95	5,8	29
	2 167	3,1	1 811

Parmi les options en circulation au 30 septembre 2021, un nombre total de 1 882 827 (2 502 339 au 31 décembre 2020) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant les neuf mois clos le 30 septembre 2021, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 83,92 $ (32,71 $ au 30 septembre 2020).

Pour le trimestre et les neuf mois clos le 30 septembre 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 0,2 M$ et 0,8 M$ (0,5 M$ et 1,3 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 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Solde au début de la période	**376 653**	370 479	**373 926**	348 031
Jetons de présence des membres du conseil d'administration	**-**	6 067	**-**	23 639
Payés	**(71 709)**	-	**(71 709)**	-
Dividendes payés en unités	**930**	1 852	**3 657**	6 728
Solde à la fin de la période	**305 874**	378 398	**305 874**	378 398

Pour le trimestre et les neuf mois clos le 30 septembre 2021, le Groupe n'a constaté, en lien avec les unités d'actions différées, aucune charge de rémunération (0,3 M$ et 0,8 M$ au 30 septembre 2020) et aucune augmentation correspondante des fournisseurs et autres créditeurs. De plus, dans les charges liées au personnel, le Groupe a constaté une perte de 5,5 M$ et 19,8 M$ pour le trimestre et les neuf mois clos le 30 septembre 2021 en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées (2,7 M$ et 3,2 M$ au 30 septembre 2020).

À compter du 1er 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 2e 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 les neuf mois clos le 30 septembre 2021, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 0,2 M$ et 0,8 M$ respectivement en lien avec ce nouveau programme de rémunération des administrateurs.

Au 30 septembre 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 créditeurs se chiffrait à 31,3 M$ (19,2 M$ au 31 décembre 2020).

Régimes d'unités d'actions restreintes et d'unités d'actions de performance subordonnées aux résultats (réglé 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.

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

(en milliers d'UAR et en dollars)	**Trimestre clos le 30 sept. 2021**		Trimestre clos le 30 sept. 2020		**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**		Neuf mois clos le 30 sept. 2020	
	Nombre d'UAR	**Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi**	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	**Nombre d'UAR**	**Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi**	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de la période	**392**	**40,87**	388	29,71	**299**	**31,54**	239	28,08
Unités attribuées	**-**	**-**	-	-	**91**	**71,55**	145	32,41
Unités ré-investies	**1**	**40,83**	3	29,71	**4**	**37,90**	7	29,48
Unités réglées	**-**	**-**	(1)	27,32	**-**	**-**	(1)	27,32
Unités éteintes	**(2)**	**63,48**	(1)	31,06	**(3)**	**53,12**	(1)	31,06
Solde à la fin de la période	**391**	**40,75**	389	29,71	**391**	**40,75**	389	29,71

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

(en milliers d'UAR et en dollars)	UAR en circulation	
Juste valeur à la date d'octroi	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
30,70	153	0,2
77,32	13	0,6
32,41	147	1,4
70,59	78	2,4
	391	1,1

Pour le trimestre et les neuf mois clos le 30 septembre 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 1,5 M$ et 4,3 M$ respectivement (0,9 M$ et 2,7 M$ au 30 septembre 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 30 septembre 2021, un nombre total de 252 802 (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 30 sept. 2021**		Trimestre clos le 30 sept. 2020		**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**		Neuf mois clos le 30 sept. 2020	
	Nombre d'UAP	**Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi**	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	**Nombre d'UAP**	**Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi**	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de la période	**226**	**52,25**	146	32,41	**147**	**32,41**	-	-
Unités attribuées	**-**	**-**	-	-	**78**	**89,64**	145	32,41
Unités ré-investies	**1**	**52,25**	1	32,41	**3**	**45,64**	2	32,41
Unités éteintes	**(1)**	**50,89**	-	-	**(2)**	**41,65**	-	-
Solde à la fin de la période	**226**	**52,25**	147	32,41	**226**	**52,25**	147	32,41

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

(en milliers d'UAP et en dollars)	UAP en circulation	
Juste valeur à la date d'octroi	Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
32,41	148	1,4
89,64	78	2,4
	226	1,7

Pour le trimestre et les neuf mois clos le 30 septembre 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 1,0 M$ et 3,0 M$ respectivement (0,5 M$ et 1,2 M$ au 30 septembre 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 30 septembre 2021, un nombre total de 145 955 (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 sept. 2021	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Entrepreneurs indépendants	**816 249**	369 454	**2 074 053**	1 045 522
Charges liées à l'exploitation des véhicules	**261 983**	126 541	**632 624**	369 430
	1 078 232	495 995	**2 706 677**	1 414 952

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 23 octobre 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 revenues supérieure à 10% est requise pour recevoir la SSUC.

Durant le trimestre et les neuf mois clos le 30 septembre 2021, certaines entités juridiques au sein de la Société se sont qualifiées pour la SSUC, résultant en une subvention de 0,2 M$ et 11,7 M$ respectivement (16,8 M$ et 45,9 M$ au 30 septembre 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.

20. Produits financiers et charges financières

Comptabilisation dans le bénéfice :

Charges (produits)	**Trimestre clos le 30 sept. 2021**	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et désactualisation des frais de financement reportés	**12 080**	7 442	**33 560**	27 680
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**3 602**	3 141	**10 118**	9 371
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	**(31)**	(139)	**(614)**	(774)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	**198**	3	**361**	83
(Gain) perte de change, montant net	**201**	(365)	**(532)**	(1 610)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	**-**	(234)	**-**	-
Impact net du remboursement anticipé de contreparties conditionnelles	**-**	-	**(1 469)**	-
Autres charges financières	**4 480**	1 684	**10 153**	3 778
Charges financières nettes	**20 530**	11 532	**51 577**	38 528
Présentation en tant que :				
Produits financiers	**(31)**	(738)	**(2 615)**	(2 384)
Charges financières	**20 561**	12 270	**54 192**	40 912

21. Charge d'impôt sur le résultat

Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :

	Trimestre clos le 30 sept. 2021	Trimestre clos le 30 sept. 2020	**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**	Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Charge d'impôt exigible				
Période considérée	**46 373**	27 948	**124 450**	81 110
Ajustement des périodes précédentes	**(633)**	35	**(3 938)**	318
	45 740	27 983	**120 512**	81 428
Charge (recouvrement) d'impôt différé				
Création et reprise de différences temporelles	**(7 045)**	(4 256)	**(22 160)**	(8 693)
Variation du taux d'impôt	**339**	(267)	**396**	(360)
Ajustement des périodes précédentes	**406**	(1 054)	**3 659**	(805)
	(6 300)	(5 577)	**(18 105)**	(9 858)
Charge d'impôt sur le résultat	**39 440**	22 406	**102 407**	71 570

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

		Trimestre clos le 30 sept. 2021		Trimestre clos le 30 sept. 2020		**Neuf mois clos le 30 sept. 2021**		Neuf mois clos le 30 sept. 2020
Bénéfice avant impôt sur le résultat		**172 280**		105 507		**553 232**		260 917
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	**26,5%**	**45 654**	26,5%	27 959	**26,5%**	**146 606**	26,5%	69 143
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:								
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	**-0,2%**	**(347)**	0,0%	(11)	**-0,6%**	**(3 303)**	-1,9%	(4 918)
Variation du taux d'impôt	**0,2%**	**339**	-0,3%	(267)	**0,1%**	**396**	-0,1%	(360)
Charges non déductibles	**0,7%**	**1 132**	0,9%	992	**0,9%**	**4 720**	2,9%	7 498
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt[1]	**-4,3%**	**(7 338)**	-3,0%	(3 127)	**-8,4%**	**(46 562)**	-2,1%	(5 539)
Ajustement des exercices précédents	**-0,1%**	**(227)**	-1,0%	(1 019)	**-0,1%**	**(279)**	-0,2%	(487)
Impôt sur les distributions multinationales	**0,1%**	**227**	0,3%	277	**0,1%**	**829**	0,3%	721
Réglementation du Trésor, interprétations clarifiant le projet de loi sur la réforme fiscale américaine	**0,0%**	**-**	-2,3%	(2 398)	**0,0%**	**-**	2,1%	5 512
	22,9%	**39 440**	21,2%	22 406	**18,5%**	**102 407**	27,4%	71 570

[1] Les déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt pour les neufs mois clos le 30 septembre 2021 sont principalement dus au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses enregistré lors de l'acquisition d'UPS Freight.

22. Instruments financiers et gestion des risques financiers

Au 30 septembre 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.

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 septembre 2021, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 47,6 M$ (29,5 M$ au 31 décembre 2020).

c) Autres engagements

Au 30 septembre 2021, le Groupe avait 156,9 M$ d'engagements d'achat (117,1 M$ au 31 décembre 2020) et 25,3 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

Le Groupe a acquis deux entreprises non significatives en octobre 2021 pour un prix d'achat total de 58,0 M$.

Après la fin du trimestre, le Groupe a vendu une partie des placements de niveau 1 décrits à la note 10 pour 14,0 M$, résultant en un gain comptabilisé au capitaux propres, après impôts, de 3,0 M$.

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.

JPMorgan Chase Bank, N.A.

Banque Toronto Dominion

PNC Bank

Wells Fargo Bank, N.A.

Banque de Montréal

MUFG Bank Ltd.

U.S. Bank, N.A.

Exportation et développement Canada

Fonds de solidarité FTQ

Prudential Financial, Inc.

Guggenheim Investments

MetLife Investment Management, LLC

Barings, LLC

Voya Investment Management , LLC

New York Life Private Capital, 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