



RAPPORT ANNUEL 2021

**RAPPORT DE GESTION
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

POUR LE QUATRIÈME TRIMESTRE ET L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2021



RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021 et sa performance du trimestre et de l'exercice correspondants clos le 31 décembre 2020 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 décembre 2021. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 14 mars 2022, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers consolidés audités et les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2021 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 consolidés audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sous la recommandation de son comité d'audit le 14 mars 2022. 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 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2021	2020	2019*	2021	2020	2019*
	Revenus avant la surcharge de carburant	1 888 423	1 048 147	883 717	6 468 785	3 484 303
Surcharge de carburant	252 491	73 859	105 315	751 644	296 831	425 969
Total des revenus	2 140 914	1 122 006	989 302	7 220 429	3 781 134	3 903 545
BAIIA ajusté ¹	318 466	193 538	163 397	1 076 479	699 589	649 021
Bénéfice opérationnel	214 979	117 122	92 784	889 185	416 567	382 868
Bénéfice net	144 139	86 328	57 955	664 361	275 675	244 225
Bénéfice net ajusté ¹	148 620	93 357	60 085	498 348	299 763	253 583
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	190 333	164 928	133 262	855 351	610 862	500 496
Flux de trésorerie disponibles ¹	120 749	134 715	78 053	700 889	544 644	347 698
Données par action						
BPA – dilué	1,52	0,91	0,70	6,97	3,03	2,86
BPA ajusté – dilué ¹	1,57	0,98	0,72	5,23	3,30	2,97
Dividendes	0,27	0,23	0,20	0,96	0,80	0,74
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAIIA ajusté ¹	16,9 %	18,5 %	18,5 %	16,6 %	20,1 %	18,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3,5 %	4,2 %	5,1 %	3,5 %	4,9 %	4,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	1,7 %	2,1 %	2,2 %	1,7 %	2,3 %	2,2 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	0,7 %	1,3 %	1,4 %	0,9 %	1,4 %	1,4 %
Marge d'exploitation ¹	11,4 %	11,2 %	10,5 %	13,7 %	12,0 %	11,0 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	89,0 %	89,1 %	90,2 %	89,4 %	88,5 %	89,8 %

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain. En 2019, la Société a classé des montants comme provenant des activités abandonnées, les montants indiqués pour 2019 à travers ce rapport de gestion proviennent des activités poursuivies.

Faits saillants du quatrième trimestre

- Le bénéfice opérationnel du quatrième trimestre de 215,0 M\$ a augmenté de 84 % par rapport à 117,1 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 s'est chiffré à 144,1 M\$, en hausse de 67 % comparativement à 86,3 M\$ au quatrième trimestre de 2020. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») s'est établi à 1,52 \$, en hausse de 67 % comparativement à 0,91 \$ au quatrième trimestre de 2020.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 148,6 M\$, est en hausse de 59 % comparativement à 93,4 M\$ au quatrième trimestre de 2020.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 1,57 \$, est en hausse de 60 % par rapport à 0,98 \$, au quatrième trimestre de 2020.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 190,3 M\$, en hausse de 15 % comparativement à 164,9 M\$ au quatrième trimestre de 2020.
- Les flux de trésorerie disponibles¹, mesure non conforme aux IFRS, ont diminué de 10 %, passant de 134,7 M\$ au quatrième trimestre de 2020, à 120,7 M\$.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier a augmenté de 25 % pour s'établir à 36,7 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a augmenté de 244 % pour s'établir à 84,0 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a augmenté de 15 % pour s'établir à 61,8 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a augmenté de 24 % pour s'établir à 32,9 M\$.
- Le 16 décembre 2021, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,27 \$ par action, par rapport au dividende trimestriel de 0,23 \$ (0,29 \$ CA) par action déclaré au quatrième trimestre de 2020.
- Au cours du trimestre, TFI International a fait l'acquisition de Gunter Transportation, de SGT 2000, de D&D Sexton, de Laser Transport et de F.K.D. Contracting et de certains actifs de Waca Bulk Systems.

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

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 31 décembre 2021, la Société comptait 29 539 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 16 753 employés au 31 décembre 2020. Le nombre d'employés a augmenté de 12 884 sur douze mois, ce qui est attribuable aux acquisitions d'entreprises (hausse de 15 545 employés). Cet ajout a été neutralisé par les rationalisations ayant touché 2 661 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 31 décembre 2021, la Société comptait 13 384 tracteurs, 50 091 remorques et 9 428 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 31 décembre 2020, il y avait 7 867 tracteurs, 25 520 remorques et 9 901 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 décembre 2021, la Société

comptait 576 installations, comparativement à 366 installations au 31 décembre 2020. De ce total, 246 sont situées au Canada, soit 160 dans l'Est et 86 dans l'Ouest, respectivement. La Société compte également 318 installations aux États-Unis et 12 installations au Mexique. Au cours des 12 derniers mois, 220 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 10 le nombre total d'installations, principalement dans le secteur du transport de lots complets. Au cours du quatrième trimestre de 2021, la Société a fermé 2 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 (49 % du total des revenus)	
Commerce de détail	34 %
Produits manufacturés	15 %
Matériaux de construction	9 %
Secteur automobile	8 %
Métaux et mines	7 %
Services	6 %
Aliments et boissons	6 %
Produits chimiques et explosifs	5 %
Produits forestiers	3 %
Énergie	2 %
Gestion des matières résiduelles	1 %
Autres	4 %

(Pour l'exercice clos le 31 décembre 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, en 2021, la Société a acquis 10 entreprises :

Le 29 janvier 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 Ground Freight, Inc. (« 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 maintenant exploité indépendamment sous le nouveau nom de « TForce Freight ».

Le 1^{er} 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 aux États-Unis.

Le 2 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 camionnage à semi-remorques à plateau 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 camionnage à semi-remorques à plateau pour le transport de marchandises comme des briques, des blocs et matériaux prémoulus.

Le 1^{er} octobre 2021, TFI International a acquis Gunter Transportation Ltd. (« Gunter »). Établie à Woodstock, en Ontario, Gunter offre des services de transport par remorque à plateau pour les produits du bois, de béton préfabriqué, les métaux, l'équipement et les produits spécialisés.

Le 3 octobre 2021, TFI International a acquis SGT 2000 Inc. (« SGT »). Établie au Québec, SGT fournit des services de transport de lots complets, de logistique, d'entreposage et de location de véhicules partout en Amérique du Nord.

Le 26 novembre 2021, TFI International a acquis D&D Sexton (« D&D »). Établie à Carthage, au Missouri, D&D est une entreprise spécialisée dans le transport frigorifique, offrant des services de transports terrestres, de longue distance ainsi que des opérations locales et de navette.

Le 26 novembre 2021, TFI International a acquis Laser Transport Inc. (« Laser »). Basée à Windsor, en Ontario, Laser fournit des services de transport de lots complets, d'entreposage et de distribution.

Le 10 décembre 2021, TFI International a acquis F.K.D. Contracting (Alta) Ltd. (« FKD »). Établie dans l'Ouest canadien, F.K.D. offre des services de transport par camion citerne.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le total des revenus a atteint 2 140,9 M\$, soit une hausse de 91 %, ou de 1 018,9 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2020. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 961,6 M\$ et d'une hausse des revenus de 57,4 M\$ provenant des activités existantes et d'une augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant de 61,3 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 0,7935 \$ US) par rapport au trimestre correspondant de l'exercice antérieur (0,7667 \$ US), lequel a eu une incidence positive de 16,6 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le total des revenus a atteint 7,22 G\$, soit une hausse de 91 %, ou de 3,44 G\$, par rapport à 2020. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 3,11 G\$ et d'une hausse des revenus de 334,2 M\$ provenant des activités existantes, qui comprenait une augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant de 144,0 M\$.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 921,1 M\$, passant de 1 004,9 M\$ au quatrième trimestre de 2020 à 1 925,9 M\$. L'augmentation est attribuable à des acquisitions d'entreprises de 886,6 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 31 décembre 2021, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 8,4 points de pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'impact provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 598,6 M\$, en hausse de 144 % par rapport à 245,4 M\$ au quatrième trimestre de 2020. L'augmentation est presque entièrement attribuée à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 338,0 M\$.

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 74,4 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2021 par rapport à la même période l'an dernier, hausse principalement attribuée à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 67,6 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 2,97 G\$, passant de 3,36 G\$ en 2020 à 6,33 G\$ en 2021. L'augmentation est principalement attribuée à une contribution de 2,69 G\$ provenant des acquisitions d'entreprises. Les charges opérationnelles provenant des activités existantes en pourcentage des revenus totaux ont diminué de 89,6 % à 88,1 %. La diminution est attribuée aux améliorations de l'exploitation, à une meilleure utilisation du parc de véhicules, à une diminution des charges liées aux matières et aux services dans les activités actuelles de la Société et une réduction ponctuelle de la charge de retraite de 15,1 M\$ malgré une perte de 22,9 M\$ liée à la réévaluation des unités d'actions différées, à une réduction de 40,0 M\$ de la contribution du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada et aux frais de transaction d'acquisitions d'entreprises de 8,7 M\$.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel de TFI International a augmenté de 97,9 M\$, pour s'établir à 215,0 M\$ comparativement à 117,1 M\$ au trimestre correspondant de 2020. L'augmentation a été principalement attribuée au 75,0 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises. La marge d'exploitation en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 11,4 % comparativement à 11,2 % au quatrième trimestre de 2020.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel de TFI International a augmenté de 472,6 M\$, pour s'établir à 889,2 M\$, comparativement à 416,6 M\$ en 2020. L'augmentation est principalement dû à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 411,7 M\$ qui inclut un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 193,5 M\$. La marge d'exploitation en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant est de 13,7 %, en hausse comparativement à 12,0 % pour l'exercice précédent.

Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Charges financières (produits financiers)				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	12 393	7 287	45 953	34 967
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 403	3 072	13 521	12 443
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(1 573)	(277)	(2 187)	(1 051)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	1 571	141	1 932	224
(Gain) perte de change, montant net	(939)	373	(1 471)	(1 237)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	—	(488)	—	(488)
Incidence nette du remboursement anticipé de la contrepartie conditionnelle	—	—	(1 469)	—
Autres	6 586	5 274	16 739	9 052
Charges financières, montant net	21 441	15 382	73 018	53 910

Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, la charge d'intérêts sur la dette à long terme était supérieure de 5,1 M\$ à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuée à un niveau d'endettement moyen plus élevé, basé sur le niveau de dette aux fins de mois, de 1,58 G\$ pour le quatrième trimestre de 2021 comparativement à un niveau d'endettement moyen de 0,94 G\$ au quatrième trimestre de 2020.

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 31 décembre 2021, un gain de change de 1,8 M\$ (gain de 1,5 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 31 décembre 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 l'exercice clos le 31 décembre 2021, une perte de change de 17,9 M\$ (perte de 15,5 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. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, une

perte de change de 2,3 M\$ (perte de 2,0 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.

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 l'exercice clos le 31 décembre 2021, la Société n'avait aucune position de couverture de flux de trésorerie. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, une perte de 2,6 M\$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt (perte de 1,9 M\$, après impôt) a été entièrement désignée comme couverture de flux de trésorerie et inscrite dans les autres éléments du résultat global en tant que variation de la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, une perte cumulative de 0,5 M\$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt (perte de 0,5 M\$, après impôt) a été désignée comme couverture de flux de trésorerie et inscrite dans les autres éléments du résultat global en tant que variation de la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie.

Autres charges financières

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les autres charges financières ont augmenté de 1,3 M\$ pour atteindre 6,6 M\$, comparativement à 5,3 M\$ pour l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les autres charges financières ont augmenté de 7,7 M\$ pour atteindre 16,7 M\$, comparativement à 9,1 M\$ pour l'exercice précédent. L'augmentation pour l'exercice est attribuable aux frais bancaires récurrents et aux frais de transaction découlant principalement des acquisitions d'entreprises de DLS Worldwide (rebaptisée « TFWW ») en 2020, et de TForce Freight en 2021.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le taux d'imposition effectif de la Société était de 19,0 %. La charge d'impôt sur le résultat de 62,3 M\$ tient compte d'un écart favorable de 24,9 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 87,2 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 28,3 M\$, annulé partiellement par une variation négative de 2,5 M\$ pour les différences de taux entre territoires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le taux d'imposition effectif de la Société était de 18,7 %. La charge d'impôt sur le résultat de 189,9 M\$ tient compte d'un écart favorable de 79,5 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 269,5 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 85,8 M\$, partiellement annulé, par une variation négative de 7,1 M\$ pour des charges non déductibles.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2021	2020	2019*	2021	2020	2019*
Bénéfice net	144 139	86 328	56 680	664 361	275 675	233 677
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	13 127	13 786	12 511	50 498	47 623	48 293
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	1 571	141	55	1 932	224	199
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés	—	(488)	—	—	(488)	—
(Gain) perte de change, montant net	(939)	373	665	(1 471)	(1 237)	220
Profit sur la vente d'une entreprise	—	(306)	—	—	(306)	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	(193 549)	(4 008)	(8 014)
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(6 645)	(2 206)	(6 373)	(12 190)	(11 893)	(21 580)
(Profit) perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	(5)	—	—	1	—	—
Réforme fiscale américaine	—	(1 072)	—	—	4 451	—
Variation nette provenant des activités abandonnées	—	—	1,302	—	—	10 548
Incidence fiscale des ajustements	(2 628)	(3 199)	(4,755)	(11 234)	(10 278)	(9 760)
Bénéfice net ajusté¹	148 620	93 357	60 085	498 348	299 763	253 583
BPA ajusté – de base¹	1,60	1,00	0,74	5,36	3,36	3,04
BPA ajusté – dilué¹	1,57	0,98	0,72	5,23	3,30	2,97

* Retraité pour le changement de la monnaie de présentation du dollar canadien au dollar américain. Le Bénéfice net présenté dans le précédent tableau inclus l'impact des activités abandonnées. L'impact des activités abandonnées est inclus comme ajustement.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 144,1 M\$, par rapport à 86,3 M\$ au quatrième trimestre de 2020. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 148,6 M\$ par rapport à 93,4 M\$ au quatrième trimestre de 2020, soit une augmentation de 59 %, ou 55,3 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 0,59 \$, pour s'établir à 1,57 \$, comparativement à 0,98 \$ au quatrième trimestre de 2020.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 664,4 M\$, par rapport à 275,7 M\$ en 2020. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 498,3 M\$ par rapport à 299,8 M\$ en 2020, soit une augmentation de 141 %, ou 388,7 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 1,93 \$, pour s'établir à 5,23 \$, comparativement à 3,30 \$ en 2020.

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 décembre 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	150 074	822 911	506 432	427 561	—	(18 555)	1 888 423
% du total des revenus ²	8 %	44 %	27 %	20 %			100 %
BAlIA ajusté ³	43 496	141 189	111 848	42 465	(20 532)	—	318 466
Marge du BAlIA ajusté ^{3,4}	29,0 %	17,2 %	22,1 %	9,9 %			16,9 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	36 713	103 449	61 803	32 869	(19 855)	—	214 979
Marge d'exploitation ^{3,4}	24,5 %	12,6 %	12,2 %	7,7 %			11,4 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	186 116	2 031 994	1 362 007	292 026	88 059	—	3 960 202
Dépenses en immobilisations, montant net ³	5 926	46 986	15 113	192	20	—	68 237
Trimestre clos le 31 décembre 2020							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	154 094	141 081	438 135	322 319	—	(7 482)	1 048 147
% du total des revenus ²	15 %	14 %	42 %	29 %			100 %
BAlIA ajusté ³	35 934	37 084	101 383	35 809	(16 672)	—	193 538
Marge du BAlIA ajusté ^{3,4}	23,3 %	26,3 %	23,1 %	11,1 %			18,5 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	29 401	24 464	53 604	26 462	(16 809)	—	117 122
Marge d'exploitation ^{3,4}	19,1 %	17,3 %	12,2 %	8,2 %			11,2 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	194 631	404 074	1 193 730	272 592	34 564	—	2 099 591
Dépenses en immobilisations, montant net ³	2 533	5 415	22 955	83	225	—	31 211
Cumul annuel au 31 décembre 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	560 147	2 440 640	1 901 157	1 620 926	—	(54 085)	6 468 785
% du total des revenus ²	9 %	39 %	30 %	23 %			100 %
BAlIA ajusté ³	134 845	415 641	431 181	169 005	(74 193)	—	1 076 479
Marge du BAlIA ajusté ^{3,4}	24,1 %	17,0 %	22,7 %	10,4 %			16,6 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	108 440	482 754	230 189	142 794	(74 992)	—	889 185
Marge d'exploitation ^{3,4}	19,4 %	19,8 %	12,1 %	8,8 %			13,7 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	186 116	2 031 994	1 362 007	292 026	88 059	—	3 960 202
Dépenses en immobilisations, montant net ³	14 445	52 703	69 177	316	141	—	136 782
Cumul annuel au 31 décembre 2020							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	481 490	522 851	1 584 837	923 456	—	(28 331)	3 484 303
% du total des revenus ²	14 %	15 %	46 %	25 %			100 %
BAlIA ajusté ³	104 019	138 361	383 155	113 885	(39 831)	—	699 589
Marge du BAlIA ajusté ^{3,4}	21,6 %	26,5 %	24,2 %	12,3 %			20,1 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	78 753	87 950	206 346	84 459	(40 941)	—	416 567
Marge d'exploitation ^{3,4}	16,4 %	16,8 %	13,0 %	9,1 %			12,0 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	194 631	404 074	1 193 730	272 592	34 564	—	2 099 591
Dépenses en immobilisations, montant net ³	16 673	11 673	41 781	288	349	—	70 764

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 Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

⁴ En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

Livraison de colis et de courrier

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	%	2020	%	2021	%	2020	%
Total des revenus	177 368		167 555		641 449		529 155	
Surcharge de carburant	(27 294)		(13 461)		(81 302)		(47 665)	
Revenus	150 074	100,0 %	154 094	100,0 %	560 147	100,0 %	481 490	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	60 636	40,4 %	72 115	46,8 %	243 786	43,5 %	220 741	45,8 %
Charges liées au personnel	39 060	26,0 %	39 821	25,8 %	154 820	27,6 %	133 552	27,7 %
Autres charges opérationnelles	6 905	4,6 %	6 234	4,0 %	26 762	4,8 %	23 145	4,8 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3 297	2,2 %	3 168	2,1 %	12 392	2,2 %	11 539	2,4 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 300	2,2 %	3 210	2,1 %	13 109	2,3 %	12 871	2,7 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	186	0,1 %	248	0,2 %	903	0,2 %	947	0,2 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(23)	-0,0 %	(10)	-0,0 %	(59)	-0,0 %	43	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	-	-	0	0,0 %	(7)	-0,0 %	(10)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	-	-	(93)	-0,1 %	-	-	(91)	-0,0 %
Perte sur la cession d'immobilisations incorporelles	-	-	-	-	1	0,0 %	-	-
Bénéfice opérationnel	36 713	24,5 %	29 401	19,1 %	108 440	19,4 %	78 753	16,4 %
BAIIA ajusté¹	43 496	29,0 %	35 934	23,3 %	134 845	24,1 %	104 019	21,6 %
Rendement du capital investi¹		25,3 %		18,2 %				

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

Données opérationnelles <i>(non audité)</i> <i>(Revenus en dollars américains)</i>	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	2020	Variation	%	2021	2020	Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,43 \$	0,40 \$	0,03 \$	7,5 %	0,44 \$	0,36 \$	0,08 \$	21,6 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,36 \$	0,36 \$	— \$	—	0,39 \$	0,33 \$	0,06 \$	16,7 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	6,11 \$	5,88 \$	0,23 \$	3,9 %	6,21 \$	5,67 \$	0,53 \$	9,4 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	187	192	(5)	-2,6 %	656	658	(2)	-0,3 %
Expéditions (en milliers)	24 581	26 185	(1 604)	-6,1 %	90 257	84 854	5 403	6,4 %
Poids moyen par expédition (en lb)	16,77	16,16	0,61	3,8 %	16,03	17,09	(1,06)	-6,2 %
Nombre moyen de véhicules	1 139	1 008	131	13,0 %	1 069	1 023	46	4,5 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	11,98 \$	12,79 \$	(0,81) \$	-6,2 %	11,54 \$	9,95 \$	1,59 \$	16,0 %

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les revenus ont été de 150,1 M\$, en baisse de 4,0 M\$, ou 2,6 %, par rapport à 154,1 M\$ au quatrième trimestre de 2020. Cette diminution est attribuable à une diminution de 6,1 % des expéditions, compensée par l'augmentation de 3,9 % des revenus par expédition (exclusion faite de la surcharge de carburant), qui a été attribuable à l'augmentation de 3,8 % du poids moyen par expédition en raison de l'augmentation du volume d'échanges commerciaux interentreprises. La diminution des expéditions est attribuable au démarketing des expéditions d'entreprises à consommateurs à faible rendement et à une réduction générale du volume d'activité entreprises à consommateurs pour quelques grands clients du secteur du commerce électronique. 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.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les revenus ont augmenté de 78,6 M\$, ou 16,3 %, passant de 481,5 M\$ en 2020 à 560,1 M\$ en 2021. Cette augmentation est attribuable à une augmentation de 9,4 % des revenus par expédition, combinée à une augmentation de 6,4 % du nombre d'expéditions liées à une hausse du volume du commerce électronique qui demeure élevé ainsi qu'à un volume plus élevé d'échanges commerciaux interentreprises, qui s'est presque complètement rétabli.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 11,5 M\$, ou 15,9 %, en raison principalement de la hausse des revenus liés à la surcharge de carburant annulée par une augmentation de 1,1 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, et une augmentation de 0,7 M\$ des coûts du carburant. Cela est dû à la gestion proactive du volume et des capacités du réseau afin d'éviter les dépassements de coûts liés au volume et des écarts de service. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 0,7 M\$ ou 10,8 %, en raison principalement de la hausse des frais liés aux installations et à la sécurité.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge du carburant, ont augmenté de 23,0 M\$ en raison d'une augmentation de 43,7 M\$ des coûts liés aux sous-traitants attribuables à l'augmentation du volume et des coûts de carburant payés aux sous-traitants, annulée partiellement par la hausse des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel, exprimées en pourcentage des revenus, ont légèrement diminué, passant de 27,7 % en 2020 à 27,6 % en 2021, malgré une réduction de 4,4 M\$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 3,6 M\$ en 2021 en raison essentiellement d'une hausse de 1,7 M\$ des frais liés aux installations et d'une hausse de 1,2 M\$ des coûts de TI et de sécurité.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 7,3 M\$ ou 24,9 %, comparativement au quatrième trimestre de 2020. La marge d'exploitation de 24,5 % au quatrième trimestre 2021 est en progression par rapport à 19,1 % pour la même période en 2020. D'une année à l'autre, l'augmentation du bénéfice opérationnel s'explique principalement par l'augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant. 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.

Le rendement du capital investi a augmenté de 710 points de base, passant de 18,2 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 décembre 2020 à 25,3 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 décembre 2021. Cela s'explique principalement par l'augmentation du bénéfice opérationnel au cours de la même période.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 29,7 M\$ passant de 78,8 M\$ en 2020 pour s'établir à 108,4 M\$ en 2021, résultat de la croissance organique combinée à notre constant souci d'améliorer la qualité du fret.

Transport de lots brisés

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	%	2020	%	2021	%	2020	%
Total des revenus	959 546		157 628		2 815 390		589 235	
Surcharge de carburant	(136 635)		(16 547)		(374 750)		(66 384)	
Revenus	822 911	100,0 %	141 081	100,0 %	2 440 640	100,0 %	522 851	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	274 166	33,3 %	67 140	47,6 %	848 273	34,8 %	252 334	48,3 %
Charges liées au personnel	348 237	42,3 %	33 338	23,6 %	1 022 214	41,9 %	116 257	22,2 %
Autres charges opérationnelles	60 196	7,3 %	3 587	2,5 %	155 992	6,4 %	16 593	3,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	25 846	3,1 %	4 886	3,5 %	73 242	3,0 %	19 407	3,7 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9 398	1,1 %	5 546	3,9 %	33 050	1,4 %	22 555	4,3 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 495	0,3 %	2 179	1,5 %	9 768	0,4 %	8 392	1,6 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	0,0 %	—	0,0 %	(181 549)	-7,4 %	—	0,0 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(842)	-0,1 %	(62)	-0,0 %	(907)	-0,0 %	(519)	-0,1 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(35)	-0,0 %	(6)	-0,0 %	(573)	-0,0 %	(175)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	1	0,0 %	9	0,0 %	(1 624)	-0,1 %	57	0,0 %
Bénéfice opérationnel	103 449	12,6 %	24 464	17,3 %	482 754	19,8 %	87 950	16,8 %
BAIIA ajusté¹	141 189	17,2 %	37 084	26,3 %	415 641	17,0 %	138 361	26,5 %

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars américains)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	2020	Variation	%	2021	2020	Variation	%
Transport de lots brisés - États-Unis								
Revenus (en milliers de dollars) ¹	568 761	625	568 136	NS	1 586 228	2 692	1 583 537	NS
Ratio d'exploitation ajusté ²	89,4 %	87,7 %			90,1 %	88,2 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	29,20 \$	-	29,20 \$		28,52 \$	-	28,52 \$	
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	310,97 \$	-	310,97 \$		299,91 \$	-	299,91 \$	
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	974	-	974		2 781	-	2 781	
Expéditions (en milliers) ¹	1 829	-	1 829		5 289	-	5 289	
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 065	-	1 065		1 052	-	1 052	
Distance moyenne par trajet (en miles) ¹	1 110	-	1 110		1 089	-	1 089	
Nombre moyen de véhicules ⁴	4 583	8	4 575	NS	4 866	8	4 858	NS
Rendement du capital investi ^{2,3}	-	-						
Transport de lots brisés - Canada								
Revenus (en milliers de dollars)	144 697	141 081	3 616	2,6 %	556 891	522 842	34 049	6,5 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	78,3 %	82,7 %			79,9 %	83,2 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	11,13 \$	10,15 \$	0,98 \$	9,7 %	10,80 \$	9,77 \$	1,03 \$	10,5 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	223,30 \$	215,72 \$	7,58 \$	3,5 %	222,40 \$	213,06 \$	9,34 \$	4,4 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	650	695	(45)	-6,5 %	2 579	2 675	(96)	-3,6 %
Expéditions (en milliers)	648	654	(6)	-0,9 %	2 504	2 454	50	2,0 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 006	2 125	(119)	-5,6 %	2 060	2 180	(120)	-5,5 %
Distance moyenne par trajet (en miles)	791	811	(20)	-2,5 %	773	818	(45)	-5,5 %
Nombre moyen de véhicules	810	894	(84)	-9,4 %	837	910	(73)	-8,0 %
Rendement du capital investi ²	17,8 %	13,6 %						

¹ Les statistiques opérationnelles excluent les résultats de Ground Freight Pricing (« GFP »).

² Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

³ 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.

⁴ Le nombre moyen de véhicules pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 a été ajusté pour calculer la moyenne depuis l'acquisition de UPS Freight le 30 avril 2021.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les revenus ont augmenté de 681,8 M\$ pour atteindre 822,9 M\$. Cette augmentation est principalement attribuable aux acquisitions d'entreprises, y compris les activités de transport de lots brisés de UPS Freight, qui ont eu un apport de 681,3 M\$ aux revenus. Dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, la Société a ciblé des centaines de comptes à faible rendement et a 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 leurs revenus accessoires afin d'améliorer davantage le rendement. Toutes ces mesures ont entraîné une augmentation de 3,2 % des revenus par expédition du secteur du transport des lots brisés aux États-Unis (excluant le carburant), comparativement au troisième trimestre de 2021. Les revenus pour le secteur du transport des lots brisés au Canada ont augmenté de 3,6 million de dollars. Cette hausse est attribuable à l'augmentation de 3,5 % des revenus par expédition (excluant le carburant) partiellement annulée par une diminution de 3,1 % du nombre d'expéditions. La diminution des expéditions sur douze mois est principalement attribuable aux glissements de terrain et aux inondations qui ont affligé la Colombie-Britannique au cours de la deuxième partie du trimestre. La hausse des revenus par expédition est attribuable à une augmentation de 9,7 % des revenus par cent livres, neutralisée en partie par une baisse de 5,6 % du poids moyen par expédition. L'amélioration continue du profil des expéditions et l'accent mis sur l'amélioration de la qualité du fret sont à l'origine de l'amélioration du rendement par rapport à 2020.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les revenus du transport de lots brisés, exclusion faite de la surcharge de carburant, ont augmenté de 1 917,8 M\$ par rapport à la même période de l'exercice précédent, pour atteindre 2 440,6 M\$. L'augmentation est essentiellement attribuable aux acquisitions d'entreprises de 1 896,3 M\$. Les revenus tirés des activités existantes ont augmenté de 21,5 M\$, ou 4 %, par rapport à l'exercice précédent.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les charges liées aux matériaux et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge du carburant, ont augmenté de 207,0 M\$, y compris une augmentation de 216,7 M\$ attribuable aux acquisitions d'entreprises, annulée partiellement par la hausse de 11,5 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant dans le reste du secteur du transport de lots brisés. Les charges liées au personnel ont augmenté de 314,9 M\$, soit 312,1 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises et 2,8 M\$, ou 8 %, découlant des activités existantes. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 56,6 M\$ en raison principalement des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les charges liées aux matières et aux services (après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant) ont augmenté de 595,9 M\$, dont 615,9 M\$ attribuables aux acquisitions d'entreprises, hausse compensée par une diminution de 19,9 M\$, ou 8 %, pour les autres activités, en raison principalement d'une augmentation de 26,3 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, partiellement annulée par l'augmentation des coûts du carburant. Les charges liées au personnel ont augmenté de 906,0 M\$, dont 884,6 M\$ découlent des acquisitions d'entreprises, d'une réduction de 15,2 M\$ des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada combinée à une augmentation de 5,4 M\$ des coûts directs de main-d'œuvre. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 139,4 M\$ par rapport à 2020, toutes liées à l'acquisition d'entreprises.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 décembre 2021 a augmenté de 79,0 M\$ pour s'établir à 103,5 M\$. Cette augmentation comprend une contribution de 73,5 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés au Canada, mesure non conforme aux IFRS a progressé pour s'établir à 78,3 % au quatrième trimestre de 2021, comparativement à 82,7 % au même trimestre en 2020. En mettant l'accent sur l'amélioration du profil de fret en identifiant les expéditions qui correspondent au réseau de l'entreprise, les activités du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, principalement représentées par l'acquisition de UPS Ground Freight, ont atteint un ratio d'exploitation ajusté (mesure non conforme aux IFRS) de 89,4 % au quatrième trimestre de 2021 en raison de la mise en œuvre immédiate de mesures visant à améliorer la qualité du fret, le rendement, l'efficacité opérationnelle et la structure de coûts.

Au quatrième trimestre de 2021, le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, de notre secteur du transport de lots brisés au Canada s'établissait à 17,8 %, une augmentation de 4,2 % par rapport à 13,6 % au quatrième trimestre de 2020. L'augmentation a été principalement attribuable à un bénéfice opérationnel sensiblement plus élevé, en partie réduit par l'augmentation des montants de capital investi.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 394,8 M\$ en raison des contributions provenant des acquisitions d'entreprises de 371,5 M\$ et d'une augmentation de 23,3 M\$, ou 26,5 %, provenant des activités existantes. Malgré l'incidence négative découlant d'une réduction de 15,2 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) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	%	2020	%	2021	%	2020	%
Total des revenus	584 009		477 262		2 162 752		1 748 359	
Surcharge de carburant	(77 577)		(39 127)		(261 595)		(163 522)	
Revenus	506 432	100,0 %	438 135	100,0 %	1 901 157	100,0 %	1 584 837	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	221 538	43,7 %	188 660	43,1 %	823 645	43,3 %	654 220	41,3 %
Charges liées au personnel	160 351	31,7 %	135 911	31,0 %	604 041	31,8 %	503 242	31,8 %
Autres charges opérationnelles	19 193	3,8 %	14 323	3,3 %	66 468	3,5 %	52 337	3,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	35 652	7,0 %	34 986	8,0 %	137 301	7,2 %	136 859	8,6 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	15 087	3,0 %	10 055	2,3 %	52 680	2,8 %	32 229	2,0 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 960	1,2 %	5 171	1,2 %	21 580	1,1 %	19 891	1,3 %
Profit sur la vente d'une entreprise	—	0,0 %	(306)	-0,1 %	—	0,0 %	(306)	-0,0 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(6 338)	-1,3 %	(2 129)	-0,5 %	(23 747)	-1,2 %	(7 785)	-0,5 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(160)	-0,0 %	(13)	-0,0 %	(431)	-0,0 %	(332)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(6 649)	-1,3 %	(2 127)	-0,5 %	(10 569)	-0,6 %	(11 864)	-0,7 %
Profit sur la cession d'immobilisations incorporelles	(5)	-0,0 %	—	—	—	0,0 %	—	— %
Bénéfice opérationnel	61 803	12,2 %	53 604	12,2 %	230 189	12,1 %	206 346	13,0 %
BAIIA ajusté¹	111 848	22,1 %	101 383	23,1 %	431 181	22,7 %	383 155	24,2 %

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	2020	Variation	%	2021	2020	Variation	%
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.								
Revenus (en milliers de dollars US)	186 988	161 476	25 512	15,8 %	734 027	632 590	101 437	16,0 %
Ratio d'exploitation ajusté	95,5 %	91,5 %			93,3 %	92,0 %		
Millage total (en milliers)	83 335	86 427	(3 092)	-3,6 %	348 870	349 349	(479)	-0,1 %
Nombre moyen de tracteurs	3 447	2 932	515	17,6 %	3 294	2 949	345	11,7 %
Nombre moyen de remorques	11 984	11 005	979	8,9 %	11 751	10 938	813	7,4 %
Âge des tracteurs	3,1	2,2	0,9	42,7 %	3,1	2,2	0,9	42,7 %
Âge des remorques	7,9	6,6	1,3	19,7 %	7,9	6,6	1,3	19,7 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	391	560	(169)	-30,1 %	468	509	(42)	-8,1 %
Rendement du capital investi ¹	5,3 %	5,3 %						
Transport conventionnel de lots complets - Canada								
Revenus (en milliers de dollars US)	73 786	58 497	15 288	26,1 %	250 177	206 418	43 759	21,2 %
Ratio d'exploitation ajusté	88,4 %	85,2 %			87,9 %	86,3 %		
Millage total (en milliers)	26 467	23 095	3 372	14,6 %	92 236	89 212	3 024	3,4 %
Nombre moyen de tracteurs	728	623	105	16,9 %	640	606	34	5,5 %
Nombre moyen de remorques	3 401	2 809	592	21,1 %	2 884	2 796	88	3,1 %
Âge des tracteurs	4,1	2,5	1,6	64,5 %	4,1	2,5	1,6	64,5 %
Âge des remorques	7,5	5,9	1,6	27,4 %	7,5	5,9	1,6	27,4 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	324	314	10	3,3 %	306	302	4	1,5 %
Rendement du capital investi ¹	10,9 %	11,4 %						
Transport spécialisé de lots complets								
Revenus (en milliers de dollars US)	247 641	219 093	28 549	13,0 %	923 683	749 655	174 028	23,2 %
Ratio d'exploitation ajusté	84,6 %	86,9 %			84,8 %	84,6 %		
Nombre moyen de tracteurs	2 356	2 314	43	1,8 %	2 329	2 096	233	11,1 %
Nombre moyen de remorques	7 029	6 619	410	6,2 %	6 773	6 251	522	8,3 %
Âge des tracteurs	4,0	4,0	(0,0)	-0,8 %	4,0	4,0	(0,0)	-0,8 %
Âge des remorques	12,7	12,9	(0,2)	-1,9 %	12,7	12,9	(0,2)	-1,9 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 168	1 132	36	3,2 %	1 114	1 115	(1)	-0,1 %
Rendement du capital investi ¹	11,2 %	9,9 %						

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

Au cours du quatrième trimestre 2021, les sociétés Gunter, SGT, Laser, D&D et FKD ont été acquises et intégrées au secteur du transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les revenus ont augmenté de 68,3 M\$, ou 16 %, passant de 438,1 M\$ au quatrième trimestre de 2020 à 506,4 M\$ au quatrième trimestre de 2021. Cette augmentation a été principalement attribuable à la contribution de 83,7 M\$ des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par la baisse de 15,4 M\$ des revenus des activités existantes. Les revenus du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis ont augmenté de 25,5 M\$, ou 15,8 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation s'explique principalement par des revenus de 48,8 M\$ attribuable à l'acquisition de la division de transport de lots complets TForce Freight, compensée par une baisse des revenus provenant des activités conventionnelles existantes de transport de lots complets aux États-Unis. La vigueur des prix et le resserrement de la capacité sur le marché américain ont entraîné une amélioration de 14,0 % des revenus au mille sur douze mois. Le nombre de milles par tracteur a diminué de 12,3 %, ce qui est attribuable aux tracteurs inutilisés, en raison de la disponibilité limitée des chauffeurs. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le pourcentage moyen de tracteurs inutilisés dans le secteur du transport de lots complets aux États-Unis a augmenté de 286 pb, passant de 13,1 % au quatrième trimestre de 2020 à 15,9 % en 2021, malgré une réduction de 15 % du parc de la flotte de tracteurs. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de 15,3 M\$, ou 26,1 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à une amélioration de 7,7 % des revenus par tracteur, soutenue par une croissance de 5,5 % des revenus au mille et une augmentation de 2,0 % des milles par tracteur. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont augmenté de 28,5 M\$, ou 13,0 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement des contributions des acquisitions d'entreprises de 23,9 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les revenus du secteur du transport de lots complets ont augmenté de 316,3 M\$, ou 20 %, passant de 1 584,8 M\$ en 2020 à 1 901,2 M\$ en 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 269,7 M\$ des entreprises acquises et à une augmentation de 46,7 M\$ des revenus tirés des activités existantes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 60,1 M\$, ou 16 %, passant de 384,5 M\$ en 2020 à 444,6 M\$ en 2021. Les acquisitions d'entreprises ont contribué à hauteur de 85,2 M\$ à l'augmentation des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, annulée par la diminution des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant des activités existantes, dû aux mesures de contrôle des coûts mises en œuvre par la Société. Dans le secteur du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis, en résultat des actifs acquis dans l'acquisition d'entreprise de la division de transport de lots complets de TForce Freight, la Société est en train d'évaluer son niveau d'équipement excédentaire.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 292,5 M\$, ou 21 %, passant de 1 378,5 M\$ en 2020 à 1 671,0 M\$ en 2021. Les acquisitions d'entreprises ont représenté 263,5 M\$ de cette augmentation. La Société continue d'améliorer la structure de ses coûts ainsi que l'efficacité et la rentabilité de sa flotte actuelle et de son réseau d'entrepreneurs indépendants.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le ratio opérationnel du secteur du transport de lots complets est demeuré stable à 87,8 %, ce qui est comparable au quatrième trimestre de 2020. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 61,8 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, en hausse par rapport à 53,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cela comprend une perte opérationnelle de 2,1 M\$ générée par la division des transports de lots complets de TForce Freight.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets a augmenté de 23,8 M\$, ou 12 %, passant de 206,3 M\$ en 2020 à 230,2 M\$ en 2021. L'augmentation est principalement attribuable à la contribution des entreprises acquises de 6,1 M\$ et à l'efficacité accrue des activités existantes et malgré une réduction de 18,5 M\$ des crédits reçus de la Subvention salariale d'urgence du Canada.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis et au Canada, était de 5,3 % et de 10,9 %, respectivement, comparativement à 5,3 % et 11,4 %, respectivement, pour la période correspondante de l'exercice précédent, indiquant que, pour le même niveau d'actifs déployés, le revenu généré est relativement constant. Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a augmenté à 11,2 % comparativement à 9,9 % au cours de la même période de l'exercice précédent, principalement en raison d'une augmentation du bénéfice opérationnel.

Logistique

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2021	%	2020	%	2021	%	2020	%
Total des revenus	441 086		327 689		1 662 072		945 130	
Surcharge de carburant	(13 525)		(5 370)		(41 146)		(21 674)	
Revenus	427 561	100,0 %	322 319	100,0 %	1 620 926	100,0 %	923 456	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	323 164	75,6 %	241 798	75,0 %	1 223 846	75,5 %	668 225	72,4 %
Charges liées au personnel	29 419	6,9 %	24 381	7,6 %	116 523	7,2 %	93 579	10,1 %
Autres charges opérationnelles	32 443	7,6 %	19 983	6,2 %	111 742	6,9 %	48 012	5,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	375	0,1 %	596	0,2 %	1 581	0,1 %	2 336	0,3 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 442	0,8 %	3 138	1,0 %	13 943	0,9 %	13 204	1,4 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 776	1,4 %	5 608	1,7 %	22 684	1,4 %	17 889	1,9 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	—	(12 000)	-0,7 %	(4 008)	-0,4 %
Perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	70	0,0 %	368	0,1 %	70	0,0 %	373	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	—	—	(20)	-0,0 %	(260)	-0,0 %	(618)	-0,1 %
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	0,0 %	5	0,0 %	3	0,0 %	5	0,0 %
Bénéfice opérationnel	32 869	7,7 %	26 462	8,2 %	142 794	8,8 %	84 459	9,1 %
BAIIA ajusté¹	42 465	9,9 %	35 809	11,1 %	169 005	10,4 %	113 885	12,3 %
Rendement du capital investi¹		19,9 %		15,3 %				

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, les revenus ont augmenté de 105,2 M\$, ou 33 %, par rapport à 322,3 M\$ au quatrième trimestre 2020 et se sont établis à 427,6 M\$ au quatrième trimestre 2021. Cette augmentation est principalement attribuable aux contributions d'acquisitions d'entreprises de 79,2 M\$, provenant principalement de l'acquisition de DLS Worldwide au quatrième trimestre de 2020, et à une augmentation de 26,1 M\$, ou 8 %, par rapport à la même période de l'exercice précédent, en raison principalement de l'amélioration du volume des services de logistique de type 3PL.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les revenus ont augmenté de 697,5 M\$, ou 76 %, passant de 923,5 M\$ en 2020 à 1 620,9 M\$. L'augmentation est attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 628,3 M\$ et de 69,2 M\$, ou 7 %, provenant des activités existantes de services 3PL.

Au cours du trimestre, environ 77 % (71 % en 2020) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 23 % (29 % en 2020) par des entreprises du Canada et du Mexique.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 98,8 M\$, ou 33 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, passant de 295,9 M\$ à 394,7 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté 76,4 M\$ de cette augmentation, le solde de l'augmentation de 22,4 M\$ est attribuable aux activités existantes. Les charges opérationnelles liées aux activités existantes, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté en raison d'une hausse de 17,6 M\$ des charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de

carburant) liée à la croissance des revenus et aux autres charges opérationnelles de 4,4 M\$, en raison essentiellement des coûts de TI et des commissions des mandataires liées à la hausse des revenus des services 3PL.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 639,2 M\$, ou 76 %, passant de 839,0 M\$ à 1 478,1 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté 594,2 M\$ et les charges opérationnelles totales, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 45,0 M\$ pour les activités existantes, en raison principalement de l'augmentation de 46,0 M\$ des charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant), liée à la croissance des revenus.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 6,4 M\$, ou 24 %, passant de 26,5 M\$ à 32,9 M\$. L'augmentation est attribuable aux acquisitions d'entreprises, pour 2,8 M\$ et à une progression de 3,6 M\$ de la marge d'exploitation des activités existantes, en raison principalement d'une amélioration de la qualité des revenus et de la marge dans nos activités de services 3PL aux États-Unis.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le bénéfice opérationnel a augmenté de 58,3 M\$, ou 69 %. L'augmentation est attribuable aux acquisitions d'entreprises, pour 34,1 M\$ et d'améliorations de la marge d'exploitation des activités existantes, ce qui représente une progression de 24,2 M\$.

Le rendement du capital investi¹, mesure non conforme aux IFRS, s'est accru, passant de 15,3 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent, à 21,5 %. Cette augmentation est principalement attribuable à la croissance organique et à l'augmentation de la marge d'exploitation dans les activités existantes.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	190 333	164 928	855 351	610 862
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	22 508	23 949	92 842	52 116
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	10 503	6 248	19 869	24 480
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	44 164	273 791	—	—
Produits nets tirés de la dette à long terme	71 161	—	736 030	—
Produits de l'émission d'actions ordinaires	—	—	—	425 350
Produits de la vente d'une entreprise	—	2 351	—	2 351
Autres	42 969	3 128	64 589	48 142
Total des entrées de fonds	381 638	474 395	1 768 681	1 163 301
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	101 578	60 693	268 656	142 710
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	94 845	244 053	1 008 131	327 650
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	—	22 168	6 528
Remboursement de la dette à long terme, montant net	—	116 153	—	484 247
Remboursement des obligations locatives	32 035	22 408	115 336	82 587
Dividendes versés	21 406	18 434	85 386	67 604
Rachat d'actions propres	106 863	—	198 153	38 021
Autres	24 911	12 654	70 851	13 954
Total des sorties de fonds	381 638	474 395	1 768 681	1 163 301

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles ont atteint 855,4 M\$, en hausse de 40 %, par rapport à 610,9 M\$ en 2020. Cette augmentation de 244,5 M\$ est attribuable à une augmentation du bénéfice net de 388,7 M\$, d'une hausse de 93,8 M\$ des réintégrations liées à l'amortissement et une augmentation de 14,0 M\$ des provisions après les paiements, déduction faite d'une augmentation de 50,7 M\$ de l'impôt sur le revenu payé et de l'exclusion du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 193,5 M\$. L'augmentation de l'impôt sur le revenu payé est principalement attribuable à un rendement supérieur aux prévisions en 2020, et à de plus grands acomptes fiscaux versés pour 2021 comparativement à 2020 en raison de profits plus élevés que prévu.

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 acquises par la Société au cours des trimestres et exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	101 578	60 693	268 656	142 710
Ajustements hors caisse	1 017	(283)	(1 483)	104
	102 595	60 410	267 173	142 814
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	11 939	5 055	36 902	19 331
Matériel roulant	85 868	52 744	217 080	112 645
Équipement	4 788	2 611	13 191	10 838
	102 595	60 410	267 173	142 814

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

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres et des exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	10 592	6 053	19 222	23 877
Matériel roulant	22 394	24 078	93 411	52 468
Équipement	25	66	78	251
	33 011	30 197	112 711	76 596
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	6 638	2 132	11 978	11 877
Matériel roulant	7 309	2 275	25 176	8 375
Équipement	(169)	(368)	(320)	(471)
	13 778	4 039	36 834	19 781

Acquisitions d'entreprises

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, des flux de trésorerie totalisant 1 008,1 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition de dix entreprises. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2021 » et la note 5 des états financiers consolidés audités en date du 31 décembre 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 instruments de 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 consolidés audités de 2021.

Le 16 août 2021, la Société a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit jusqu'au 16 août 2025. En vertu de la nouvelle prolongation, la disponibilité des fonds en dollars canadiens augmente de 10 M\$ CA et la disponibilité des fonds en dollars américains augmente de 50 M\$ US. Selon certains ratios, le taux d'intérêt sera la somme du taux des acceptations bancaires (« AB ») (ou le taux interbancaire offert à Londres (« TIOL ») sur la dette libellée en dollars américains) majoré de la marge applicable, laquelle peut varier entre 113 points de base et 175 points de base. La marge applicable à la facilité de crédit est actuellement de 1,25 %. La Société est soumise à certaines clauses concernant le maintien des ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses que celles précédemment exigées par le contrat de facilité de crédit renouvelable de la Société et décrites à la note 26 (f) des états financiers consolidés audités de 2021.

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 2 novembre 2021 et qui se termine le 1^{er} novembre 2022, 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 31 décembre 2021, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 1 000 000 d'actions ordinaires.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2021, la Société a racheté 2 157 862 actions ordinaires (comparativement à 1 542 155 pour la période correspondante de 2020) à un prix moyen pondéré de 91,83 \$ par action (comparativement à 24,64 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 198,2 M\$ (comparativement à 38,0 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

Flux de trésorerie disponibles¹

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les			Exercices clos les		
	2021	2020	31 décembre 2019*	2021	2020	31 décembre 2019*
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	190 333	164 928	133 262	855 351	610 862	500 496
Additions d'immobilisations corporelles	(102 595)	(60 410)	(89 073)	(267 173)	(142 814)	(263 698)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	22 508	23 949	20 785	92 842	52 116	71 754
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	10 503	6 248	13 079	19 869	24 480	39 146
Flux de trésorerie disponibles¹	120 749	134 715	78 053	700 889	544 644	347 698

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

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles de 700,9 M\$, par rapport à 544,6 M\$ en 2020, ce qui représente une augmentation de 156,2 M\$ sur douze mois, ou 29 %. Cette hausse de 244,5 M\$ des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles est attribuable à une augmentation de 388,7 M\$ du bénéfice net, soit une augmentation des réintégrations de l'amortissement de 93,8 M\$ et une augmentation de 14,0 M\$ des provisions après les paiements, déduction faite d'une augmentation de 50,7 M\$ de l'impôt sur le revenu payé et de l'exclusion du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 193,5 M\$. Les additions d'immobilisations corporelles ont augmenté de 124,4 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 d'actifs détenus en vue de la vente a augmenté de 36,1 M\$ par rapport à l'exercice précédent, en raison du renouvellement de la flotte.

¹ Mesure non conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

La conversion des flux de trésorerie disponibles¹ qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 87,3 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 se compare à 89,9 % pour la période correspondante de l'exercice précédent, les dépenses nettes en immobilisations en 2020 ayant été retardées.

Selon le cours de clôture des actions au 31 décembre 2021, soit 112,11 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles générés par la Société au cours des douze mois précédents (700,9 M\$) a été de 6,8 %.

Situation financière

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020
Immobilisations incorporelles	1 792 921	1 747 663
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ¹	3 960 202	2 099 591
Dette à long terme	1 608 094	872 544
Obligations locatives	429 206	355 986
Capitaux propres	2 220 311	1 788 612

¹ Mesure non conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Comparativement au 31 décembre 2020, le total des actifs, moins les immobilisations incorporelles, des obligations locatives et de 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 est actuellement détenu en trésorerie pour financer l'acquisition de TForce Freight.

Obligations contractuelles, engagements, éventualités et ententes hors bilan

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société et leurs dates d'échéance respectives au 31 décembre 2021, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – <i>Août 2025</i>	242 283	—	—	242 283	—
Emprunts à terme non garantis – <i>Juin 2022</i>	324 444	324 444	—	—	—
Déventures non garanties – <i>Décembre 2024</i>	158 265	—	158 265	—	—
Billets de premier rang non garantis – <i>Décembre 2026 à 2036</i>	780 000	—	—	—	780 000
Contrats de vente conditionnelle	107 888	39 142	52 410	16 062	274
Obligations locatives	429 206	115 344	169 258	73 094	71 510
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	306 844	47 999	79 342	59 599	121 904
Total des obligations contractuelles	2 350 930	526 929	459 275	391 038	973 688

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 324,4 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, 797,9 M\$ au 31 décembre 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 31 décembre 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	1,51
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	5,59

Au 31 décembre 2021, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 47,4 M\$ (29,5 M\$ au 31 décembre 2020).

Au 31 décembre 2021, la Société avait des engagements d'achat de 87,5 M\$ et des bons de commande totalisant 13,2 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 24,9 M\$, ou 0,27 \$ par action ordinaire, pour le quatrième 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 24,7 M\$ qui sera versé le 15 avril 2022 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 mars 2022.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 92 152 893 actions ordinaires étaient en circulation au 31 décembre 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 31 décembre 2021 et le 14 mars 2022.

Au 31 décembre 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 2 060 960 (2 982 514 au 31 décembre 2020), dont 1 705 284 (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 31 décembre 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 271 704 (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 31 décembre 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 225 765 (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 poursuit sa remontée graduelle en 2021, après le début de la pandémie de la COVID-19, en 2020. À la fin du quatrième trimestre de 2021, la plupart des marchés financiers 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 a récemment

augmenté en raison de la guerre en Ukraine et l'économie fait face à la possibilité que soient maintenues les conditions suivantes : inflation élevée, hausse du prix du carburant, hausse des taux d'intérêt, défis dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, pénuries de main-d'œuvre persistantes, sans oublier la possibilité que d'autres variants de la COVID-19 fassent leur apparition.

Au cours des deux dernières années, TFI International a relevé avec succès ces macro-défis; la direction demeure vigilante dans sa surveillance des nouveaux risques potentiels incluant les risques géopolitiques liés à la montée des tensions en Europe de l'Est. En ce qui concerne plus particulièrement TFI International, ces risques comprennent la hausse rapide des prix du carburant, l'apparition d'autres variants et les perturbations économiques potentielles qui pourraient en découler, les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement, la disponibilité des chauffeurs et la hausse des salaires. Comme par le passé, de tels facteurs pourraient se traduire par d'autres séries de diminution des volumes de fret et la hausse des coûts, ce qui nuirait aux sociétés d'exploitation de TFI et aux marchés qu'elles desservent. 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.

La direction croit que la Société est position favorable à une excellente performance, sur le plan opérationnel et financier en 2022, en raison notamment de l'importance accordée à l'efficacité opérationnelle et à sa structure de coûts allégée, témoignant en partie des mesures de réduction des coûts mises en place en 2020 en réponse à la pandémie, et de l'accent qu'elle met depuis longtemps sur la rentabilité, l'efficacité, l'amélioration de la densité, la solidité du service à la clientèle, l'optimisation de la tarification, le maintien en poste des chauffeurs et la rationalisation des actifs pour éviter une surcapacité à l'interne. TFI continue également d'avoir des opportunités de synergie importantes liées à l'acquisition de UPS Freight en 2021 (aujourd'hui TForce Freight). De plus, la Société conserve 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.

En supposant qu'aucune aggravation des conditions économiques de l'Amérique du Nord ne survienne, le positionnement favorable de TFI International, qui a été considérablement amélioré par l'acquisition de UPS Freight l'année dernière, devrait permettre à la Société de continuer à produire de solides résultats. 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 en mettant l'accent sur le fret qui correspond à son réseau, 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

<i>(en millions de dollars US, sauf les données par action)</i>								
	T4 21	T3 21	T2 21	T1 21	T4 20	T3 20	T2 20	T1 21
Total des revenus	2 140,9	2 094,0	1 836,7	1 148,8	1 122,0	936,1	798,5	924,5
BAIIA ajusté ¹	318,5	296,4	285,4	176,2	193,5	189,4	167,6	149,1
Bénéfice opérationnel	215,0	192,8	310,3	101,7	117,1	117,0	95,1	87,3
Bénéfice net	144,1	132,8	251,1	66,9	86,3	83,1	50,5	55,8
BPA – de base	1,56	1,43	2,69	0,72	0,92	0,91	0,58	0,66
BPA – dilué	1,52	1,40	2,63	0,70	0,91	0,90	0,57	0,65
Bénéfice net ajusté ¹	148,6	138,9	137,2	73,6	93,4	87,5	67,2	52,6
BPA ajusté – dilué ¹	1,57	1,46	1,44	0,77	0,98	0,94	0,76	0,61

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

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) : Bénéfice net ou perte nette avant produits financiers et charges financières et charge d'impôt sur le résultat, comme il est indiqué dans les états financiers consolidés.

Le présent rapport de gestion comprend des mentions à certaines mesures financières non conformes aux IFRS comme décrites ci-après. Ces mesures financières non conformes aux IFRS n'ont pas de signification normalisée en vertu des mesures IFRS utilisées pour préparer les états financiers de la Société 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 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, de la dépréciation des actifs incorporels, 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 sur la vente d'une entreprise, du profit ou de la perte sur la cession 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 avant produits financiers et charges financières, charge d'impôt sur le résultat, amortissement, dépréciation des actifs incorporels, 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, de la vente d'une entreprise et profit ou perte sur la cession 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.

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

Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2021	2020	2019*	2021	2020	2019*
Bénéfice net	144 139	86 328	57 955	664 361	275 675	244 225
Charges financières, montant net	21 441	15 382	15 552	73 018	53 910	62 107
Charge d'impôt sur le résultat	49 399	15 412	19 277	151 806	86 982	76 536
Amortissement des immobilisations corporelles	65 294	43 753	44 721	225 007	170 520	168 720
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 190	21 618	19 508	112 782	80 496	77 326
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 653	13 557	12 757	55 243	48 213	49 701
Profit sur la vente d'une entreprise	—	(306)	—	—	(306)	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	(193 549)	(4 008)	(8 014)
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments	9	5	(8)	19	6	(9)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 654)	(2 211)	(6 365)	(12 209)	(11 899)	(21 571)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	(5)	—	—	1	—	—
BAIIA ajusté	318 466	193 538	163 397	1 076 479	699 589	649 021

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

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Livraison de colis et courrier				
Bénéfice opérationnel	36 713	29 401	108 440	78 753
Amortissement	6 783	6 626	26 404	25 357
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	(1)	—	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(92)	—	(91)
Perte sur la cession d'immobilisations incorporelles	—	—	1	—
BAIIA ajusté	43 496	35 934	134 845	104 019
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	103 449	24 464	482 754	87 950
Amortissement	37 739	12 611	116 060	50 354
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(181 549)	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	6	1	16	1
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(5)	8	(1 640)	56
BAIIA ajusté	141 189	37 084	415 641	138 361
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	61 803	53 604	230 189	206 346
Amortissement	56 699	50 212	211 561	188 979
Profit sur la vente d'une entreprise	—	(306)	—	(306)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 649)	(2 127)	(10 569)	(11 864)
Profit sur la cession d'immobilisations incorporelles	(5)	—	—	—
BAIIA ajusté	111 848	101 383	431 181	383 155
Logistique				
Bénéfice opérationnel	32 869	26 462	142 794	84 459
Amortissement	9 593	9 342	38 208	33 429
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(12 000)	(4 008)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	5	3	5
BAIIA ajusté	42 465	35 809	169 005	113 885
Siège social				
Perte opérationnelle	(19 855)	(16 809)	(74 992)	(40 941)
Amortissement	(677)	137	799	1 110
BAIIA ajusté	(20 532)	(16 672)	(74 193)	(39 831)

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, 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, divisé par le BAIIA ajusté. La direction estime que cette mesure fournit un point de comparaison pour évaluer la performance de la Société quant à sa capacité de convertir son bénéfice opérationnel en flux de trésorerie disponibles.

Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Bénéfice net	144 139	86 328	664 361	275 675
Charges financières, montant net	21 441	15 382	73 018	53 910
Charge d'impôt sur le résultat	49 399	15 412	151 806	86 982
Amortissement des immobilisations corporelles	65 294	43 753	225 007	170 520
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 190	21 618	112 782	80 496
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 653	13 557	55 243	48 213
Profit sur la vente d'une entreprise	—	(306)	—	(306)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(193 549)	(4 008)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	9	5	19	6
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 654)	(2 211)	(12 209)	(11 899)
(Profit) perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	(5)	—	1	—
BAIIA ajusté	318 466	193 538	1 076 479	699 589
Dépenses en immobilisations, montant net	(68 237)	(31 211)	(136 782)	(70 764)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	250 229	162 327	939 697	628 825
Conversion des flux de trésorerie disponibles	78,6 %	83,9%	87,3 %	89,9 %

Total des actifs moins immobilisations incorporelles: La direction croit que cela représente une base d'évaluation plus utile pour évaluer le retour sur les actifs productifs. Les immobilisations incorporelles exclues sont principalement reliés à des immobilisations incorporelles acquises lors d'acquisitions d'entreprises.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lot complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Au 31 décembre, 2021							
Total actifs	379 881	2 220 598	2 317 615	746 638	88 391	-	5 753 123
Immobilisations incorporelles	193 765	188 604	955 608	454 612	332	-	1 792 921
Total actifs moins immobilisations incorporelles	186 116	2 031 994	1 362 007	292,026	88 059	-	3 960 202
Au 31 décembre, 2020							
Total actifs	387 919	593 653	2 100 900	729 690	35 092	-	3 847 254
Immobilisations incorporelles	193 288	189 579	907 170	457 098	528	-	1 747 663
Total actifs moins immobilisations incorporelles	194 631	404 074	1 193 730	272 592	34 564	-	2 099 591

Dépenses en immobilisations nettes: 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 propriétés. La direction croit que cette mesure démontre les dépenses en immobilisations nettes récurrentes requises pour la période respective.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lot complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos de 31 décembre 2021							
Additions de matériel roulant	4 794	47 680	33 394	-	-	-	85 868
Additions d'équipement	1 112	1 620	1 801	235	20	-	4 788
Produits de la vente de matériel roulant	20	(2 313)	(20 075)	(26)	-	-	(22 394)
Produits de la vente d'équipement	-	(1)	(7)	(17)	-	-	(25)
Dépenses en immobilisations nettes	5 926	46 986	15 113	192	20	-	68 237
Trimestre clos de 31 décembre 2020							
Additions de matériel roulant	1 571	6 107	45 008	58	-	-	52 744
Additions d'équipement	1 014	89	1 211	72	225	-	2 611
Produits de la vente de matériel roulant	(52)	(781)	(23 256)	11	-	-	(24 078)
Produits de la vente d'équipement	-	-	(8)	(58)	-	-	(66)
Dépenses en immobilisations nettes	2 533	5 415	22 955	83	225	-	31 211
Cumul annuel au 31 décembre 2021							
Additions de matériel roulant	11 569	55 087	150 282	142	-	-	217 080
Additions d'équipement	3 125	2 655	6 897	373	141	-	13 191
Produits de la vente de matériel roulant	(246)	(5 024)	(87 995)	(146)	-	-	(93 411)
Produits de la vente d'équipement	(3)	(15)	(7)	(53)	-	-	(78)
Dépenses en immobilisations nettes	14 445	52 703	69 177	316	141	-	136 782
Cumul annuel au 31 décembre 2020							
Additions de matériel roulant	11 799	13 680	86 950	216	-	-	112 645
Additions d'équipement	5 382	1 558	3 299	250	349	-	10 838
Produits de la vente de matériel roulant	(504)	(3 556)	(48 305)	(103)	-	-	(52 468)
Produits de la vente d'équipement	(4)	(9)	(163)	(75)	-	-	(251)
Dépenses en immobilisations nettes	16 673	11 673	41 781	288	349	-	70 764

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

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

Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2021	2020	2019*	2021	2020	2019*
Charges opérationnelles	1 925 935	1 004 884	896 248	6 331 244	3 364 567	3 520 677
Profit sur la vente d'une entreprise	—	306	—	—	306	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	193 549	4 008	8 014
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments	(9)	(5)	8	(19)	(6)	9
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	6 654	2 211	6 365	12 209	11 899	21 571
Profit (perte) sur cession d'actifs incorporels	5	—	—	(1)	—	—
Charges opérationnelles ajustées	1 932 585	1 007 396	902 621	6 536 982	3 380 774	3 550 271
Revenus liés à la surcharge de carburant	(252 491)	(73 859)	(105 315)	(751 644)	(296 831)	(425 969)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 680 094	933 537	797 306	5 785 338	3 083 943	3 124 302
Revenus avant la surcharge de carburant	1 888 423	1 048 147	883 717	6 468 785	3 484 303	3 477 576
Ratio d'exploitation ajusté	89,0 %	89,1 %	90,2 %	89,4 %	88,5 %	89,8 %

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Transport de lots brisés				
Total des revenus	959 546	157 628	2 815 390	589 235
Total des charges opérationnelles	856 097	133 164	2 332 636	501 285
Bénéfice opérationnel	103 449	24 464	482 754	87 950
Charges opérationnelles	856 097	133 164	2 332 636	501 285
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	181 549	—
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(1)	(9)	1 624	(57)
Charges opérationnelles ajustées	856 096	133 155	2 515 809	501 228
Revenus liés à la surcharge de carburant	(136 635)	(16 547)	(374 750)	(66 384)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	719 461	116 608	2 141 059	434 844
Revenus avant la surcharge de carburant	822 911	141 081	2 440 640	522 851
Ratio d'exploitation ajusté	87,4 %	82,7 %	87,7 %	83,2 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	680 212	625	1 889 611	2 692
Transport de lots brisés - Canada	144 697	141 081	556 891	522 842
Éliminations	(1 998)	(625)	(5 862)	(2 683)
	822 911	141 081	2 440 640	522 851
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	108 275	-	281 110	-
Transport de lots brisés - Canada	28 598	16 547	94 166	66 384
Éliminations	(238)	-	(526)	-
	136 635	16 547	374 750	66 384
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)				
Transport de lots brisés - États-Unis	72 077	77	369 027	317
Transport de lots brisés - Canada	31 372	24 387	113 727	87 633
	103 449	24 464	482 754	87 950
Transport de lots brisés - États-Unis				
Charges opérationnelles*	716 410	548	1 801 694	2 375
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	181 549	-
Perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(7)	-	(17)	-
Charges opérationnelles ajustées	716 403	548	1 983 226	2 375
Revenus liés à la surcharge de carburant	(108 275)	-	(281 110)	-
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	608 128	548	1 702 116	2 375
Revenus avant la surcharge de carburant	680 212	625	1 889 611	2 692
Ratio d'exploitation ajusté	89,4 %	87,7 %	90,1 %	88,2 %
Transport de lots brisés - Canada				
Charges opérationnelles*	141 923	133 241	537 330	501 593
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	6	(9)	1 641	(57)
Charges opérationnelles ajustées	141 929	133 232	538 971	501 536
Revenus liés à la surcharge de carburant	(28 598)	(16 547)	(94 166)	(66 384)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	113 331	116 685	444 805	435 152
Revenus avant la surcharge de carburant	144 697	141 081	556 891	522 842
Ratio d'exploitation ajusté	78,3 %	82,7 %	79,9 %	83,2 %

* 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) :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2021	2020	2021	2020
Transport de lots complets				
Total des revenus	584 009	477 262	2 162 752	1 748 359
Total des charges opérationnelles	522 206	423 658	1 932 563	1 542 013
Bénéfice opérationnel	61 803	53 604	230 189	206 346
Charges opérationnelles	522 206	423 658	1 932 563	1 542 013
Profit sur la vente d'une entreprise	—	306	—	306
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	6 649	2 127	10 569	11 864
Charges opérationnelles ajustées	528 855	426 091	1 943 132	1 554 183
Revenus liés à la surcharge de carburant	(77 577)	(39 127)	(261 595)	(163 522)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	451 278	386 964	1 681 537	1 390 661
Revenus avant la surcharge de carburant	506 432	438 135	1 901 157	1 584 837
Ratio d'exploitation ajusté	89,1 %	88,3 %	88,4 %	87,7 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	186 988	161 476	734 027	632 590
Transport conventionnel de lots complets - Canada	73 786	58 497	250 177	206 418
Transport spécialisé de lots complets	247 641	219 093	923 683	749 655
Éliminations	(1 983)	(931)	(6 730)	(3 826)
	506 432	438 135	1 901 157	1 584 837
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	33 864	19 006	122 134	81 222
Transport conventionnel de lots complets - Canada	9 414	4 798	29 043	19 408
Transport spécialisé de lots complets	34 485	15 244	110 930	63 018
Éliminations	(186)	79	(512)	(126)
	77 577	39 127	261 595	163 522
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	15 070	13 722	55 464	51 857
Transport conventionnel de lots complets - Canada	8 565	8 673	30 367	28 337
Transport spécialisé de lots complets	38 168	31 209	144 358	126 152
	61 803	53 604	230 189	206 346
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.				
Charges opérationnelles*	205 782	166 760	800 697	661 955
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	6 643	—	6 643	1 103
Charges opérationnelles ajustées	212 425	166 760	807 340	663 058
Revenus liés à la surcharge de carburant	(33 864)	(19 006)	(122 134)	(81 222)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	178 561	147 754	685 206	581 836
Revenus avant la surcharge de carburant	186 988	161 476	734 027	632 590
Ratio d'exploitation ajusté	95,5 %	91,5 %	93,3 %	92,0 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Charges opérationnelles*	74 635	54 622	248 853	197 489
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	17	—
Charges opérationnelles ajustées	74 635	54 622	248 870	197 489
Revenus liés à la surcharge de carburant	(9 414)	(4 798)	(29 043)	(19 408)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	65 221	49 824	219 827	178 081
Revenus avant la surcharge de carburant	73 786	58 497	250 177	206 418
Ratio d'exploitation ajusté	88,4 %	85,2 %	87,9 %	86,3 %
Transport spécialisé de lots complets				
Charges opérationnelles*	243 958	203 128	890 255	686 521
Profit sur la vente d'une entreprise	—	306	—	306
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	6	2 127	3 909	10 761
Charges opérationnelles ajustées	243 964	205 561	894 164	697 588
Revenus liés à la surcharge de carburant	(34 485)	(15 244)	(110 930)	(63 018)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	209 479	190 317	783 234	634 570
Revenus avant la surcharge de carburant	247 641	219 093	923 683	749 655
Ratio d'exploitation ajusté	84,6 %	86,9 %	84,8 %	84,6 %

Rendement du capital investi (« RCI ») : La direction croit que le RCI au niveau sectoriel est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds en capital. La Société calcule le RCI comme le bénéfice opérationnel sectoriel moins les exclusions, après impôt, divisé par le capital sectoriel investi moyen. Le bénéfice opérationnel moins les exclusions, après impôt, est calculé comme le bénéfice opérationnel 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 la dépréciation des actifs incorporels, 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, sans les actifs incorporels, moins les fournisseurs et autres payables, les impôts à payer et les provisions.

Rapprochement du rendement du capital investi par secteur :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Au 31 décembre	
	2021	2020
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	108 440	78 753
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(91)
Amortissement des immobilisations incorporelles	903	947
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	109 343	79 609
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	80 367	58 513
Immobilisations incorporelles	193 765	193 288
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	186 116	194 631
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(65 438)	(66 793)
Total du capital investi, exercice en cours	314 443	321 126
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	193 288	190 135
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	194 631	180 902
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(66 793)	(49 963)
Total du capital investi, exercice précédent	321 126	321 074
Capital investi moyen	317 785	321 100
Rendement du capital investi	25,3 %	18,2 %
Transport de lots brisés - Canada		
Bénéfice opérationnel	113 727	87 633
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1 640)	56
Amortissement des immobilisations incorporelles	9 004	8 392
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	121 091	96 081
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	89 002	70 620
Immobilisations incorporelles	182 084	189 579
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	373 655	403 549
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(74 241)	(76 608)
Total du capital investi, exercice en cours	481 498	516 520
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	189 579	188 448
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	403 549	406 488
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(76 608)	(74 156)
Total du capital investi, exercice précédent	516 520	520 780
Capital investi moyen	499 009	518 650
Rendement du capital investi	17,8 %	13,6 %
Transport conventionnel de lots complets - États-Unis		
Bénéfice opérationnel	55 464	51 857
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 643)	(1 103)
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 206	7 067
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	56 027	57 821
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	41 180	42 498
Immobilisations incorporelles	311 195	317 145
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	593 049	540 648
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(117 621)	(95 275)
Total du capital investi, exercice en cours	786 623	762 518
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	317 145	320 425
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	540 648	578 459
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(95 275)	(67 963)
Total du capital investi, exercice précédent	762 518	830 921
Capital investi moyen	774 571	796 720
Rendement du capital investi	5,3 %	5,3 %

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2021	Au 31 décembre 2020
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Bénéfice opérationnel	30 367	28 337
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	(8)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(17)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 124	2 081
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	32 474	30 410
Impôt sur le résultat	26,5%	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	23 868	22 351
Immobilisations incorporelles	104 947	96 737
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	169 197	121 407
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(28 473)	(24 839)
Total du capital investi, exercice en cours	245 671	193 305
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	96 737	96 909
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	121 407	124 428
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(24 839)	(21 569)
Total du capital investi, exercice précédent	193 305	199 768
Capital investi moyen	219 488	196 537
Rendement du capital investi	10,9 %	11,4 %
Transport spécialisé de lots complets		
Bénéfice opérationnel	144 358	126 152
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(3 910)	(13 583)
Amortissement des immobilisations incorporelles	12 250	10 194
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	152 698	122 763
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	112 233	90 231
Immobilisations incorporelles	539 466	493 287
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	599 761	531 677
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(81 776)	(83 225)
Total du capital investi, exercice en cours	1 057 451	941 739
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	493 287	443 245
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	531 677	503 682
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(83 225)	(63 649)
Total du capital investi, exercice précédent	941 739	883 278
Capital investi moyen	999 595	912 509
Rendement du capital investi	11,2 %	9,9 %
Logistique		
Bénéfice opérationnel	142 794	84 459
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	5
Amortissement des immobilisations incorporelles	22 683	17 889
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(12 000)	(4 008)
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	153 480	98 345
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	112 808	72 284
Immobilisations incorporelles	454 612	457 098
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	292 026	272 592
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(199 967)	(144 305)
Total du capital investi, exercice en cours	546 671	585 385
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	457 098	262 691
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	272 592	159 152
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(144 305)	(61 560)
Total du capital investi, exercice précédent	585 385	360 283
Capital investi moyen	566 028	472 834
Rendement du capital investi	19,9 %	15,3 %

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 la Société sera en mesure de maintenir ses cotes de sécurité actuelles ou qu'elle ne fera 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. Toutefois, 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. La règle de décembre 2016 concernant le permis de conduire commercial exigeait 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 reportée à janvier 2023 l'obligation des États de se conformer à l'exigence, qui devait entrer en vigueur en janvier 2020. Cependant, la date de conformité de janvier 2020 demeure en vigueur pour toutes les autres exigences énoncées dans la règle définitive du centre d'information national. Une fois mise en œuvre, la règle pourrait réduire le nombre de conducteurs disponibles dans un marché déjà restreint. Conformément à une nouvelle règle mise au point par la FMCSA, en vigueur depuis novembre 2021, les États sont tenus de s'informer auprès du centre d'information lorsqu'ils délivrent, renouvellent, transfèrent, ou font une mise à niveau d'un permis de conduire commercial et doivent révoquer les privilèges de conduite commerciale d'un chauffeur s'il lui est interdit de conduire un véhicule automobile pour une ou plusieurs infractions liées à la drogue ou à l'alcool.

De plus, d'autres règles ont été proposées ou finalisées par la FMCSA, y compris i) une règle qui avait été proposée en 2016 et qui exige l'installation sur les camions-tracteurs lourds de dispositifs qui limitent la vitesse maximale; et ii) une règle établissant des normes minimales en matière de formation pour les personnes qui présentent pour la première fois une demande de permis de chauffeur commercial et pour les chauffeurs expérimentés qui veulent être en mesure de conduire des véhicules plus lourds ou des véhicules de transport de matières dangereuses. Cette règle a

été finalisée en décembre 2016 et sa date de conformité est en février 2020. (Toutefois, les responsables de la FMCSA ont 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 puisse tenter ultérieurement de faire adopter une telle règle. Toutefois, en mai 2021, un projet de loi a été présenté de nouveau à la Chambre des représentants des États-Unis qui exigerait que les véhicules automobiles commerciaux d'un poids brut supérieur à 26 000 livres soient équipés d'un dispositif limitant la vitesse, interdisant les vitesses supérieures à 65 milles à l'heure. On ne sait pas si le projet de loi deviendra loi. 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.

Les filiales de la Société dont l'autorité opérationnelle se trouve aux États-Unis ont actuellement une cote satisfaisante selon le DOT, qui est la cote la plus élevée disponible dans l'échelle de cotes de sécurité actuelle. Si les filiales de la Société dont l'autorité opérationnelle se trouve 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 les activités de la Société, 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 a également indiqué qu'elle en est aux premières étapes d'une nouvelle étude sur les causes des collisions impliquant des poids lourds. 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. Toutefois, 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 américains 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 substantiellement la règle finale proposée, qui est entrée en vigueur en septembre 2020. Certains groupes de l'industrie ont contesté ces règles devant les tribunaux américains, et on ne connaît toujours pas l'issue de ces contestations. Toutes modifications futures à la réglementation américaine 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 (la « Ninth Circuit ») 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 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 de travailleurs et de nombreuses poursuites ont été intentées devant les tribunaux américains pour tenter d'infirmer la décision. Toutefois, en janvier 2021, la Ninth Circuit a maintenu la décision de la FMCSA selon laquelle la loi fédérale américaine a préséance sur les lois californiennes concernant les pauses-repas et les pauses de repos, qui s'appliquent aux chauffeurs de véhicules automobiles commerciaux transportant des biens. D'autres 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 peut et 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. Si cette législation fédérale confirmant la préséance sur les lois étatiques et locales concernant les salaires et les heures de travail 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 importante 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.

L'administration présidentielle des États-Unis actuelle a fourni officiellement des directives qui laissent présager qu'elle est en faveur de certains changements aux lois fiscales américaines, y compris l'augmentation du taux d'imposition des sociétés par rapport au taux actuel de 21 %. Si le taux d'imposition des sociétés était augmenté, la situation financière de la Société et les résultats financiers de ses activités aux États-Unis pourraient être touchés.

La mise en œuvre des tarifs ou quotas, ou la modification de certains accords commerciaux 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 États-Unis–Mexique–Canada (« 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. Compte tenu de la quantité de marchandises qui sont transportées par camion en Amérique du Nord, l'ACEUM 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, y compris la pénurie actuelle de semi-conducteurs et d'autres composantes et fournitures; l'acier, par exemple, 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 une incidence négative sur les résultats financiers de la Société si elle doit assumer 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 liés aux conditions climatiques ou imprévus, y compris des tornades, des ouragans, des blizzards, des tempêtes de verglas, des inondations et des incendies, qui peuvent augmenter en fréquence et en gravité en raison des changements climatiques, ainsi que d'autres catastrophes d'origine humaine. 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) stocks limités et augmentation du coût de l'équipement neuf et usagé; iv) le recrutement et le maintien en poste de chauffeurs qualifiés; v) 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; vi) la conformité aux exigences réglementaires en vigueur; vii) les hausses des taux d'intérêt, des taxes sur les carburants, des

droits de péage et les droits de licence et d'enregistrement; et viii) la hausse des coûts de santé, d'assurance et des sinistres aux États-Unis et ix) l'incidence de la pandémie de COVID-19.

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 (« COVID-19 ») et ses variants 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, y compris les obligations liées aux vaccins, aux tests et au port du masque, lesquelles pourraient limiter la capacité de la Société à répondre à la demande de la clientèle, mais aussi à réduire cette demande. De plus, les obligations imposées par le gouvernement en matière de vaccins, de tests et de masques peuvent accroître le roulement de personnel de la Société et rendre le recrutement plus difficile, en particulier parmi les chauffeurs de la Société.

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. Les risques associés à un ralentissement de l'économie ou à une récession sont décrits dans la rubrique « facteurs de risque » intitulée « Conjoncture économique, conjoncture commerciale et conditions du crédit » publiée par la Société.

L'évolution de la situation, à court et à long terme, en lien avec la COVID-19 a été imprévisible et l'étendue de cette évolution, ainsi que l'incidence qu'elle pourrait avoir sur les activités, la situation financière, l'accès au crédit, les liquidités, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la Société

sont très incertains. Citons notamment la propagation géographique du virus et la durée de l'épidémie, la distribution et la disponibilité des vaccins, les hésitations face à la vaccination; 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.

En novembre 2021, la Occupational Safety and Health Administration (« OSHA ») du département du Travail des États-Unis a publié une norme temporaire d'urgence exigeant que tous les employeurs américains comptant plus de 100 employés veillent à ce que leurs employés soient entièrement vaccinés ou, sinon, qu'ils s'assurent que tous les employés non vaccinés passent un test de dépistage à la COVID-19 avec un résultat négatif au moins une fois par semaine avant de se présenter au travail. Toutefois, la Cour suprême des États-Unis a empêché l'entrée en vigueur de cette norme temporaire d'urgence.

Depuis janvier 2022, le gouvernement canadien interdit aux étrangers non vaccinés, y compris les citoyens américains, de traverser la frontière. Depuis janvier 2022, le gouvernement des États-Unis interdit aux étrangers non vaccinés, y compris les citoyens canadiens, de traverser la frontière canado-américaine et la frontière américano-mexicaine. Ces exigences à la frontière, en plus de toute autre obligation relative aux vaccins, aux tests de dépistage ou au port du masque, pourraient avoir comme répercussion, i) d'amener les employés de la Société à chercher un emploi chez un plus petit employeur, surtout si les obligations futures ne sont imposées qu'à des employeurs de plus grande taille, ou à quitter complètement l'industrie du camionnage, ii) de créer des problèmes de logistique, une augmentation des dépenses et des problèmes opérationnels associés au respect de ces obligations, comme les coûts engagés pour la tenue des tests de dépistage à la COVID-19 pour les employés non vaccinés de la Société, en particulier pour les chauffeurs non vaccinés de la Société iii) d'entraîner une augmentation des coûts liés au recrutement et à la formation des chauffeurs, et iv) d'entraîner une diminution des revenus et d'autres problèmes opérationnels si nous ne sommes pas en mesure de recruter et de maintenir en poste des chauffeurs. Toute obligation liée au vaccin, aux tests ou au port du masque qui serait interprétée comme s'appliquant aux chauffeurs commerciaux réduirait considérablement le bassin de chauffeurs à notre disposition et pour l'ensemble de l'industrie, ce qui aggraverait davantage la pénurie actuelle de chauffeurs. Par conséquent, toute obligation relative aux vaccins, aux tests de dépistage ou au port du masque, dans la mesure où elle entre en vigueur, peut avoir une incidence négative importante sur les activités de la Société, ses activités et sa situation financière.

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

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

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

Assurance. Les activités de la Société comportent des risques inhérents à l'industrie du transport, y compris, notamment, en matière de lésions corporelles, de dommages matériels et d'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 précédentes au Canada, la Société compte un nombre important d'employés syndiqués aux États-Unis et au Canada. 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 d'autres unités commerciales, des changements défavorables des modalités des conventions collectives, ou encore des grèves réelles ou imminentes, les arrêts de travail ou les ralentissements, pourraient avoir une incidence négative importante sur les activités de la Société, la fidélisation de la clientèle, les résultats d'exploitation, la situation financière et les liquidités, et pourraient entraîner une perturbation importante ou des inefficacités dans ses activités, pour les raisons suivantes :

- les règles de travail restrictives pourraient nuire à la capacité de la Société d'améliorer ou de maintenir son efficacité opérationnelle ou pourraient nuire à sa réputation en matière de prestation de services et limiter sa capacité à fournir certains services;
- une grève ou un arrêt de travail pourrait nuire à la rentabilité de la Société et nuire aux relations avec les clients et les employés;
- les expéditeurs peuvent limiter leur recours à des entreprises de camionnage syndiquées en raison de la menace de grèves et d'autres arrêts de travail;
- la Société pourrait ne pas prolonger ou renégocier ses conventions collectives ou subir des augmentations importantes de salaire ou d'avantages sociaux;

- il pourrait y avoir des différends avec les syndicats de la Société;
- un processus d'élection et de négociation pourrait exiger beaucoup de temps de la direction et détourner son attention des 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 des employés syndiqués aux États-Unis. Il pourrait y avoir des risques supplémentaires liés à l'augmentation du nombre d'employés syndiqués aux États-Unis découlant de l'acquisition de UPS Freight. L'incidence que les activités syndiquées de la Société pourraient avoir sur les activités non syndiquées est incertaine.

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. De plus, les inscriptions dans les écoles de conduite pourraient être encore plus limitées par les exigences de distanciation sociale liées à la COVID-19, les obligations de vaccination, de tests et de port du masque, et d'autres exigences réglementaires qui réduisent le nombre de chauffeurs admissibles. 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. L'exemple le plus récent est la Protecting the Rights to Organize (« PRO ») Act, qui a été adoptée par la Chambre des représentants des États-Unis et reçue par le Sénat des États-Unis en mars 2021, et qui a été soumise à l'étude du Comité de la santé, de l'éducation, du travail et des pensions du Sénat des États-Unis. La PRO Act propose d'appliquer le « test ABC » (décrit ci-dessous) pour la classification des travailleurs selon les demandes de règlement déposées en vertu de la Federal Fair Labor Standards Act. On ne sait pas si l'une ou l'autre des mesures législatives proposées entrera en vigueur ou si des exemptions seront accordées pour l'industrie à l'égard de toute loi qui en découlera. 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 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. Toutefois, en janvier 2021, la Cour suprême de la Californie a statué que le critère ABC pouvait s'appliquer rétroactivement à tous les cas qui n'étaient pas encore définitifs à la date de la décision initiale, soit avril 2018. Alors que la Loi devait entrer en vigueur en janvier 2020, un juge fédéral américain en Californie a émis une injonction préliminaire interdisant son application dans l'industrie du camionnage pendant la poursuite déposée par la California Trucking Association (« CTA ») afin d'invalidiser la Loi AB5. La Ninth Circuit a rejeté le raisonnement qui sous-tendait l'injonction en avril 2021, jugeant que la loi fédérale américaine n'avait pas préséance sur la Loi AB5, mais a accordé un sursis pour la mise en œuvre du mandat de la loi AB5 en juin 2021 (empêchant son application et poursuivant temporairement l'injonction), pendant que la CTA demandait à la Cour suprême des États-Unis (la « Cour suprême ») de réviser la décision. En novembre 2021, la Cour suprême a demandé au solliciteur général des États-Unis de se prononcer sur cette affaire. L'injonction demeurera en vigueur jusqu'à ce que la Cour suprême décide d'entendre ou non la cause. Bien que la suspension du mandat de Loi AB5 accorde un délai temporaire à l'application de la Loi AB5, on ne sait toujours pas combien de temps durera ce délai, et si la CTA aura gain de cause pour faire invalider la Loi. Il est également possible que la Loi AB5 entraîne l'adoption d'une législation similaire dans des États autres que la Californie, ce qui pourrait nuire aux résultats d'exploitation et à la rentabilité de la Société.

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 liés à l'entrée sur de nouveaux marchés ou à des offres commerciales où le manque d'expérience préalable ou l'expérience limitée pourrait nous nuire;
- 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 qu'acquisition partielle des activités 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 de l'activité de UPS Freight avant l'acquisition se faisait avec des filiales de UPS. Bien qu'il y ait des ententes de services de transport en vigueur avec ces sociétés affiliées à UPS, elles peuvent décider de réduire leurs activités avec la Société ou de ne plus faire affaire avec elle à l'avenir et nous avons des protections contractuelles limitées pour empêcher la perte de ces activités;
- 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 mise en place de ces systèmes et du personnel pour les faire fonctionner;

- la Société avait une expérience limitée sur le marché américain du transport de lots brisés avant l'acquisition, et elle pourrait échouer dans sa tentative d'intégrer UPS Freight et de l'exploiter de façon rentable;
- compte tenu de la taille et de la complexité des opérations de transport de lots brisés aux États-Unis acquises de UPS Freight, l'attention de la direction peut être détournée des autres secteurs de la Société;
- dans le cadre des acquisitions, un nombre important d'employés américains syndiqués se sont joints à la Société 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. De plus, la Société fait 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 de l'écart d'acquisition et des immobilisations incorporelles. Ce risque de baisse de la valeur des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles est lié au fait que les hypothèses utilisées aux fins de l'évaluation initiale, notamment quant aux taux d'intérêt ou aux flux de trésorerie projetés, pourraient avoir changé lorsque le test de dépréciation doit être effectué.

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

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

Questions environnementales. La Société utilise des cuves de stockage dans certains de ses terminaux de transport au Canada et aux États-Unis. Les lois et les règlements du Canada et des États-Unis imposent généralement une

responsabilité potentielle aux propriétaires ou occupants ou gardiens, actuels et anciens, de biens immobiliers où une contamination s'est produite, ainsi qu'aux parties qui ont pris des dispositions pour l'élimination des déchets dans ces propriétés. Bien que la Société n'ait connaissance d'aucune contamination qui pourrait avoir, si des mesures de réhabilitation ou de dépollution étaient requises, une incidence défavorable importante sur la Société, certaines des installations anciennes ou actuelles de la Société sont exploitées depuis de nombreuses années et, au cours de cette période, la Société ou les propriétaires, exploitants ou gardiens antérieurs des biens immobiliers pourraient avoir produit et éliminé des déchets qui sont ou pourraient être considérés comme dangereux. La responsabilité en vertu de certaines de ces lois et de certains de ces règlements peut être assumée seule ou à titre solidaire, peu importe que l'entreprise était ou non au courant de la présence ou de l'élimination de ces matières ou si les activités à l'origine de la contamination étaient légales au moment où elles se sont produites, ou si elle en était responsable ou non. De plus, la présence de ces substances, ou le défaut de disposer ou d'enlever adéquatement ces substances, pourraient avoir une incidence défavorable sur la capacité de la Société de vendre ou de louer ces biens. Si la Société encourt une responsabilité en vertu de ces lois et règlements et qu'elle n'est pas en mesure de désigner d'autres parties qu'elle peut contraindre de contribuer à ses dépenses et qui en ont financièrement les moyens, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa situation financière et ses résultats opérationnels. Rien ne garantit que la Société ne sera pas tenue un jour d'engager des coûts et passifs importants en vertu des lois environnementales, ni que ses opérations, ses activités ou ses actifs ne seront pas touchés de manière importante par les lois environnementales actuelles ou futures.

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

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

franchises ou licences de la Société, ou refuser de les renouveler, pour des infractions, réelles ou présumées, aux lois ou aux règlements sur l'environnement, et imposer une évaluation environnementale, l'élimination des contaminants, des procédures de suivi ou des mécanismes de contrôle.

Contamination de l'environnement. La Société pourrait faire l'objet d'ordonnances et d'autres actions en justice et procédures par des autorités gouvernementales ou des particuliers en lien avec la contamination de l'environnement, des émissions ou des déversements. Si la Société est impliquée dans un déversement ou tout autre accident impliquant des substances dangereuses, si des substances dangereuses sont déversées lors de leur transport par la Société, s'il y a contamination du sol ou des eaux souterraines à l'emplacement des installations anciennes ou actuelles de la Société ou si cette contamination résulte des activités de la Société, ou si la Société est jugée responsable de contrevenir aux lois ou aux règlements applicables, la Société pourrait se voir imposer des frais et des obligations de décontamination, notamment des amendes ou des pénalités importantes ou une responsabilité civile ou criminelle, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités et les résultats opérationnels de la Société.

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

Dépendance à l'égard des tiers. Certaines parties des activités de la Société dépendent des services de fournisseurs tiers, y compris d'autres sociétés de transport. Pour ces parties des activités de la Société, cette dernière n'est pas propriétaire ni ne contrôle les actifs de transport qui livrent les marchandises des clients, et la Société n'est pas l'employeur des personnes qui participent directement à la livraison des marchandises. Cette dépendance pourrait entraîner des retards relativement à la déclaration de certains événements, y compris le fait de constater des revenus et des réclamations. Ces fournisseurs tiers cherchent d'autres occasions de transport de marchandises et pourraient demander une augmentation de leur rémunération en périodes de grande demande ou de capacités de transport par camion limitées. L'incapacité de la Société de s'assurer les services de ces tiers pourrait limiter considérablement la capacité de la Société de servir ses clients de façon concurrentielle. De plus, si la Société n'est pas en mesure de prévoir de l'équipement nécessaire ou d'autres services de transport pour respecter ses engagements envers ses clients ou pour fournir des services de façon concurrentielle, les résultats opérationnels de la Société pourraient être touchés de façon défavorable et importante. La capacité de la Société

d'obtenir l'équipement nécessaire ou d'autres services de transport peut être touchée par de nombreux risques qui sont indépendants de la volonté de la Société, notamment les pénuries d'équipement dans l'industrie du transport, plus particulièrement au sein des transporteurs dont les services ont été retenus, les interruptions de service en raison de conflits de travail, les changements apportés aux règlements qui ont une incidence sur le transport et les changements des tarifs de transport.

Défaut de remboursement. Les ententes régissant les emprunts actuels de la Société, notamment les facilités de crédit et le prêt à terme, comprennent certaines restrictions et d'autres engagements concernant, entre autres choses, une dette émise, des distributions, des privilèges, des investissements, des acquisitions et des dispositions qui ne sont pas en lien avec le cours des activités et des transactions connexes. Si la Société ne respecte pas les engagements, les restrictions et les exigences prévues dans les conventions de financement qu'elle a conclues, la Société pourrait être en défaut aux termes de la convention pertinente, ce qui pourrait entraîner des défauts croisés aux termes d'autres conventions de financement. Dans le cas d'un tel défaut, si la Société n'arrive pas à obtenir un financement de remplacement ou des modifications à la convention de financement visée ou des dispenses aux termes de la convention de financement visée, la Société pourrait ne pas être en mesure de verser des dividendes à ses actionnaires et ses prêteurs pourraient cesser de verser des avances à la Société, déclarer les dettes de la Société comme étant immédiatement exigibles et payables, omettre de renouveler des lettres de crédit, imposer des restrictions et des exigences rigoureuses à l'égard des activités de la Société, prendre des mesures de forclusion à l'égard de la garantie ou imposer des frais et des coûts de transaction importants. S'il y a déchéance de terme, la conjoncture économique pourrait faire en sorte qu'il soit difficile ou onéreux de refinancer la créance dont l'exigibilité est anticipée, ou la Société pourrait devoir émettre des titres de participation, ce qui pourrait diluer l'actionariat. 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 les facilités de crédit et le prêt à terme, arrivent à échéance à diverses dates allant de 2022 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) les problèmes liés aux composantes et aux chaînes d'approvisionnement qui limitent l'accès au nouvel équipement et font augmenter 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. À l'heure actuelle, les fabricants de tracteurs et de semi-remorques sont confrontés à des pénuries importantes de puces semi-conducteurs et d'autres pièces et fournitures, y compris l'acier, situation qui oblige de nombreux fabricants à réduire ou à suspendre leur production, entraîne une baisse de l'offre de tracteurs et de remorques, la hausse des prix et l'allongement des cycles commerciaux, et qui pourrait avoir une incidence négative importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, en particulier ses charges d'entretien et le maintien en poste des chauffeurs.

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 2021. 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'acquiescer 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, comme les incendies, les tempêtes et les inondations qui peuvent augmenter en fréquence et en gravité en raison des changements climatiques, 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, des pannes de courant, de télécommunications ou d'Internet ou des attentats terroristes. 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. 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'autoassurance 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. À compter de l'exercice clos le 31 décembre 2021, la Société est tenue, conformément à l'article 404 de la Sarbanes-Oxley Act des États-Unis, de fournir un rapport de gestion sur l'efficacité de son contrôle interne en matière de rapports financiers. En outre, le cabinet comptable public enregistré indépendant de la Société doit rendre compte de son évaluation du contrôle interne de la Société en matière d'information financière. La Société a relevé des faiblesses importantes au 31 décembre 2021 dans son contrôle interne en matière de rapports

financiers liés aux contrôles généraux des technologies d'information et au processus de commande à l'encaissement. En raison de ces faiblesses importantes, la Société a conclu qu'elle n'avait pas maintenu des contrôles et procédures et contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière efficaces. De plus, le cabinet comptable public enregistré indépendant de la Société a émis une opinion défavorable indiquant que la Société n'avait pas maintenu un contrôle interne efficace en matière de présentation de l'information financière au 31 décembre 2021. L'équipe de direction de la Société a commencé à prendre des mesures pour élaborer un plan de correction de ces faiblesses importantes, et bien que la Société s'attende à y remédier au cours de l'exercice 2022, la Société ne peut pas être certaine du moment où les mesures correctives seront terminées. Si la Société ne remédie pas entièrement à ces faiblesses importantes ou ne maintient pas des contrôles internes efficaces à l'avenir, cela pourrait entraîner une inexactitude importante des états financiers de la Société, ce qui pourrait faire perdre confiance aux investisseurs dans les états financiers de la Société et faire baisser le cours des actions ordinaires.

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

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

d'actions par la Société est à la seule discrétion du conseil d'administration et dépend des facteurs décrits ci-dessus. Tout rachat futur d'actions par la Société est incertain.

CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES

Afin de dresser les états financiers selon les IFRS, la direction doit faire preuve de jugement, effectuer des estimations et formuler des hypothèses au sujet d'événements futurs. Ces estimations et les hypothèses sur lesquelles elles se fondent influent sur les montants déclarés au titre de l'actif et du passif, sur les renseignements communiqués à l'égard des éléments d'actif et de passif éventuels, ainsi que sur les montants indiqués des revenus et des charges. De telles estimations comprennent l'établissement de la juste valeur des actifs incorporels liés aux regroupements d'entreprises, la détermination des estimations et des hypothèses liées aux tests de dépréciation du goodwill, la détermination des estimations et des hypothèses liées à l'obligation au titre des prestations constituées, et l'établissement des estimations et des hypothèses liées à l'évaluation des provisions pour l'autoassurance 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 BAIIA ainsi que des dépenses en capital
- Multiples du BAIIA d'entreprises publiques comparables

Obligation au titre des prestations constituées

- Taux d'actualisation
- Croissance salariale
- Tables de mortalité

Autoassurance 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, qu'elle juge raisonnables dans les circonstances. La direction modifie ces estimations et hypothèses lorsque les faits et les circonstances l'imposent. Les résultats réels pourraient différer de ces

estimations. Les modifications apportées à ces estimations et hypothèses résultant de changements survenus dans l'environnement économique seront prises en compte dans les états financiers des périodes futures.

MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES

Conventions adoptées au cours de la période considérée

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2021 et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers consolidés 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 consolidés 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 consolidés audités :

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

Contrats déficitaires — Coût d'exécution du contrat (Projet de modification d'IAS 37)

Définition des estimations comptables (modifications d'IAS 8)

La note 3 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2021 fournit de plus amples renseignements.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément aux dispositions du Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, et dans le U.S. Securities Exchange Act de 1934, tel qu'amendé (le « Exchange Act »), 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 des contrôles et procédures de communication de l'information, ainsi que la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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 (tel que défini dans la règle 13a-15(e) et 15d-15(e) dans le Exchange Act) 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; et
- l'information que la Société est tenue de présenter dans ses rapports en vertu des lois applicables sur les valeurs mobilières est enregistrée, traitée, condensée et présentée dans les délais prescrits par ces lois sur les valeurs mobilières.

Au 31 décembre 2021, une évaluation a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef des finances, de la conception et de l'efficacité du fonctionnement des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef des finances ont conclu qu'en raison de faiblesses importantes de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière, tel que décrit ci-dessous dans le rapport annuel de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière, les contrôles et procédures de communication de l'information de la société n'étaient pas efficaces au 31 décembre 2021.

Rapport annuel de la direction sur les 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 (tel que défini dans la règle 13a-15(f) et 15d-15(f) dans le Exchange Act) 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).

Au 31 décembre 2021, une évaluation a été effectuée, sous la supervision du chef de la direction et du chef des finances, de l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef des finances ont conclu qu'il existe des faiblesses importantes, comme décrit ci-dessous, et qu'en raison de ces faiblesses importantes, les contrôles internes à l'égard de l'information financière ne sont pas efficaces au 31 décembre 2021. 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). Une faiblesse importante est une déficience, ou une combinaison de déficiences, dans le contrôle interne à l'égard de

l'information financière, telle qu'il existe une possibilité raisonnable qu'une anomalie significative dans les états financiers annuels ou intermédiaires de la Société ne soit pas prévenue ou détectée en temps opportun.

En lien avec l'évaluation des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société, les déficiences de contrôles suivantes ont été considérées comme des faiblesses importantes :

- **Contrôles généraux informatiques** : la société présentait une agrégation de lacunes de contrôle au sein de ses contrôles généraux de la technologie de l'information (TI) dans plusieurs systèmes supportant les processus opérationnels de la Société, y compris des lacunes liées aux contrôles d'accès, à la gestion des changements et des utilisateurs ayant des accès hautement privilégiés. La société a conclu que les contrôles automatisés au niveau des processus et les contrôles manuels qui dépendent de l'information provenant des systèmes affectés où les risques ne pouvaient pas être atténués étaient inefficaces car ils auraient pu être affectés négativement par les déficiences dans les contrôles généraux informatiques; et
- **Processus de commande à l'encaissement** : En raison de la faiblesse matérielle décrite ci-dessus, les contrôles automatisés et manuels dépendants de l'information provenant des systèmes affectés autour des processus de commande à l'encaissement, qui comprennent la facturation et la tarification se sont avérés inefficaces. En outre, la révision et la documentation des contrôles manuels était également insuffisante.

Nonobstant ces faiblesses importantes, la direction a conclu que les états financiers consolidés audités de la Société au 31 décembre 2021 et pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière, les résultats d'exploitation, les variations des capitaux propres et les flux de trésorerie de la Société conformément aux IFRS. Ces faiblesses importantes n'ont pas eu d'incidence sur l'information financière de la Société et, par conséquent, il n'y a eu aucun ajustement important dans les états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 et il n'y a eu aucun changement dans les résultats financiers publiés précédemment. Cependant, étant donné que les faiblesses importantes créent une possibilité raisonnable qu'une anomalie significative dans nos états financiers ne soit pas prévenue ou détectée en temps opportun, nous avons conclu qu'au 31 décembre 2021, le contrôle interne à l'égard de l'information financière n'était pas efficace.

L'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2021 a été auditée par KPMG LLP, cabinet d'experts-comptables enregistré qui a audité les états financiers consolidés et qui est inclus dans les états financiers consolidés de la Société. L'opinion défavorable de KPMG LLP, telle qu'énoncée dans son rapport, est que la Société n'a pas maintenu efficacement le contrôle interne à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2021.

Limitation de la portée de la conception

Comme le permettent les règles applicables en matière de valeurs mobilières, la Société a limité la portée de ses contrôles et procédures de communication de l'information et de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière afin d'exclure les contrôles, politiques et procédures de UPS Freight (maintenant TForce Freight), car elle n'a pas été acquise plus de 365 jours avant la fin de l'exercice auquel se rapportent les certificats du président et chef de la direction et du chef de la direction financière. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, TForce Freight représente 39,1 % des actifs courants, 27,8 % des actifs non courants, 21,1 % des passifs courants, 17,6 % des passifs non courants, 31,8 % du total des revenus et 18,5 % du bénéfice net.

La Société est tenu de et inclurera TForce Freight dans ses contrôles et procédures de communication de l'information et de ses contrôles à l'égard de l'information financière à partir du deuxième trimestre de 2022.

Plan de remédiation

La direction a initié et continue de mettre en œuvre des mesures correctives conçues pour s'assurer que les lacunes des contrôles contribuant aux faiblesses importantes sont corrigées, de sorte que ces contrôles soient conçus, mis en œuvre et fonctionnent efficacement. Les actions de remédiation comprennent :

- Formation supplémentaire pour les exécutants de contrôle et les réviseurs;
- Obtenir des ressources supplémentaires pour aider à la correction, y compris l'embauche d'experts en la matière et l'utilisation de consultants si nécessaire;
- Mettre en œuvre un plan d'examen et de test de la gestion informatique pour surveiller les contrôles généraux informatiques avec un accent particulier sur les systèmes prenant en charge nos processus d'établissement de rapports financiers; et
- Rapports trimestriels améliorés sur les mesures correctives au comité de vérification de notre conseil d'administration.

Alors que la remédiation des contrôles clés liés aux contrôles généraux informatiques et au processus de commande à l'encaissement devrait être achevée au cours de l'exercice 2022, la Société ne peut pas être certaine de la date à laquelle la remédiation sera complétée. Les faiblesses importantes ne seront pas considérées comme entièrement corrigées tant que les contrôles applicables ne fonctionneront pas pendant une période de temps suffisante et que la direction n'aura pas conclu, par des tests, que ces contrôles fonctionnent efficacement.

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

Outre les faiblesses importantes décrites ci-dessus, le processus de correction décrit ci-dessus et la mise en œuvre de contrôles liés à TForce Freight, il n'y a eu aucun changement apporté aux contrôles internes de la Société à l'égard

de l'information financière au cours du trimestre clos le 31 décembre 2021 qui ait eu une incidence importante ou soit raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière.



RAPPORT DU CABINET D'EXPERTS-COMPTABLES INSCRIT ET INDÉPENDANT

Aux actionnaires et au conseil d'administration de TFI International Inc.

Opinion sur les états financiers consolidés

Nous avons effectué l'audit des états consolidés de la situation financière ci-joint de TFI International Inc. (la « Société ») aux 31 décembre 2021 et 2020, des états consolidés connexes du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020, ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés »). À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2021 et 2020, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'elles ont été publiées par l'International Accounting Standards Board.

Nous avons également effectué l'audit, conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (« PCAOB ») des États-Unis, du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société au 31 décembre 2021 en nous fondant sur les critères établis dans le document Internal Control – Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Commission Treadway et notre rapport daté du 14 mars 2022 exprimait une opinion défavorable sur l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société.

Fondement de l'opinion

La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base nos audits. Nous sommes un cabinet d'experts-comptables inscrit auprès du PCAOB et nous sommes tenus d'être indépendants de la Société conformément aux lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières et aux règles et règlements applicables de la Securities and Exchange Commission et du PCAOB.

Nous avons effectué nos audits selon les normes du PCAOB. Ces normes requièrent que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Nos audits impliquent la mise en œuvre de procédures en vue d'évaluer les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et la mise en œuvre de procédures pour répondre à ces risques. Ces procédures comprennent le contrôle par sondages d'éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Nos audits comportent également l'appréciation des principes comptables retenus et des estimations comptables importantes faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés. Nous estimons que nos audits constituent un fondement raisonnable à notre opinion.



Questions critiques de l'audit

Les questions critiques de l'audit communiquées ci-après sont des éléments découlant de l'audit des états financiers consolidés de la période considérée qui ont été communiqués au comité d'audit, ou qui doivent l'être, et qui : 1) portent sur les comptes ou les informations à fournir qui sont significatifs en ce qui a trait aux états financiers consolidés et 2) font intervenir des jugements particulièrement difficiles, subjectifs ou complexes de notre part de l'auditeur. La communication de questions critiques de l'audit ne modifie en rien notre opinion sur les états financiers consolidés pris dans leur ensemble et, en communiquant les questions critiques de l'audit ci-après, nous n'exprimons pas d'opinions distinctes sur les questions critiques de l'audit ou sur les comptes ou informations fournies auxquels elles se rapportent.

Évaluation de la juste valeur provisoire des terrains et des bâtiments acquis dans le cadre de l'acquisition de UPS Ground Freight, Inc.

Comme il est indiqué à la note 5 des états financiers consolidés, le 30 avril 2021, la Société a réalisé l'acquisition de UPS Ground Freight, Inc., les divisions de transport de lots brisés et de lots complets dédiés de United Parcel Service, Inc. Du fait du regroupement d'entreprises, la Société a acquis, entre autres actifs, des terrains et des bâtiments ayant une juste valeur provisoire de 735,9 millions de dollars. Au 31 décembre 2021, les justes valeurs évaluées relativement à l'acquisition de UPS Ground Freight, Inc. étaient provisoires, y compris pour ce qui est des terrains et des bâtiments. La juste valeur provisoire des terrains et des bâtiments a été déterminée par la direction à l'aide de la technique par comparaison de marché et de la technique des coûts. Le modèle d'évaluation prend en compte le prix du marché pour des sites comparables, lorsqu'ils sont disponibles, et considère le coût de remplacement amorti qui reflète les ajustements pour la détérioration physique, le cas échéant. Les données d'entrée importantes comprenaient les prix du marché pour des sites comparables et le coût de reconstruction moyen. Un profit réalisé sur l'acquisition à des conditions avantageuses préliminaire de 193,5 M\$ a été comptabilisé à l'état du résultat au 31 décembre 2021.

Nous avons déterminé que l'évaluation de la juste valeur provisoire des terrains et des bâtiments acquis dans le cadre de l'acquisition de UPS Ground Freight, Inc. constituait une question critique de l'audit. Un degré élevé de subjectivité a exigé des jugements importants de la part de l'auditeur pour évaluer les prix du marché pour des sites comparables et les coûts de reconstruction moyens pour des immeubles amortis comparables. Par ailleurs, les procédures ont nécessité le recours à des professionnels possédant des compétences et des connaissances spécialisées.

Les procédures qui suivent sont les principales procédures que nous avons mises en œuvre pour traiter cette question critique de l'audit. Nous avons évalué la conception et testé l'efficacité du fonctionnement de certains contrôles internes ayant trait au processus d'évaluation provisoire à la date d'acquisition des terrains et des bâtiments, y compris les contrôles relatifs à l'élaboration de certaines hypothèses. Pour un échantillon de terrains, nous avons comparé les prix du marché utilisés par la direction à des données de marché externes pour des terrains comparables. Pour des bâtiments sélectionnés, nous avons comparé les coûts de reconstruction moyens utilisés par la direction à des données de marché externes pour des bâtiments comparables. Nous avons demandé à des professionnels en évaluation possédant des compétences et des connaissances spécialisées de participer à la mission. Ces professionnels nous ont aidés à évaluer les méthodes d'évaluation et certaines hypothèses utilisées pour établir la juste valeur provisoire des terrains et des bâtiments.



Appréciation des provisions d'autoassurance

Comme il est mentionné à la note 16 des états financiers consolidés, les provisions d'autoassurance de la Société s'élevaient à 69,5 millions de dollars au 31 décembre 2021. Comme il est mentionné à la note 3 I), la provision d'autoassurance représentent la partie non assurée des demandes de règlements en souffrance à la fin de l'année qui sont en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. La Société inscrit une estimation des provisions eu égard aux décaissements futurs estimés accumulés qui sont associés à la part d'autoassurance pour des demandes de règlement présentées en fin d'exercice et encourues, mais non encore déclarées.

Nous avons déterminé que l'appréciation des provisions d'autoassurance constituait une question critique de l'audit. Des jugements importants de la part de l'auditeur ont été nécessaires pour évaluer les sommes qui devront ultimement être payées pour régler ces demandes. Les hypothèses importantes qui ont influé sur l'estimation des provisions incluent la prise en compte de l'historique des demandes de règlement, les facteurs de gravité affectant les montants ultimement payés servant à établir la courbe d'évolution des pertes, et les niveaux actuels et anticipés de coûts par demande de règlement qui permettent d'établir les ratios des sinistres aux primes attendus. De plus, les provisions tenaient compte des estimations des demandes de règlement encourues mais non encore déclarées, et des compétences et des connaissances spécialisées se sont avérées nécessaires pour l'évaluation des méthodes et des hypothèses actuarielles employées pour apprécier les estimations.

Les procédures qui suivent sont les principales procédures que nous avons mises en œuvre pour traiter cette question critique de l'audit. Nous avons évalué la conception et testé l'efficacité du fonctionnement de certains contrôles internes portant sur le rapprochement et le suivi de la provision d'autoassurance de la Société. En ce qui concerne les demandes de règlement dont l'estimation est déterminée à l'aide de méthodes actuarielles, lesquelles tenaient compte notamment de toutes les demandes de règlement encourues, mais non encore déclarées, nous avons demandé à des professionnels en actuariat possédant des compétences et des connaissances spécialisées de participer à la mission. Ces professionnels nous ont aidés à :

- comparer les méthodes actuarielles d'établissement des réserves de la Société avec les normes actuarielles généralement reconnues;
- évaluer les hypothèses employées pour déterminer les provisions, y compris la courbe d'évolution des pertes et les ratios des sinistres aux primes attendus;
- élaborer une fourchette des provisions attendues, y compris pour les demandes de règlement encourues, mais non encore déclarées, en appliquant des méthodes et des hypothèses actuarielles aux données de la Société et en les comparant avec les provisions estimées de la Société.

En ce qui a trait aux demandes de règlement dont l'estimation n'est pas établie au moyen de méthodes actuarielles, pour les demandes de règlement sélectionnées, nous avons confirmé auprès des avocats externes de la Société l'évaluation des demandes de règlement et toute demande de règlement qui ne serait pas incluse.



KPMG A. N. S. / S. E. N. C. R. L.

Nous agissons à titre d'auditeur de la Société depuis 2003.

Montréal, Canada

Le 14 mars 2022



RAPPORT DU CABINET D'EXPERTS-COMPTABLES INSCRIT ET INDÉPENDANT

Aux actionnaires et au conseil d'administration de TFI International Inc.

Opinion sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière

Nous avons effectué l'audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière de TFI International Inc. (la « Société ») au 31 décembre 2021 en nous fondant sur les critères établis dans le document Internal Control – Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Commission Treadway. À notre avis, en raison de l'effet des faiblesses significatives, décrites ci-après, sur l'atteinte des objectifs des critères de contrôle, la Société ne maintenait pas un contrôle interne à l'égard de l'information financière efficace au 31 décembre 2021, selon les critères établis dans le document Internal Control – Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Commission Treadway.

Nous avons également effectué l'audit, conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (« PCAOB ») des États-Unis, des états consolidés de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2021 et 2020, des états consolidés connexes du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 2020, ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés ») et notre rapport daté du 14 mars 2022, exprimait une opinion sans réserve sur ces états financiers consolidés.

Une faiblesse significative est une déficience ou une combinaison de déficiences du contrôle interne à l'égard de l'information financière de telle sorte qu'il y a une possibilité raisonnable qu'une anomalie significative dans les états financiers annuels ou intermédiaires de la société ne puisse être prévenue ou détectée à temps. Les faiblesses significatives suivantes ont été relevées et incluses dans l'appréciation de la direction :

- Contrôles généraux des TI : La Société cumulait plusieurs déficiences de contrôle au niveau des contrôles généraux des technologies de l'information (TI) touchant de multiples systèmes de soutien des processus d'affaires de la Société, y compris des déficiences relatives aux contrôles des accès des utilisateurs, à la gestion des changements et aux accès privilégiés. Les contrôles automatisés et manuels au niveau des processus qui sont tributaires de l'information provenant des systèmes de TI touchés, lorsque les risques ne pouvaient pas être atténués, étaient inefficaces parce qu'ils auraient pu subir l'incidence négative des déficiences au niveau des contrôles généraux des TI;
- Processus de la commande à l'encaissement : En raison de la faiblesse significative décrite plus haut, il a été établi que les contrôles automatisés et manuels qui sont tributaires de l'information provenant des systèmes de TI touchés en ce qui concerne le processus de la commande à l'encaissement, lequel englobe les processus secondaires de facturation et de fixation des prix, n'étaient pas efficaces. De plus, l'examen des contrôles manuels au niveau des processus et la documentation était inadéquat.



Les faiblesses significatives ont été prises en compte pour déterminer la nature, le calendrier et l'étendue des sondages d'audit mis en application dans le cadre de notre audit des états financiers consolidés de 2021, et le présent rapport est sans incidence sur notre rapport sur ces états financiers consolidés.

La Société a acquis UPS Ground Freight, Inc. (maintenant TForce Freight, Inc.) en 2021, et la direction a exclu, de son appréciation de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société au 31 décembre 2021, le contrôle interne à l'égard de l'information financière de TForce Freight, Inc. associé à 39,1 % des actifs courants et 27,8 % des actifs non courants, à 21,1 % des passifs courants, à 17,6 % des passifs non courants, à 31,8 % des revenus totaux et à 18,5 % du bénéfice net inclus dans les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2021 et pour l'exercice clos à cette date. Notre audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société excluait aussi une évaluation du contrôle interne à l'égard de l'information financière de TForce Freight, Inc.

Fondement de l'opinion

Le maintien d'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière ainsi que l'appréciation, incluse dans la section Rapport annuel de la direction sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière du rapport de gestion de la Société, de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière incombent à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société, sur la base notre audit. Nous sommes un cabinet d'experts-comptables inscrit auprès du PCAOB et nous sommes tenus d'être indépendants de la Société conformément aux lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières et aux règles et règlements applicables de la Securities and Exchange Commission et du PCAOB.

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes du PCAOB. Ces normes requièrent que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable qu'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière était maintenu, dans tous ses aspects significatifs. Notre audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière a comporté l'acquisition d'une compréhension du contrôle interne à l'égard de l'information financière, une évaluation du risque de l'existence d'une faiblesse significative, des tests et une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement du contrôle interne en fonction de notre évaluation du risque, ainsi que la mise en œuvre des autres procédures que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances. Nous estimons que notre audit constitue un fondement raisonnable à notre opinion.



Définition et limites du contrôle interne à l'égard de l'information financière

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière d'une société est un processus conçu pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux principes comptables généralement reconnus. Il comprend les politiques et procédures qui 1) concernent la tenue de dossiers suffisamment détaillés qui donnent une image fidèle des opérations et des cessions d'actifs de la société, 2) fournissent une assurance raisonnable que les opérations sont enregistrées comme il se doit pour établir les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus et que les encaissements et décaissements de la société ne sont faits qu'avec l'autorisation de la direction et du conseil d'administration de la société, et 3) fournissent une assurance raisonnable concernant la prévention ou la détection à temps de toute acquisition, utilisation ou cession non autorisée d'actifs de la société qui pourrait avoir une incidence significative sur les états financiers.

En raison des limites qui lui sont inhérentes, il se peut que le contrôle interne à l'égard de l'information financière ne permette pas de prévenir ou de détecter certaines anomalies. De plus, toute projection du résultat d'une évaluation de son efficacité sur des périodes futures comporte le risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison de changements de situation ou que le niveau de respect des politiques ou des procédures diminue.

*KPMG A.R.L. / S.E.N.C.R.L.**

Montréal, Canada

Le 14 Mars 2022

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020*
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		19 292	4 297
Clients et autres débiteurs	6	1 056 023	597 873
Fournitures en stock		24 402	8 761
Impôt sur le revenu à recouvrer		6 080	7 606
Charges payées d'avance		54 518	29 904
Actifs détenus en vue de la vente		1 943	4 331
Actifs courants		1 162 258	652 772
Immobilisations corporelles	8	2 331 874	1 074 428
Actifs au titre de droits d'utilisation	9	398 533	337 285
Immobilisations incorporelles	10	1 792 921	1 747 663
Autres actifs	11	37 842	23 899
Actifs d'impôt différé	17	29 695	11 207
Actifs non courants		4 590 865	3 194 482
Total des actifs		5 753 123	3 847 254
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	12	861 362	468 238
Impôt sur le revenu à payer		16 250	33 220
Provisions	16	39 012	17 452
Autres passifs financiers		10 566	4 031
Dette à long terme	13	363 586	42 997
Obligations locatives	14	115 344	88 522
Passifs courants		1 406 120	654 460
Dette à long terme	13	1 244 508	829 547
Obligations locatives	14	313 862	267 464
Avantages du personnel	15	68 037	15 502
Provisions	16	83 630	36 803
Autres passifs financiers		8 033	22 699
Passifs d'impôt différé	17	408 622	232 167
Passifs non courants		2 126 692	1 404 182
Total des passifs		3 532 812	2 058 642
Capitaux propres			
Capital social	18	1 133 181	1 120 049
Surplus d'apport	18, 20	39 150	19 783
Cumul des autres éléments du résultat global		(144 665)	(154 723)
Résultats non distribués		1 192 645	803 503
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société		2 220 311	1 788 612
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	26		
Événements subséquents	28		
Total des passifs et des capitaux propres		5 753 123	3 847 254

* Retraité pour changement de politique comptable (voir note 10)

Les notes des pages 63 à 111 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration :



administrateur

Alain Bédard



administrateur

André Bédard

TFI International Inc.
**ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2021 ET 2020**

<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Note	2021	2020
Revenus		6 468 785	3 484 303
Surcharge de carburant		751 644	296 831
Revenus totaux		7 220 429	3 781 134
Charges liées aux matières et aux services	21	3 815 453	2 051 835
Charges liées au personnel	22	1 974 081	888 185
Autres charges opérationnelles		380 342	150 572
Amortissement des immobilisations corporelles	8	225 007	170 520
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9	112 782	80 496
Amortissement des immobilisations incorporelles	10	55 243	48 213
Profit sur la vente d'une entreprise		-	(306)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	5	(193 549)	(4 008)
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(24 644)	(7 888)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(1 282)	(1 159)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments		19	6
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(12 209)	(11 899)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		1	-
Total des charges opérationnelles		6 331 244	3 364 567
Bénéfice opérationnel		889 185	416 567
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	23	(5 127)	(2 776)
Charges financières	23	78 145	56 686
Charges financières nettes		73 018	53 910
Bénéfice avant impôt sur le résultat		816 167	362 657
Charge d'impôt sur le résultat	24	151 806	86 982
Bénéfice net de l'exercice attribuable aux propriétaires de la Société		664 361	275 675
Bénéfice par action attribuable aux propriétaires de la Société			
Bénéfice de base par action	19	7,14	3,09
Bénéfice dilué par action	19	6,97	3,03

Les notes des pages 63 à 111 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	2021	2020
Bénéfice net de l'exercice attribuable aux propriétaires de la Société	664 361	275 675
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice des exercices futurs :		
Écarts de conversion	12 960	21 182
Couverture d'investissement net, après impôt	(15 542)	(2 010)
Variation de la juste valeur de la couverture de flux de trésorerie, après impôts	-	(487)
Avantages du personnel, après impôt	87	(10)
Éléments qui ne peuvent jamais être reclassés en bénéfice :		
Réévaluation des régimes à prestations définies, après impôt	(4 128)	(1 623)
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :		
Profit latent sur les placements dans des titres de capitaux propres évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, après impôt	24 147	-
Autres éléments du résultat global pour la période, après impôt	17 524	17 052
Total du résultat global de la période attribuable aux propriétaires de la Société	681 885	292 727

Les notes des pages 63 à 111 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Perte latente cumulée du régime d'avantage du personnel	Gain (perte) cumulé sur couverture de flux de trésorerie	Écarts de conversion cumulés et couverture d'investissement net	Gain (perte) latent cumulé sur investissement en capitaux propres	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société
Solde au 31 décembre 2020*		1 120 049	19 783	(379)	-	(154 344)	-	803 503	1 788 612
Bénéfice net de l'exercice		-	-	-	-	-	-	664 361	664 361
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	87	-	(2 582)	24 147	(4 128)	17 524
Gain (perte) réalisé sur des titres de capitaux propres		-	-	-	-	-	(11 594)	11 594	-
Total du résultat global de l'exercice		-	-	87	-	(2 582)	12 553	671 827	681 885
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	20	-	27 577	-	-	-	-	-	27 577
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	18, 20	26 324	(3 266)	-	-	-	-	-	23 058
Dividendes aux propriétaires de la Société	18	-	-	-	-	-	-	(89 121)	(89 121)
Rachat d'actions propres	18	(23 449)	-	-	-	-	-	(174 704)	(198 153)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	18, 20	10 257	(4 944)	-	-	-	-	(18 860)	(13 547)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		13 132	19 367	-	-	-	-	(282 685)	(250 186)
Solde au 31 décembre 2021		1 133 181	39 150	(292)	-	(156 926)	12 553	1 192 645	2 220 311
Solde au 31 décembre 2019*		678 915	19 549	(369)	487	(173 516)	-	632 661	1 157 727
Bénéfice net de l'exercice		-	-	-	-	-	-	275 675	275 675
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	(10)	(487)	19 172	-	(1 623)	17 052
Total du résultat global de l'exercice		-	-	(10)	(487)	19 172	-	274 052	292 727
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	20	-	7 046	-	-	-	-	-	7 046
Options d'achat d'actions exercées	18, 20	25 915	(4 554)	-	-	-	-	-	21 361
Émission d'actions, net des dépenses	18	425 350	-	-	-	-	-	-	425 350
Dividendes aux propriétaires de la Société	18	-	-	-	-	-	-	(72 735)	(72 735)
Rachat d'actions propres	18	(12 025)	-	-	-	-	-	(25 996)	(38 021)
Règlement net des unités d'actions restreintes	18, 20	1 894	(2 258)	-	-	-	-	(4 479)	(4 843)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		441 134	234	-	-	-	-	(103 210)	338 158
Solde au 31 décembre 2020*		1 120 049	19 783	(379)	-	(154 344)	-	803 503	1 788 612

* Retraité pour changement de politique comptable (voir note 10)

Les notes des pages 63 à 111 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Note	2021	2020
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Bénéfice net de l'exercice		664 361	275 675
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :			
Amortissement des immobilisations corporelles	8	225 007	170 520
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9	112 782	80 496
Amortissement des immobilisations incorporelles	10	55 243	48 213
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	20	15 424	7 046
Charges financières, montant net	23	73 018	53 910
Charge d'impôt sur le résultat	24	151 806	86 982
Profit sur la vente d'une entreprise		-	(306)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		(193 549)	(4 008)
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(24 625)	(7 882)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(1 282)	(1 159)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(12 209)	(11 899)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		1	-
Avantages du personnel		(20 193)	(1 656)
Provisions, net des paiements		21 890	7 930
		1 067 674	703 862
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	7	41 940	33 661
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles avant ce qui suit		1 109 614	737 523
Intérêts payés		(65 453)	(50 366)
Impôts sur le résultat payés		(188 810)	(73 256)
Règlement d'un contrat dérivé		-	(3 039)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		855 351	610 862
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	8	(268 656)	(142 710)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		92 842	52 116
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		19 869	24 480
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	10	(7 143)	(1 665)
Produits de la vente d'une entreprise		-	2 351
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(1 008 131)	(327 650)
Acquisitions de placements		(35 913)	(7 446)
Produits de la vente de placements		40 686	-
Produits de l'encaissement d'un de billet à ordre		-	18 892
Autres		3 789	3 151
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		(1 162 657)	(378 481)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Diminution du découvert bancaire		(7 173)	(2 231)
Produits tirés de la dette à long terme		661 039	33 175
Remboursement de la dette à long terme	13	(43 868)	(191 221)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables	13	118 859	(326 201)
Remboursement des obligations locatives	14	(115 336)	(82 587)
(Diminution) augmentation des autres passifs financiers		(11 216)	4 738
Dividendes payés		(85 386)	(67 604)
Rachat d'actions propres	18	(198 153)	(38 021)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	18	20 114	21 361
Rachat d'actions propres pour le règlement d'unités d'actions restreintes	18	(16 579)	(4 843)
Produit de l'émission d'actions ordinaires, net des dépenses	18	-	425 350
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		322 301	(228 084)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		14 995	4 297
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice		4 297	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice		19 292	4 297

Les notes des pages 63 à 111 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

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 consolidés de la Société aux 31 décembre 2021 et 2020 et pour les exercices 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**

Les présents états financiers consolidés ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »).

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 14 mars 2022.

b) Base d'évaluation

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

c) Monnaie fonctionnelle et de présentation

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains (\$ US). Toute l'information contenue dans ces états financiers consolidés est présentée en \$ US, sauf indication contraire.

La monnaie fonctionnelle de la Société est le dollar canadien (« \$ CA »). 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 et couverture d'investissement net.

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, obligation au titres des prestations constituées 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 notes suivantes incluent des renseignements sur les incertitudes liées aux jugements clés, aux hypothèses et aux estimations qui risquent le plus d'entraîner un ajustement important au cours du prochain exercice financier :

Note 5 – Calcul de la juste valeur des immobilisations incorporelles et terrains et bâtiments découlant des regroupements d'entreprises.

Note 10 – Détermination des estimations et des hypothèses relatives à la détermination de la valeur recouvrable du goodwill dans le cadre des tests de dépréciation.

Note 15 – Détermination des estimations et des hypothèses relatives à l'évaluation de l'obligation au titre des prestations constituées.

Note 16 - Détermination des estimations et des hypothèses utilisées dans le cadre de l'évaluation des provisions pour litiges et d'autoassurance.

3. Principales conventions comptables

Les conventions comptables présentées ci-dessous ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans ces états financiers consolidés, sauf indication contraire. Les conventions comptables ont été appliquées de manière uniforme par les entités du Groupe.

a) Méthode de consolidation

i) Regroupements d'entreprises

Le Groupe évalue le goodwill comme la juste valeur de la contrepartie transférée, ce qui comprend la juste valeur des passifs découlant des accords de contrepartie conditionnelle, moins le montant net comptabilisé pour les actifs identifiables acquis et les passifs identifiables pris en charge, tous ces éléments étant évalués à la juste valeur à la date d'acquisition. Si l'excédent est négatif, un profit résultant d'une acquisition à des conditions avantageuses est immédiatement comptabilisé dans le bénéfice.

Les coûts de transaction, autres que ceux associés à l'émission de titres d'emprunt ou de capitaux propres, que le Groupe engage en lien avec un regroupement d'entreprises, sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

ii) Filiales

Les filiales sont des entités sur lesquelles le Groupe exerce un contrôle. Le Groupe contrôle une entité lorsqu'il est exposé, ou a droit, à des rendements variables du fait de sa participation dans l'entité et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il exerce sur l'entité. Les états financiers des filiales sont inclus dans les états financiers consolidés à partir de la date à laquelle le contrôle est obtenu jusqu'à la date à laquelle le contrôle cesse.

iii) Transactions éliminées au moment de la consolidation

Les soldes et les transactions intragroupes, de même que les profits et pertes latents qui découlent de transactions intragroupes, sont éliminés au moment de la préparation des états financiers consolidés.

b) Monnaies étrangères**i) Transactions en monnaie étrangère**

Les transactions en monnaie étrangère sont converties dans la monnaie fonctionnelle respective des entités du Groupe aux taux de change en vigueur à la date des transactions. Les actifs et passifs monétaires libellés en devises étrangères sont convertis dans la monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Le gain ou la perte de change sur les éléments monétaires correspond à la différence entre le coût amorti en monnaie fonctionnelle au début de la période, ajusté en fonction du taux d'intérêt effectif et des paiements versés pendant la période, et le coût amorti en monnaie étrangère convertie aux taux de change à la date de clôture. Les actifs et passifs non monétaires qui sont évalués au coût historique en devises étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de la transaction. Les éléments de revenus et de charges libellés en devises étrangères sont convertis à la date des transactions. Les gains et les pertes sont comptabilisés dans le bénéfice.

ii) Établissements étrangers

Les actifs et les passifs des établissements étrangers, y compris le goodwill et les ajustements de la juste valeur découlant des regroupements d'entreprises, sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Les revenus et les charges des établissements étrangers sont convertis en dollars canadiens au taux de change moyen en vigueur au cours de la période.

Les écarts de change sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts de conversion cumulés.

Si l'établissement étranger fait l'objet d'une cession, le montant pertinent des écarts de conversion cumulés est transféré au bénéfice en tant qu'élément du profit ou de la perte découlant de la cession. En cas de cession partielle d'une filiale dont le contrôle est maintenu, la proportion pertinente d'un tel montant cumulatif est réattribuée à la participation ne donnant pas le contrôle. Pour toute autre cession partielle d'un établissement étranger, la proportion pertinente est reclassée dans le bénéfice.

Les gains ou pertes de change découlant d'un élément monétaire à recevoir d'un établissement étranger, ou qui doit lui être payé, dont le règlement n'est ni prévu ni susceptible de se produire dans un avenir prévisible et qui, de fait, est considéré comme faisant partie du placement net dans l'établissement étranger, sont constatés dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts de conversion cumulés.

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.

c) Instruments financiers**i) Actifs financiers non dérivés**

Le Groupe constate initialement un actif financier à la date de transaction à laquelle le Groupe devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Un actif financier est mesuré initialement à la juste valeur, à l'exception des comptes clients qui sont initialement évalués à leur prix de transaction lorsque les comptes clients ne contiennent pas de composante financière significative. Si l'actif financier n'est pas comptabilisé ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net, l'évaluation initiale comprend alors les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à la création de l'actif. À la constatation initiale, le Groupe classe ses actifs financiers comme évalués ultérieurement soit au coût amorti, soit à la juste valeur, en fonction de son modèle économique de gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers et en fonction de l'objectif pour laquelle les actifs financiers ont été acquis.

Le Groupe décomptabilise un actif financier lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie liés à l'actif arrivent à expiration, ou lorsqu'il transfère les droits contractuels de recevoir les flux de trésorerie de l'actif financier dans le cadre d'une transaction où la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété de l'actif financier sont transférés. Toute participation dans les actifs financiers transférés qui est créée ou conservée par le Groupe est comptabilisée en tant qu'actif ou que passif distinct.

Les actifs et les passifs financiers font l'objet d'une compensation et le solde net est présenté dans les états consolidés de la situation financière si, et seulement si, le Groupe a un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants et s'il a l'intention soit de régler le montant net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément.

Actifs financiers évalués au coût amorti

Un actif financier est ultérieurement évalué au coût amorti selon la méthode des intérêts effectifs, déduction faite des pertes de valeur, si :

- l'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs dans l'intention de percevoir les flux de trésorerie contractuels; et
- les modalités contractuelles de l'actif financier donnent lieu à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts à des dates précises.

Le Groupe classe ses équivalents de trésorerie, clients et autres débiteurs, et le billet à ordre comme actifs financiers évalués au coût amorti.

Le Groupe comptabilise les corrections de valeur au titre des pertes de crédit attendues sur les actifs financiers qui sont évalués au coût amorti. Le Groupe dispose d'un portefeuille de créances clients à la date de clôture. Le Groupe utilise une matrice pour déterminer les pertes attendues sur la durée de vie pour les créances clients.

Le Groupe utilise les tendances historiques de la probabilité de défaut, le moment des recouvrements et le montant de la perte subie, qu'il ajuste selon le jugement de la direction quant à savoir si la conjoncture économique et les conditions de crédit actuelles sont telles que les pertes réelles sont susceptibles d'être plus élevées ou moins élevées que ne le portent à croire les tendances historiques.

Le montant d'une perte de valeur sur un actif financier évalué au coût amorti correspond à la différence entre la valeur comptable de cet actif et la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés et actualisés au taux d'intérêt effectif initial de l'actif. Les pertes sont comptabilisées dans le bénéfice (la perte) et portées en diminution des clients et autres débiteurs dans un compte de correction de valeur.

Actifs financiers évalués à la juste valeur

Ces actifs sont évalués à la juste valeur et les changements, notamment les produits d'intérêts ou les revenus de dividendes, sont comptabilisés dans le résultat. En revanche, pour les placements dans des instruments de capitaux propres qui ne sont pas détenus à des fins de transaction, le Groupe peut choisir lors de la comptabilisation initiale de présenter les gains ou les pertes dans les autres éléments du résultat global. Pour les placements évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, les gains ou les pertes ne sont jamais reclassés en résultat net, et aucune perte de valeur n'est comptabilisée en résultat net. Les dividendes obtenus de ces placements sont comptabilisés en résultat net, à moins que le dividende constitue un remboursement d'une partie du coût du placement.

Actifs financiers évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global

Le groupe peut faire le choix irrévocable, lors de la comptabilisation initiale, de présenter dans les autres éléments du résultat global les variations futures de la juste valeur d'un placement particulier en instruments de capitaux propres qui serait autrement évalué à la juste valeur par le biais du résultat net. Ce choix est appliqué pour chaque placement distinct.

ii) Passifs financiers non dérivés

Le Groupe comptabilise initialement les titres d'emprunt émis et les passifs subordonnés à la date où ils sont créés. Tous les autres passifs financiers sont initialement constatés à la date de transaction à laquelle le Groupe devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque les obligations contractuelles auxquelles il est lié sont acquittées ou annulées ou lorsqu'elles arrivent à échéance.

Les passifs financiers sont classés comme passifs financiers évalués au coût amorti et comme passifs financiers évalués à la juste valeur.

Passifs financiers évalués au coût amorti

Un passif financier est ultérieurement évalué au coût amorti, selon la méthode des intérêts effectifs. Le Groupe classe actuellement le découvert bancaire, les fournisseurs et autres créditeurs, et la dette à long terme comme passifs financiers évalués au coût amorti.

Passifs financiers évalués à la juste valeur

Les passifs financiers à la juste valeur sont initialement comptabilisés à la juste valeur et sont réévalués à chaque date de clôture, et tout changement est comptabilisé dans le résultat net. Le Groupe classe actuellement sa contrepartie conditionnelle dans le cadre d'acquisition d'entreprises comme passifs financiers évalués à la juste valeur.

iii) Capital social***Actions ordinaires***

Les actions ordinaires sont classées dans les capitaux propres. Les coûts marginaux directement attribuables à l'émission d'actions ordinaires et d'options d'achat d'actions sont comptabilisés en réduction des capitaux propres, déduction faite de l'incidence des impôts, le cas échéant.

Lors du rachat du capital social comptabilisé comme capitaux propres, le capital social est réduit d'un montant équivalent à la moyenne pondérée du coût historique des capitaux propres rachetés. Le montant excédentaire de la contrepartie versée, qui comprend les coûts directement imputables, nette de toute incidence fiscale, est comptabilisé en déduction des résultats non distribués.

iv) Instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des instruments financiers dérivés pour gérer son exposition au risque de change et au risque de taux d'intérêt. Les dérivés incorporés sont séparés du contrat hôte et comptabilisés séparément si les caractéristiques économiques et les risques du contrat hôte et du dérivé incorporé ne sont pas étroitement liés, si un instrument distinct assorti des mêmes modalités que le dérivé intégré respecte la définition d'un dérivé, et si l'instrument composé n'est pas évalué à la juste valeur dans le bénéfice.

Les dérivés et les dérivés incorporés sont initialement comptabilisés à la juste valeur; les coûts de transaction connexes sont comptabilisés dans le résultat net à mesure qu'ils sont engagés. Après la comptabilisation initiale, les dérivés et les dérivés incorporés sont évalués à la juste valeur, et les variations de celle-ci sont comptabilisées dans le résultat net, au titre de la variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de change, à l'exception des variations de la juste valeur des swaps de taux d'intérêt et de devises, dont la variation nette est comptabilisée dans le résultat net, au titre de la perte nette (du profit net) de change.

d) Comptabilité de couverture

La direction applique une stratégie de gestion des risques visant à réduire la variabilité du résultat net et des flux de trésorerie associée à l'exposition aux risques de marché. La comptabilité de couverture est utilisée pour réduire cette variabilité à un degré

acceptable. Les instruments de couverture utilisés par le Groupe réduisent les expositions aux fluctuations de la monnaie et de taux d'intérêt.

À la désignation initiale d'une relation de couverture, le Groupe doit consigner une documentation structurée décrivant la relation entre l'instrument de couverture et les éléments couverts, notamment les objectifs en matière de gestion des risques et de stratégie de couverture justifiant la transaction, ainsi que les méthodes d'évaluation de l'efficacité de la relation de couverture. Le Groupe effectue une évaluation à l'origine de la relation de couverture et de façon continue pour savoir si l'on prévoit l'efficacité des instruments de couverture à compenser l'exposition aux variations de juste valeur ou de flux de trésorerie des éléments couverts durant toute la période pendant laquelle la couverture a été désignée.

Couverture d'un investissement net

Le Groupe désigne une partie de sa dette libellée en dollars américains (« \$ US ») comme élément de couverture dans une couverture de l'investissement net. Le Groupe applique la comptabilité de couverture aux écarts de change entre la monnaie fonctionnelle de l'établissement étranger et la monnaie fonctionnelle de la Société (\$ CA), que l'investissement net soit détenu directement ou par une société mère intermédiaire.

Les écarts de change résultant de la reconversion d'un passif financier désigné comme couverture d'un investissement net dans un établissement étranger sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où la couverture est efficace, et ils sont présentés dans les écarts de conversion cumulés dans les capitaux propres. Dans la mesure où la couverture est inefficace, ces écarts sont comptabilisés dans le résultat net. Lors de la cession de l'investissement net couvert, le montant pertinent de la réserve de conversion est transféré au résultat net en tant que profit ou perte sur la cession.

Couvertures de flux de trésorerie

Lorsqu'un dérivé est désigné comme instrument de couverture de la variabilité des flux de trésorerie, attribuable à un risque particulier associé à un actif ou à un passif comptabilisé ou à une transaction prévue hautement probable qui pourrait affecter le résultat net, la partie efficace des variations de la juste valeur des instruments dérivés est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global et est présentée dans le cumul des autres éléments du résultat global comme partie des capitaux propres. Le montant comptabilisé dans les autres éléments du résultat global est retiré et ajouté au résultat net, au même poste dans l'état consolidé des résultats et dans le résultat global comme élément couvert, pour la même période au cours de laquelle les flux de trésorerie couverts affectent le résultat net. Si l'instrument de couverture ne satisfait plus aux critères de comptabilité de couverture, expire ou est vendu, résilié, exercé, ou si la désignation est annulée, la comptabilité de couverture doit alors cesser à titre prospectif. Le cumul du profit ou de la perte comptabilisé auparavant dans les autres éléments du résultat global demeure dans le cumul des autres éléments du résultat global jusqu'à ce que la transaction prévue affecte le résultat. Si la transaction prévue ne se réalise pas, le solde figurant dans le cumul des autres éléments du résultat global est comptabilisé immédiatement en résultat net.

e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, diminué de l'amortissement cumulé et du cumul des pertes de valeur.

Le coût comprend les dépenses qui sont directement attribuables à l'acquisition de l'actif ainsi que les frais d'emprunt sur les immobilisations admissibles.

Lorsque les éléments d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, ils sont comptabilisés comme des éléments distincts (principales composantes) des immobilisations corporelles.

Les profits et pertes sur la cession d'une immobilisation corporelle sont calculés en comparant le produit de la cession avec la valeur comptable de l'immobilisation, et leur montant net est comptabilisé dans le bénéfice.

L'amortissement est fondé sur le coût d'un actif moins sa valeur résiduelle, et il est comptabilisé dans le bénéfice sur la durée de vie utile estimative de chaque composante d'une immobilisation corporelle.

Les méthodes d'amortissement et les durées de vie utile s'établissent comme suit :

Catégories	Méthode	Durées de vie utile
Bâtiments	Linéaire	De 15 à 40 ans
Matériel roulant	Principalement linéaire	De 3 à 20 ans
Équipement	Principalement linéaire	De 5 à 12 ans

Les méthodes d'amortissement, les durées de vie utile et les valeurs résiduelles sont revues à la fin de chaque exercice et ajustées de façon prospective, s'il y a lieu.

Les immobilisations corporelles font l'objet d'un test de dépréciation conformément à IAS 36, *Dépréciation d'actifs*, lorsque des éléments indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable.

f) Immobilisations incorporelles

i) Goodwill

Le goodwill qui découle des regroupements d'entreprises est comptabilisé dans les immobilisations incorporelles.

Le goodwill n'est pas amorti et il est évalué au coût, moins le cumul des pertes de valeur.

ii) Autres immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent les actifs en lien avec les relations clients, les marques de commerce, les clauses de non-concurrence et les technologies de l'information.

Le Groupe détermine la juste valeur marchande des immobilisations incorporelles de la relation client à l'aide du modèle des gains excédentaires et d'hypothèses importantes développées en interne, notamment:

1. Revenus prévus attribuables aux contrats et relations clients existants;
2. Taux d'attrition annuel estimé;
3. Marges opérationnelles prévues;
4. Taux d'actualisation

Les hypothèses développées en interne sont basées sur des informations de marché observables limitées qui entraînent une incertitude de mesure, et la juste valeur des immobilisations incorporelles liées aux relations clients est sensible aux changements de ces hypothèses.

Les immobilisations incorporelles acquises par le Groupe et à durée de vie limitée sont évaluées au coût, diminué de l'amortissement cumulé et du cumul des pertes de valeur.

Les immobilisations incorporelles ayant une durée de vie limitée sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les durées de vie utile estimatives suivantes :

Catégories	Durées de vie utile
Relations clients	De 5 à 20 ans
Marques de commerce*	De 5 à 20 ans
Clauses de non-concurrence	De 3 à 10 ans
Technologies de l'information	De 5 à 7 ans

* Inclut les actifs à durée de vie indéfinie. Ils font l'objet d'un test de dépréciation annuel (voir la note 10).

Les durées de vie utile sont revues à la fin de chaque exercice et ajustées de façon prospective, s'il y a lieu.

g) Actifs loués

À la date de passation d'un contrat, le Groupe évalue si celui-ci est, ou contient, un contrat de location en déterminant s'il confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie. Pour déterminer si un contrat confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé, le Groupe évalue si :

- Le contrat implique l'utilisation d'un actif identifié - celui-ci peut être spécifique explicitement ou implicitement, et doit être physiquement distinct ou représenter la quasi-totalité de la capacité d'un actif physiquement distinct. Si le fournisseur a un droit de substitution substantiel, l'actif n'est pas identifié;
- Le Groupe a le droit d'obtenir la quasi-totalité des avantages économiques de l'utilisation de l'actif pendant toute la durée d'utilisation;
- Le Groupe a le droit de diriger l'utilisation de l'actif. Le Groupe dispose de ce droit lorsqu'il dispose des droits de décision les plus pertinents pour changer la manière et la destination de l'actif.

Au début ou lors de la réévaluation d'un contrat qui contient une composante de location, le Groupe attribue la contrepartie du contrat à chaque composante de location sur la base de leurs prix relatifs.

Le Groupe comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative à la date de début du contrat de location. L'actif au titre du droit d'utilisation est évalué initialement en fonction du montant initial de l'obligation locative, ajusté pour tenir compte des paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, plus les coûts directs initiaux engagés, déduction faite des avantages incitatifs reçus.

Les actifs sont amortis jusqu'au terme de la durée d'utilité de l'actif au titre du droit d'utilisation, ou jusqu'au terme de la durée du contrat de location s'il est antérieur, selon le mode linéaire, puisque cela reflète le plus fidèlement le rythme attendu de consommation des avantages économiques futurs. La durée du contrat de location comprend les périodes couvertes par une option de prolongation si le Groupe a la certitude raisonnable d'exercer cette option. En outre, l'actif au titre du droit d'utilisation est périodiquement réduit pour perte de valeur, le cas échéant, et est ajusté en fonction de certaines réévaluations de l'obligation locative.

L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actualisée des paiements locatifs non encore versés à la date de début, calculée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, s'il n'est pas possible de déterminer facilement ce taux, à l'aide du taux d'emprunt marginal du Groupe. Le taux d'emprunt marginal est fonction du taux d'emprunt marginal du Groupe, de la nature de l'actif sous-jacent, de la localisation de l'actif sous-jacent et de la durée du contrat de location. En règle générale, le Groupe utilise son taux d'emprunt marginal comme taux d'actualisation.

L'obligation locative est évaluée au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif. Elle est réévaluée lorsqu'il y a un changement dans les paiements de loyers futurs en raison d'une variation d'indice ou de taux, ou un changement dans les sommes que le Groupe s'attend à devoir payer au titre d'une garantie de valeur résiduelle, ou lorsque le Groupe modifie son évaluation quant à l'exercice éventuel d'une option d'achat, de prolongation ou de résiliation.

Lorsque l'obligation locative fait l'objet d'une telle réévaluation, un ajustement correspondant est apporté à la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation, ou est comptabilisé au résultat net si la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation a été ramenée à zéro.

Le Groupe a choisi d'appliquer la mesure de simplification de ne pas comptabiliser les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives pour les contrats de locations à court terme dont la durée à la date de début est de 12 mois ou moins et les contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur. Les paiements de loyer associés à ces contrats sont comptabilisés en charges selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

h) Fournitures en stock

Les fournitures en stock comprennent principalement les pièces de rechange et le carburant, et ils sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le montant le moins élevé.

i) Dépréciation***Actifs non financiers***

Les valeurs comptables des actifs non financiers du Groupe qui ne sont pas des fournitures en stock et des actifs d'impôt différé sont passées en revue à chaque date de clôture afin de déterminer s'il existe un quelconque indice qu'un actif a subi une perte de valeur. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est alors estimée. Pour le goodwill, la valeur recouvrable est estimée au 31 décembre de chaque exercice.

Pour les besoins des tests de dépréciation, les actifs qui ne peuvent faire l'objet d'un test individuellement sont regroupés dans le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de fonds résultant d'une utilisation continue et largement indépendante des entrées de fonds générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs (« unité génératrice de trésorerie », ou « UGT »). Pour les besoins des tests de dépréciation du goodwill, le goodwill acquis dans le cadre d'un regroupement d'entreprises est attribué au groupe d'UGT (habituellement un secteur opérationnel du Groupe) qui devrait profiter des synergies découlant du regroupement. L'attribution est soumise à une estimation de la limite maximale du secteur opérationnel et reflète le niveau de suivi minimal de ce goodwill aux fins de la communication de l'information de gestion. Le Groupe effectue des tests de dépréciation du goodwill annuellement, ou plus fréquemment si des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable d'une UGT, qui est un secteur d'exploitation du Groupe, peut dépasser la valeur recouvrable de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa valeur d'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de la vente. Pour évaluer la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés jusqu'à leur valeur actuelle selon un taux avant impôt qui reflète l'évaluation actuelle du marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres à l'actif ou au groupe d'actifs. La juste valeur diminuée des coûts de la vente est basée sur des multiples comparables du marché, appliqués aux bénéfices prévus avant frais financiers, impôts sur les bénéfices et amortissement (« BAIIA ajusté ») pour l'année suivante, qui tiennent compte des prévisions financières approuvées par la direction.

Les actifs de support du Groupe ne génèrent pas d'entrées de fonds distinctes. S'il existe un indice qu'un actif de support a pu se déprécier, alors la valeur recouvrable est calculée pour l'UGT à laquelle l'actif de support appartient.

Une perte de valeur est constatée si la valeur comptable d'un actif ou de son UGT est supérieure à sa valeur recouvrable estimative. Les pertes de valeur comptabilisées à l'égard des UGT sont d'abord attribuées en réduction de la valeur comptable de tout goodwill attribué aux unités, le cas échéant, et, ensuite, en réduction de la valeur comptable des autres éléments d'actif de l'unité (du groupe d'unités), au prorata.

Aucune perte de valeur en lien avec le goodwill n'est reprise. Pour ce qui est des autres actifs, le Groupe détermine à chaque date de clôture s'il existe un indice que des pertes de valeur comptabilisées au cours des périodes antérieures ont diminué ou n'existent plus. Une perte de valeur est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour calculer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'est pas supérieure à la valeur comptable qui aurait été calculée, déduction faite des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée. Les pertes de valeur et les reprises de pertes de valeur sont comptabilisées dans le bénéfice.

j) Actifs détenus en vue de la vente

Les actifs non courants sont classés comme détenus en vue de la vente s'il est très probable que leur valeur comptable sera recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente plutôt que par leur utilisation continue.

De tels actifs sont généralement évalués à la valeur comptable ou à la juste valeur diminuée des coûts de la vente, selon le montant le moins élevé. Les pertes de valeur constatées au moment du classement initial comme actifs détenus en vue de la vente ou détenus en vue d'une distribution et les profits et pertes découlant d'une réévaluation ultérieure sont comptabilisés dans le bénéfice.

Une fois classées comme des actifs détenus en vue de la vente, les immobilisations incorporelles et les immobilisations corporelles ne sont plus amorties.

k) Avantages du personnel

i) Régimes à cotisations définies

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'a aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les obligations au titre des cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies sont comptabilisées dans le bénéfice en charges liées aux avantages du personnel dans les périodes au cours desquelles les services sont rendus par les employés. Les cotisations payées d'avance sont comptabilisées en tant qu'actif dans la mesure où elles donnent lieu à un remboursement en trésorerie ou à une diminution des paiements futurs.

ii) Régimes à prestations définies

L'obligation nette du Groupe à l'égard des régimes de retraite à prestations définies est calculée séparément pour chaque régime en estimant le montant des prestations futures que les employés ont acquises en contrepartie des services rendus pendant la période considérée et les périodes antérieures; ce montant est actualisé et la juste valeur de tous les actifs du régime est déduite. Le taux d'actualisation correspond au rendement, à la date de clôture, d'obligations cotées AAA, AA ou A ayant des dates d'échéance correspondant approximativement aux échéances des obligations du Groupe et libellées dans la même devise qui devrait être utilisée pour verser les prestations. Le calcul est effectué annuellement par un actuaire qualifié selon la méthode des unités de crédit projetées. Lorsque le calcul indique un avantage pour le Groupe, le montant de l'actif constaté se limite à la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous la forme de remboursements futurs par le régime ou sous la forme de diminutions des cotisations futures au régime. Afin de calculer la valeur actuelle des avantages économiques, on doit prendre en considération toute exigence de financement minimal applicable à l'un ou l'autre des régimes du Groupe.

Les réévaluations du passif net au titre des prestations définies, qui comprennent les écarts actuariels, le rendement des actifs des régimes (exception faite des intérêts) et l'incidence du plafonnement du montant de l'actif (le cas échéant, exception faite des intérêts), sont immédiatement constatées dans les autres éléments du résultat global. Le Groupe calcule la charge d'intérêts nette (le produit d'intérêts net) sur le passif net (l'actif net) au titre des prestations définies pour la période en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations définies au début de la période annuelle au montant net du passif (de l'actif net) au titre des prestations définies à ce moment, en tenant compte de toute variation du passif net (de l'actif net) au titre des prestations définies au cours de la période attribuable aux paiements de cotisations et de prestations. La charge d'intérêts nette et les autres charges liées aux régimes à prestations définies sont comptabilisées dans le résultat net.

Lorsque les prestations versées au titre d'un régime sont modifiées ou lors de la réduction d'un régime, le changement de prestation au titre des services passés qui en résulte ou le profit ou la perte lié(e) à la réduction du régime est immédiatement constaté(e) dans le résultat net. Le Groupe comptabilise les profits et les pertes liés au règlement d'un régime de retraite à prestations définies au moment du règlement.

iii) Avantages à court terme

Les obligations au titre des avantages à court terme sont évaluées sur une base non actualisée et passées en charges à mesure que le service correspondant est rendu. Un passif est comptabilisé pour le montant qui devrait être payé au titre des régimes d'attribution de primes ou d'intéressement réglés en trésorerie à court terme si le Groupe a une obligation actuelle,

juridique ou implicite, de payer ce montant en contrepartie de services passés rendus par l'employé et si l'obligation peut être estimée de façon fiable.

iv) Transactions dont le paiement est fondé sur des actions

La juste valeur à la date d'attribution des droits à des paiements fondés sur des actions de participation attribués aux employés est comptabilisée en tant que charges de personnel, avec une hausse correspondante du surplus d'apport, sur la période au cours de laquelle les employés obtiennent inconditionnellement droit à ces attributions. Le montant constaté en charges est ajusté pour tenir compte du nombre d'attributions pour lequel les conditions relatives au service connexe devraient être remplies, de manière à ce que le montant finalement constaté en charges soit fondé sur le nombre d'attributions qui respectent les conditions relatives au service connexe à la date d'acquisition des droits.

La juste valeur du montant à payer aux membres du conseil d'administration en lien avec les unités d'actions différées (« UAD »), lesquelles doivent être réglées en trésorerie, est constatée en charges, avec une hausse correspondante du passif. Le passif est réévalué à chaque date de clôture jusqu'au règlement. Toute variation de la juste valeur du passif est comptabilisée dans le résultat net en tant que produit financier ou charge financière.

v) Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont passées en charges à la première des éventualités suivantes : lorsque le Groupe ne peut plus retirer son offre relative à ces indemnités ou lorsque le Groupe comptabilise les coûts d'une restructuration. S'il n'est pas prévu que les indemnités seront réglées intégralement au plus tard douze mois après la date de présentation de l'information financière, les indemnités sont alors actualisées.

l) Provisions

Une provision est comptabilisée si, du fait d'un événement passé, le Groupe a une obligation actuelle, juridique ou implicite, dont le montant peut être estimé de manière fiable, et s'il est probable qu'une sortie d'avantages économiques sera nécessaire pour régler l'obligation. Si l'effet de la valeur temps de l'argent est important, les provisions sont calculées en actualisant les flux de trésorerie futurs prévus selon un taux avant impôt qui reflète l'évaluation actuelle par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres au passif. Lorsque les provisions sont actualisées, la désactualisation des provisions est comptabilisée en charges financières.

Autoassurance

La provision d'autoassurance représente la partie non assurée des demandes de règlements en souffrance à la fin de l'année. La provision d'autoassurance représente les décaissements futurs estimés accumulés qui sont associés à la part d'autoassurance pour des demandes de règlement, présentées en fin d'exercice et encourues, mais non encore déclarées, en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. Les évaluations sont basées sur les antécédents du Groupe, notamment les modèles de règlement et les tendances relatives aux paiements. Les hypothèses les plus importantes utilisées au cours du processus d'évaluation sont notamment la prise en compte de l'historique des demandes de règlements, les facteurs de gravité affectant les montants ultimement payés et les niveaux actuels et anticipés de coûts par demande de règlement. Toute modification apportée aux hypothèses et aux antécédents pourrait entraîner une variation considérable des évaluations à court terme.

m) Constatation des revenus

Le cours normal des activités du Groupe consiste à fournir des services de transport et de logistique. Tous les produits générés dans le cours normal des activités sont constatés, au fil du temps, en tant que revenus dans les états financiers du résultat global. Le degré d'avancement du service est déterminé en utilisant la proportion des jours complétés à la date de publication par rapport aux jours estimés totaux du service. Les revenus sont présentés après déduction des remises commerciales et des rabais pour quantités. Les revenus sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus, lorsque le contrôle des services promis est transféré au client pour un montant correspondant à la contrepartie que le Groupe s'attend à recevoir en échange de ces services,

évalué en fonction de la contrepartie établie par contrat avec le client. Le Groupe considère que le contrat conclu avec les clients comprend l'entente-cadre de services de transport ainsi que le connaissance.

D'après l'évaluation du modèle de contrôle, certaines activités, principalement dans le secteur du transport de lots brisés, agissent en tant que principal pour ce qui est de leurs ententes de produits. Les activités touchées déclarent leurs revenus de transports avant déduction des coûts d'achat de transport plutôt qu'après déduction de ces montants dans les états consolidés du résultat.

n) Autres charges opérationnelles

Les autres charges opérationnelles comprennent principalement les commissions de tiers, les frais d'entente de service transitoire, les dépenses de soutien informatique et de logiciels, les dépenses liées aux immeubles (y compris les réparations et entretien, l'électricité, les services de conciergerie et de sécurité et les impôts fonciers).

o) Produits financiers et charges financières

Les produits financiers comprennent les produits d'intérêts des fonds investis, les revenus de dividendes et les revenus d'intérêts et désactualisation sur billet à ordre. Les produits d'intérêts courus sont comptabilisés dans le bénéfice selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les charges financières comprennent les charges d'intérêts sur le découvert bancaire et la dette à long terme, la désactualisation des provisions et les pertes de valeur constatées en lien avec les actifs financiers (autres que les créances clients).

Les profits ou les pertes sur la juste valeur des instruments financiers dérivés et des contreparties conditionnelles, de même que les gains et pertes de change, sont constatés, en chiffres nets, en tant que produits financiers ou charges financières.

p) Impôt sur le résultat

La charge d'impôt sur le résultat comprend l'impôt exigible et l'impôt différé. L'impôt exigible et l'impôt différé sont comptabilisés dans le bénéfice, sauf s'ils sont liés à un regroupement d'entreprises ou à des éléments inscrits directement dans les capitaux propres ou dans les autres éléments du résultat global.

L'impôt exigible est l'impôt qui devra vraisemblablement être payé ou qui sera récupéré au titre du bénéfice imposable ou de la perte fiscale d'un exercice, en fonction des taux d'impôt adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture, et il comprend également tout ajustement de l'impôt à payer relativement à des exercices antérieurs.

L'impôt différé est comptabilisé au titre des différences temporelles entre les valeurs comptables des actifs et des passifs aux fins de l'information financière et les montants utilisés à des fins fiscales. Aucun impôt différé n'est comptabilisé pour les différences temporelles suivantes : la comptabilisation initiale d'actifs ou de passifs dans le cadre d'une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui n'affecte ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice imposable (la perte fiscale), et les différences liées à des participations dans des filiales et des entités sous contrôle conjoint dans la mesure où il est probable que la différence temporelle ne se renversera pas dans un avenir prévisible. De plus, aucun impôt différé n'est comptabilisé pour les différences temporelles imposables générées par la constatation initiale du goodwill. L'impôt différé est évalué selon les taux d'impôt dont on attend l'application aux différences temporelles lorsque celles-ci s'inverseront, en fonction des lois adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture. Les actifs et passifs d'impôt différé sont compensés s'il existe un droit juridiquement exécutoire de compenser les actifs et passifs d'impôt exigible et si ces actifs et passifs d'impôt différé concernent des impôts sur le résultat prélevés par la même administration fiscale sur la même entité imposable ou sur des entités imposables différentes, mais qui ont l'intention de régler les passifs et actifs d'impôt exigible sur la base de leur montant net ou de réaliser leurs actifs et de régler leurs passifs simultanément.

Un actif d'impôt différé est comptabilisé au titre des pertes fiscales et crédits d'impôt inutilisés ainsi qu'au titre des différences temporelles déductibles, dans la mesure où il est probable que l'on disposera d'un bénéfice imposable futur auquel ces éléments pourront être imputés. Les actifs d'impôt différé sont examinés à la date de clôture et réduits lorsque la réalisation de l'avantage fiscal connexe n'est plus probable.

q) Bénéfice par action

Le Groupe présente le bénéfice de base et le bénéfice dilué par action pour ses actions ordinaires. Le bénéfice de base par action se calcule en divisant le bénéfice attribuable aux actionnaires ordinaires de la Société par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période, après ajustement pour tenir compte des actions propres détenues, le cas échéant. Aux fins du calcul du bénéfice dilué par action, le bénéfice attribuable aux actionnaires ordinaires et le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation, après ajustement pour tenir compte des actions propres détenues, doivent être ajustés pour tenir compte des effets de toutes les actions ordinaires potentielles dilutives, lesquelles englobent les débentures convertibles, les bons de souscription et les options d'achat d'actions attribuées aux membres du personnel.

r) Information sectorielle

Un secteur opérationnel est une composante du Groupe qui se livre à des activités ordinaires dont elle peut tirer des revenus et pour lesquelles elle peut engager des charges, y compris des revenus et des charges relatifs à des transactions avec toute autre composante du Groupe. Les résultats opérationnels de tous les secteurs opérationnels sont régulièrement examinés par le chef de la direction du Groupe en vue de prendre des décisions sur les ressources à affecter au secteur et d'évaluer la performance de celui-ci, et des informations financières distinctes sont disponibles pour chaque secteur.

Les résultats sectoriels présentés au chef de la direction incluent les éléments directement attribuables à un secteur, ainsi que ceux qui peuvent lui être affectés sur une base raisonnable. Les éléments qui ne sont pas affectés comprennent surtout les actifs de support (principalement le siège social du Groupe), les charges du siège social, les actifs, les passifs et les charges d'impôt, de même que la dette à long terme et les charges d'intérêts sur celle-ci.

Les ventes entre les secteurs du Groupe sont comptabilisées à la valeur d'échange. Les transactions autres que les ventes sont établies à la valeur comptable. Les dépenses en immobilisations sectorielles correspondent au coût total engagé au cours de la période en vue d'acquérir des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles autres que le goodwill.

s) Subventions gouvernementales

Le Groupe comptabilise une subvention gouvernementale lorsqu'il existe une assurance raisonnable qu'elle respectera les conditions requises pour bénéficier de la subvention et que la subvention sera reçue. Le Groupe comptabilise les subventions comme une réduction des dépenses que la subvention est destinée à compenser.

t) Nouvelles normes et interprétations adoptées au cours de l'exercice

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

Réforme des taux d'intérêt de référence - Phase 2 (modifications d'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 16) : Le 27 août 2020, l'IASB a parachevé sa réponse à la réforme des taux interbancaires et autres taux d'intérêt de référence en cours en publiant un ensemble de modifications aux normes IFRS. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021.

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

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

L'adoption des modifications n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés du Groupe car il n'y a eu aucune modification de la dette à ce jour en raison de la réforme des taux. Au 31 décembre 2021, les seuls soldes de la dette assujettis à la réforme du LIBOR sont la portion en dollars américains de la facilité renouvelable non garantie avec un montant prélevé de 123 M\$ à la fin de l'année et un solde total de la facilité disponible de 1 260 M\$ CA. Le LIBOR cessera d'exister au plus tard le 30 juin 2023. L'entente de facilité de crédit renouvelable indique que le SOFR sera le principal remplaçant du LIBOR aux États-Unis. Cette référence est basée sur les taux que les institutions financières américaines se paient mutuellement pour les prêts au jour le jour. Ces opérations prennent la forme d'accords de rachat d'obligations du Trésor, autrement appelés accords de prise de pension. Au 31 décembre 2021, le Groupe n'a pas de swaps de taux d'intérêt couvrant la dette à taux variable.

Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées

Les nouvelles normes suivantes n'étaient pas en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 et n'ont pas été appliquées au moment de l'établissement des présents états financiers consolidés :

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'ampleur de l'incidence de l'adoption des modifications n'a pas encore été déterminée.

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

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

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

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

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

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

4. Information sectorielle

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

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

- (a) Le secteur du transport de lots complets regroupe le secteur du transport de lots complets conventionnels canadien, le secteur du transport de lots complets conventionnels américain, ainsi que les services spécialisés de lots complets. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires, entre autres, 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, étant donné l'acquisition de UPS Ground Freight, Inc., 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, entre autres, 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 est utilisé 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
2021							
Revenus externes	558 800	2 413 995	1 878 025	1 617 965	-	-	6 468 785
Surcharge de carburant externe	81 104	371 426	258 081	41 033	-	-	751 644
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	1 545	29 969	26 646	3 074	-	(61 234)	-
Revenus totaux	641 449	2 815 390	2 162 752	1 662 072	-	(61 234)	7 220 429
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	108 440	482 754	230 189	142 794	(74 992)	-	889 185
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	26 404	116 060	211 561	38 208	799	-	393 032
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(16)	-	(3)	-	-	(19)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	1 640	10 569	-	-	-	12 209
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	181 549	-	12 000	-	-	193 549
Immobilisations incorporelles	193 765	188 604	955 608	454 612	332	-	1 792 921
Total des actifs	379 881	2 220 598	2 317 615	746 638	88 391	-	5 753 123
Total des passifs	128 599	916 652	559 438	248 122	1 680 135	(134)	3 532 812
Additions d'immobilisations corporelles	19 347	65 543	181 313	809	161	-	267 173
2020*							
Revenus externes	478 707	516 720	1 569 835	919 041	-	-	3 484 303
Surcharge de carburant externe	47 393	66 144	161 680	21 614	-	-	296 831
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	3 055	6 371	16 844	4 475	-	(30 745)	-
Revenus totaux	529 155	589 235	1 748 359	945 130	-	(30 745)	3 781 134
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	78 753	87 950	206 346	84 459	(40 941)	-	416 567
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	25 357	50 354	188 979	33 429	1 110	-	299 229
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(1)	-	(5)	-	-	(6)
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	91	(56)	11 864	-	-	-	11 899
Profit sur la vente d'une entreprise	-	-	306	-	-	-	306
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	4 008	-	-	4 008
Immobilisations incorporelles	193 288	189 579	907 170	457 098	528	-	1 747 663
Total des actifs	387 919	593 653	2 100 900	729 690	35 092	-	3 847 254
Total des passifs	123 970	219 234	478 630	226 218	1 010 723	(133)	2 058 642
Additions d'immobilisations corporelles	17 304	22 829	101 477	760	444	-	142 814

* Retraité pour changement de politique comptable (voir note 10)

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
2021						
Canada	641 449	576 311	912 166	269 568	(31 193)	2 368 301
États-Unis	-	2 239 079	1 250 586	1 370 843	(30 041)	4 830 467
Mexique	-	-	-	21 661	-	21 661
Total	641 449	2 815 390	2 162 752	1 662 072	(61 234)	7 220 429
2020						
Canada	529 155	517 199	725 347	239 413	(26 019)	1 985 095
États-Unis	-	72 036	1 023 012	686 811	(4 726)	1 777 133
Mexique	-	-	-	18 906	-	18 906
Total	529 155	589 235	1 748 359	945 130	(30 745)	3 781 134

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

	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020*
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	1 933 050	1 800 307
États-Unis	2 575 363	1 342 720
Mexique	14 915	16 349
	4 523 328	3 159 376

* Retraité pour changement de politique comptable (voir note 10)

5. Regroupements d'entreprises

a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis dix entreprises en 2021, dont UPS Ground Freight, Inc. (« UPS Freight »), renommée TForce Freight, Inc. (« 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 864,6 M\$. La transaction a été financée par les 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 193,5 M\$ dans les secteurs de transport de lots brisés et de la logistique (181,5 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, principalement les terrains et bâtiments, et relations clients. Durant l'année terminée le 31 décembre 2021, l'entreprise a généré des revenus et un bénéfice net de 2 334,4 M\$ et 122,6 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 193,5 M\$) respectivement depuis l'acquisition.

Durant l'année terminée le 31 décembre 2021, les entreprises non significatives ont généré des revenus et un bénéfice net de 64,9 M\$ et 0,9 M\$ respectivement depuis l'acquisition.

Si les acquisitions significatives et non significatives avaient eu lieu le 1^{er} janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 3 613,3 M\$ et 151,6 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 193,5 M\$). Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si l'acquisition avait eu lieu le 1^{er} janvier 2021 et a ajusté pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôt sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif.

Durant 2021, des coûts de transaction de 8,7 M\$ ont été engagés relativement à l'acquisition des entreprises 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 des acquisitions de 2021. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs n'ont pas encore été obtenues pour ces acquisitions. Le Groupe finalisera la répartition du prix d'achat à mesure qu'il obtiendra plus de renseignements.

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

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	UPS Freight	Autres*	31 décembre 2021
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6	11 570	11 576
Clients et autres débiteurs		328 468	23 806	352 274
Fournitures en stock et charges payées d'avance		26 643	3 500	30 143
Immobilisations corporelles	8	1 186 198	86 872	1 273 070
Actifs au titre de droits d'utilisation	9	100 971	10 619	111 590
Immobilisations incorporelles	10	18 856	25 914	44 770
Autres actifs		860	65	925
Fournisseurs et autres créditeurs		(208 928)	(14 470)	(223 398)
Impôt sur le revenu à payer		302	(2 668)	(2 366)
Avantages du personnel	15	(65 849)	-	(65 849)
Provisions	16	(50 352)	(222)	(50 574)
Autres passifs non courants		(56)	(6)	(62)
Dette à long terme	13	-	(3 484)	(3 484)
Obligations locatives	14	(100 971)	(10 619)	(111 590)
Passifs d'impôt différé		(177 992)	(17 785)	(195 777)
Total de l'actif net identifiable		1 058 156	113 092	1 171 248
Total de la contrepartie transférée		864 607	162 313	1 026 920
Goodwill	10	-	49 221	49 221
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		(193 549)	-	(193 549)
Trésorerie		864 607	155 100	1 019 707
Contrepartie conditionnelle		-	7 213	7 213
Total de la contrepartie transférée		864 607	162 313	1 026 920

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

Les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer la juste valeur des terrains et des bâtiments (735,9 M\$) et les relations clients (12,0 M\$) acquis concernant UPS Freight étaient les suivantes :

Actifs acquis	Technique d'évaluation	Hypothèses clés
Terrains et bâtiments	<i>Technique par comparaison de marché et technique de coûts</i> : Le modèle d'évaluation prend en compte les prix du marché pour des sites comparables, lorsque disponible, et considère le coût de remplacement amorti qui reflète les ajustements pour la détérioration physique, le cas échéant.	- Prix du marché pour des sites comparables - Coût de reconstruction moyen
Relations clients	<i>Méthode des gains excédentaires</i> : Le modèle d'évaluation considère la valeur actualisée des flux de trésorerie nets attendus des relations clients, en excluant les flux de trésorerie liés aux actifs contributifs.	- Revenus prévus attribuables aux contrats et relations clients existants - Taux d'attrition annuel - Marges opérationnelles prévues - Taux d'actualisation

Les justes valeurs évaluées sur les montants de UPS Freight sont provisoires, principalement les terrains et bâtiments, relations clients, provisions et passifs d'impôt différé. Cela est principalement dû à l'achèvement et la révision d'évaluations indépendantes et de visites de sites pour les terrains et les bâtiments et principalement dû à la complexité des informations relatives aux provisions. Les relations clients et les impôts sur le revenu seront réévalués une fois que toutes les justes valeurs seront définitives. Si de nouvelles informations sont obtenues dans un délai d'un an à compter de la date d'acquisition sur des faits et circonstances qui existaient à la date d'acquisition et qui impliquent des ajustements aux montants, la comptabilisation de l'acquisition sera révisée.

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 361,8 M\$, dont une tranche de 9,6 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, un montant de 5,7 M\$ est déductible aux fins de l'impôt (21,2 M\$ en 2020).

En 2020, le Groupe a acquis treize entreprises, dont DLS Worldwide (« DLS »), renommée « TForce Worldwide » en novembre 2020, est considérée comme significative. Les autres acquisitions, incluant R.R. Donnelley & Sons Company, ne sont pas considérées comme significatives.

Le 2 novembre 2020, le Groupe a réalisé l'acquisition de DLS, une entreprise de R.R. Donnelley & Sons Company. DLS fournit des services de logistique à travers un réseau de logistique tierce partie de personnel en vente interne, d'agents commerciaux mandatés et d'environ 140 postes agents. Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 225,0 M\$, qui a été versé en trésorerie. Pendant l'exercice clos le 31 décembre 2020, DLS a généré des revenus et un bénéfice net de 98,3 M\$ et 1,5 M\$ respectivement depuis l'acquisition.

Le 2 mars 2020, le Groupe a réalisé l'acquisition de certains actifs de R.R. Donnelley & Sons Company. Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 10,6 M\$, qui a été versé en trésorerie. 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 estimé de 4,0 M\$ dans le secteur logistique.

Durant l'année se terminant le 31 décembre 2020, les treize entreprises, dans leur ensemble, ont générés des revenus et un bénéfice net de 213,2 M\$ et 4,6 M\$ respectivement depuis les acquisitions.

Si les treize acquisitions avaient eu lieu le 1^{er} janvier 2020, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de ces entreprises auraient été respectivement de 807,2 M\$ et 31,9 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si l'acquisition avait eu lieu le 1^{er} janvier 2020 et a ajusté pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôt sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif.

En 2020, des coûts de transaction de 0,8 M\$ ont été engagés relativement aux acquisitions des entreprises mentionnées ci-dessus et ont été comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du prix d'achat au 31 décembre 2020 :

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	DLS	Autres*	31 décembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie		-	3 332	3 332
Clients et autres débiteurs		93 520	29 373	122 893
Fournitures en stock et charges payées d'avance		824	1 509	2 333
Immobilisations corporelles	8	262	23 741	24 003
Actifs au titre de droits d'utilisation	9	285	39 928	40 213
Immobilisations incorporelles	10	65 404	31 125	96 529
Autres actifs		4 630	-	4 630
Fournisseurs et autres créditeurs		(54 845)	(9 149)	(63 994)
Impôt sur le revenu à payer		-	(445)	(445)
Provisions	16	-	(338)	(338)
Autres passifs non courants		(14 374)	-	(14 374)
Dette à long terme	13	-	(5 365)	(5 365)
Obligations locatives	14	(285)	(40 192)	(40 477)
Passifs d'impôt différé		-	(6 653)	(6 653)
Total de l'actif net identifiable		95 421	66 866	162 287
Total de la contrepartie transférée		225 007	106 595	331 602
Goodwill	10	129 586	43 737	173 323
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		-	(4 008)	(4 008)
Trésorerie		225 007	105 975	330 982
Contrepartie conditionnelle		-	620	620
Total de la contrepartie transférée		225 007	106 595	331 602

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

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	31 décembre 2021*	31 décembre 2020
Transport de lots brisés canadien	Transport de lots brisés	(225)	3 872
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	4 079	-
Transport de lots complets américain	Transport de lots complets	2 846	330
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	42 546	33 718
Logistique	Logistique	(25)	135 403
		49 221	173 323

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

c) Ajustement aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight

Les états financiers intermédiaires de 2021 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 UPS Freight. Cette acquisition a été comptabilisée en vertu des dispositions de la norme IFRS 3. Tel que requis par la norme IFRS 3, les justes valeurs provisoires ont été réévaluées durant le quatrième trimestre à la lumière de l'information obtenue durant la période d'évaluation suivant l'acquisition. Ces montants restent provisoires au 31 décembre 2021 pour les raisons évoquées précédemment. Les ajustements ci-bas seront reflétés dans les informations financières comparatives du deuxième trimestre de 2021 lorsque les états financiers intermédiaires du deuxième trimestre de 2022 seront déposés. Par conséquent, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs assumés de UPS Freight ont été ajustée rétrospectivement à la date d'acquisition comme suit :

	Juste valeur provisoire inclus dans les états financiers intermédiaires	Ajustement durant la période d'évaluation	Juste valeur réévaluée
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	-	6
Clients et autres débiteurs	349 742	(21 274)	328 468
Fournitures en stock et charges payées d'avance	30 660	(4 017)	26 643
Immobilisations corporelles	1 052 816	133 382	1 186 198
Actifs au titre de droits d'utilisation	100 971	-	100 971
Immobilisations incorporelles	6 856	12 000	18 856
Autres actifs	860	-	860
Fournisseurs et autres créditeurs	(217 539)	8 611	(208 928)
Impôt sur le revenu à payer	302	-	302
Avantages du personnel	(67 828)	1 979	(65 849)
Provisions	(50 352)	-	(50 352)
Autres passifs non courants	(56)	-	(56)
Obligations locatives	(100 971)	-	(100 971)
Passifs d'impôt différé	(116 449)	(61 543)	(177 992)
Total de l'actif net identifiable	989 018	69 138	1 058 156
Total de la contrepartie transférée	866 092	(1 485)	864 607
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(122 926)	(70 623)	(193 549)
Total de la contrepartie transférée	866 092	(1 485)	864 607

d) Contrepartie conditionnelle

La contrepartie conditionnelle est liée à des regroupements d'entreprise non significatifs et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. La juste valeur a été déterminée en tenant compte des flux de trésorerie estimatifs actualisés selon un taux de

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 31 décembre 2021, la juste valeur de l'entente conditionnelle est estimée à environ 7,4 M\$. Elle est actuellement présentée avec les autres passifs financiers dans les états consolidés condensés de la situation financière.

e) 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 et finalisée 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. Clients et autres débiteurs

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Comptes clients, net des pertes de crédit attendues	986 783	570 609
Autres débiteurs	69 240	27 264
	1 056 023	597 873

La note 25 a) et d) donne des renseignements sur les risques de crédit et de change auxquels le Groupe est exposé en lien avec les clients et autres débiteurs.

Au 31 décembre 2021, les créances clients comprenaient 58,2 M\$ en soldes des revenus en transit (31 décembre 2020 – 13,5 M\$). En raison de la nature à court terme des services de transport et de logistique fournis par le Groupe, ces services devraient être achevés dans la semaine suivant la fin de l'année.

7. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	2021	2020
Clients et autres débiteurs	(101 664)	(16 399)
Fournitures en stock	(1 233)	2 200
Charges payées d'avance	(9 455)	192
Fournisseurs et autres créditeurs	154 292	47 668
	41 940	33 661

8. Immobilisations corporelles

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2019		308 677	1 267 313	125 296	1 701 286
Regroupements d'entreprises	5	1 771	21 634	598	24 003
Additions		19 331	112 645	10 838	142 814
Cessions		(731)	(133 149)	(5 134)	(139 014)
Transfert aux actifs au titre de droits d'utilisation		(19 201)	(9 971)	-	(29 172)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(484)	(3 395)	(283)	(4 162)
Incidence des variations des taux de change		5 441	12 540	2 919	20 900
Solde au 31 décembre 2020		314 804	1 267 617	134 234	1 716 655
Regroupements d'entreprises	5	766 391	445 656	61 024	1 273 070
Additions		36 902	217 080	13 191	267 173
Cessions		(1 473)	(177 992)	(8 773)	(188 238)
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	21 474	-	21 474
Reclassement (dans les) des actifs détenus en vue de la vente		(8 843)	1 023	-	(7 820)
Incidence des variations des taux de change		2 220	(2 395)	1 089	915
Solde au 31 décembre 2021		1 110 001	1 772 463	200 765	3 083 229
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2019		58 609	437 163	80 085	575 857
Amortissement		8 462	151 369	10 689	170 520
Cessions		(657)	(89 676)	(4 447)	(94 780)
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		(7 326)	(8 488)	-	(15 814)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(329)	(2 494)	(253)	(3 076)
Incidence des variations des taux de change		1 058	6 448	2 014	9 520
Solde au 31 décembre 2020		59 817	494 322	88 088	642 227
Amortissement		16 301	187 895	20 811	225 007
Cessions		(1 332)	(110 341)	(8 347)	(120 020)
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	5 746	-	5 746
Reclassement (dans les) des actifs détenus en vue de la vente		(2 997)	424	-	(2 573)
Incidence des variations des taux de change		223	(153)	898	968
Solde au 31 décembre 2021		72 012	577 893	101 450	751 355
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2020		254 987	773 295	46 146	1 074 428
Solde au 31 décembre 2021		1 037 989	1 194 570	99 315	2 331 874

Au 31 décembre 2021, 1,0 M\$ sont inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (2,5 M\$ au 31 décembre 2020).

Garantie

Au 31 décembre 2021, une certaine portion du matériel roulant est donnée en garantie des contrats de vente conditionnelle, pour une valeur comptable de 144,5 M\$ (140,7 M\$ au 31 décembre 2020) (voir note 13).

9. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2019		430 097	164 090	1 833	596 020
Additions		18 869	30 353	1 003	50 225
Regroupements d'entreprises	5	13 716	26 497	-	40 213
Décomptabilisation*		(18 524)	(32 111)	(589)	(51 224)
Incidence des variations des taux de change		7 948	2 335	43	10 326
Solde au 31 décembre 2020		452 106	191 164	2 290	645 560
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(21 474)	-	(21 474)
Additions		37 768	51 494	1 084	90 346
Regroupements d'entreprises	5	57 916	52 465	1 209	111 590
Décomptabilisation*		(39 842)	(40 434)	(668)	(80 944)
Incidence des variations des taux de change		2 329	495	(12)	2 812
Solde au 31 décembre 2021		510 277	233 710	3 903	747 890
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2019		193 684	67 153	1 015	261 852
Amortissement		48 628	31 247	621	80 496
Décomptabilisation*		(14 573)	(25 371)	(428)	(40 372)
Incidence des variations des taux de change		4 802	1 474	23	6 299
Solde au 31 décembre 2020		232 541	74 503	1 231	308 275
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(5 746)	-	(5 746)
Amortissement		59 719	51 953	1 110	112 782
Décomptabilisation*		(35 691)	(30 926)	(579)	(67 196)
Incidence des variations des taux de change		938	308	(4)	1 242
Solde au 31 décembre 2021		257 507	90 092	1 758	349 357
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2020		219 565	116 661	1 059	337 285
Solde au 31 décembre 2021		252 770	143 618	2 145	398 533

* 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.

10. Immobilisations incorporelles

	Note	Autres immobilisations incorporelles					Total
		Goodwill	Relations clients	Marques de commerce	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	
Coût							
Solde au 31 décembre 2019**		1 331 130	481 428	85 755	11 933	17 620	1 927 866
Regroupements d'entreprises*	5	173 323	88 692	627	3 984	3 226	269 852
Additions		-	-	-	-	1 665	1 665
Vente d'une entreprise		(715)	-	-	-	(30)	(745)
Extinction		-	(1 397)	(1 014)	(1 456)	(440)	(4 307)
Incidence des variations des taux de change		19 888	6 219	1 034	227	483	27 851
Solde au 31 décembre 2020**		1 523 626	574 942	86 402	14 688	22 524	2 222 182
Regroupements d'entreprises*	5	49 221	29 130	4 166	4 405	7 069	93 991
Additions		-	3 263	-	-	3 880	7 143
Extinction		-	(18 357)	(1 178)	(1 027)	(1 510)	(22 072)
Incidence des variations des taux de change		(556)	(464)	(579)	(118)	33	(1 684)
Solde au 31 décembre 2021		1 572 291	588 514	88 811	17 948	31 996	2 299 560
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2019**		146 890	219 764	40 181	4 470	13 511	424 816
Amortissement		-	39 580	3 897	2 160	2 576	48 213
Vente d'une entreprise		-	-	-	-	(28)	(28)
Extinction		-	(1 397)	(1 014)	(1 456)	(440)	(4 307)
Incidence des variations des taux de change		1 126	3 652	572	130	345	5 825
Solde au 31 décembre 2020**		148 016	261 599	43 636	5 304	15 964	474 519
Amortissement		-	44 862	3 274	3 378	3 729	55 243
Extinction		-	(18 357)	(1 178)	(1 027)	(1 509)	(22 071)
Incidence des variations des taux de change		(536)	(526)	(57)	11	56	(1 052)
Solde au 31 décembre 2021		147 480	287 578	45 675	7 666	18 240	506 639
Valeurs comptables nettes							
Solde au 31 décembre 2020**		1 375 610	313 343	42 766	9 384	6 560	1 747 663
Solde au 31 décembre 2021		1 424 811	300 936	43 136	10 282	13 756	1 792 921

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

** Retraité pour changement de méthode comptable suite à la décision de l'ordre du jour du Comité d'interprétation des IFRS 2021 sur le coût de configuration ou de personnalisation d'ententes de services infonuagiques (IAS 38 Immobilisations incorporelles). Les coûts de mise en œuvre des ententes de services infonuagiques, précédemment capitalisés, sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés. Le résultat a été une diminution des actifs incorporels de 2,1 M\$, une diminution des passifs d'impôt différé de 0,5 M\$ et une diminution des bénéfices non répartis de 1,6 M\$, reflété dans les soldes de clôture au 31 décembre 2019.

Au 31 décembre 2021, le Groupe a soumis les marques de commerce ayant une durée de vie indéfinie à son test de dépréciation annuel. Le Groupe a estimé la valeur d'utilisation des marques de commerce à 36,6 M\$ (2020 – 42,6 M\$) comparativement à sa valeur comptable de 27,5 M\$ (2020 – 31,6 M\$), ce qui n'a pas entraîné de perte de valeur. La direction a utilisé la méthode d'exonération des redevances et des taux d'actualisation entre 6,7% et 9,9% (2020 – entre 6,6 % et 9,7 %) dans son analyse.

En 2021, le Groupe a effectué un changement de marque de commerce pour une filiale en initiant un changement de nom. Le Groupe estime que l'ancienne marque de commerce conservera sa valeur pendant une période de 2 ans durant la transition. Par conséquent, la période d'amortissement est passée d'une durée indéfinie à 2 ans pour la valeur comptable nette restante de cette filiale de 3,5 M\$.

En 2020, le Groupe a réévalué la durée de vie utile de certaines marques de commerce d'une durée de vie définie à indéfinie, représentant une valeur comptable de 6,3 M\$. La reconnaissance de la marque de commerce ainsi que l'intention de la direction de conserver les marques indéfiniment ont été des facteurs décisifs conduisant à cette conclusion. Lors du changement d'estimé, appliqué de manière prospective, le Groupe a effectué un test de dépréciation sur ces marques, ce qui n'a entraîné aucune charge de dépréciation.

Au 31 décembre 2021, le Groupe a soumis à son test de dépréciation annuel le goodwill de ses secteurs opérationnels, qui représentent le niveau minimal auquel ce goodwill est suivi au sein du Groupe aux fins de la communication de l'information de gestion. Les valeurs comptables totales du goodwill attribué à chaque secteur opérationnel s'établissent comme suit :

Secteur isolable / secteur opérationnel	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Colis et courrier	190 853	189 533
Transport de lots brisés		
Transport de lots brisés canadien	137 638	136 914
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	93 152	86 416
Transport de lots complets américain	245 570	244 824
Services spécialisés de lots complets	431 761	394 303
Logistique	325 837	323 620
	1 424 811	1 375 610

Les résultats du test au 31 décembre 2021 ont permis de déterminer que les valeurs recouvrables des secteurs opérationnels du Groupe dépassaient leurs valeurs comptables respectives.

La valeur recouvrable des secteurs opérationnels du Groupe a été calculée en fonction de leur valeur d'utilité. La méthodologie de la valeur d'utilité est fondée sur les flux de trésorerie futurs actualisés. La direction est d'avis que la méthode fondée sur les flux de trésorerie futurs actualisés est utile parce qu'elle permet d'évaluer de manière plus précise certains flux de trésorerie futurs.

Pour évaluer la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés jusqu'à leur valeur actuelle selon des taux d'actualisation avant impôt comme suit :

Secteur isolable / secteur opérationnel	2021	2020
Colis et courrier	9,3%	9,1%
Transport de lots brisés		
Transport de lots brisés canadien	9,3%	9,1%
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	11,7%	11,5%
Transport de lots complets américain	10,5%	10,3%
Services spécialisés de lots complets	10,5%	10,3%
Logistique	8,7%	8,5%

Les taux d'actualisation ont été estimés en tenant compte des données antérieures et du coût moyen pondéré du capital au sein de l'industrie, en fonction d'un niveau d'endettement potentiel de 40,0 % (2020 – 40,0 %) à un taux d'intérêt du marché de 5,7 % (2020 – 5,9 %).

Pour la première année, les flux de trésorerie ont été projetés basé sur les flux de trésorerie prévus en tenant compte des résultats opérationnels antérieurs et ils reflètent les conditions économiques actuelles. Pour une période supplémentaire de quatre années, les flux de trésorerie ont été extrapolés en fonction d'un taux de croissance moyen de 2,0 % (2,0 % en 2020) des revenus, et les marges ont été ajustées quand cela a été jugé approprié. La valeur finale du taux de croissance s'est établie à 2,0 % (2,0 % en 2020). Les valeurs attribuées aux principales hypothèses représentent l'évaluation par la direction des futures tendances dans l'industrie du transport, et elles sont fondées sur des sources externes et internes (données historiques).

11. Autres actifs

	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020
Dépôts de garantie	3 780	3 143
Placements dans des titres de capitaux propres	31 391	9 727
Autre	2 671	6 293
Actif d'indemnification	-	4 736
	37 842	23 899

Les placements dans des titres de capitaux propres incluent 16,4 M\$ (2020 – nul) de placements de niveau 1 qui ont été évalués à la juste valeur de marché avec les informations cotées en bourse et 15,0 M\$ (2020 – 7,7 M\$) de placements de niveau 3 qui ont été évalués basé sur une augmentation de performance de la compagnie au 31 décembre 2021. Le Groupe a choisi de désigner ces placements comme juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

12. Fournisseurs et autres créditeurs

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Comptes fournisseurs et charges à payer	611 546	327 619
Charges liées au personnel à payer	224 935	119 334
Dividendes à payer	24 881	21 285
	861 362	468 238

La note 25 donne des renseignements sur les risques de change et de liquidité auxquels le Groupe est exposé en lien avec les fournisseurs et autres créditeurs.

13. Dette à long terme

La présente note fournit de l'information sur les modalités contractuelles de la dette à long terme portant intérêt du Groupe, laquelle est évaluée au coût amorti. Pour en savoir plus sur les risques auxquels le Groupe est exposé en lien avec les taux d'intérêt, les taux de change et les liquidités, veuillez-vous reporter à la note 25.

	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020
Passifs non courants		
Facilités renouvelables non garanties	239 406	123 666
Emprunt à terme non garanti	-	321 852
Débeture non garantie	157 743	156 479
Billets de premier rang non garantis	778 613	150 000
Contrats de vente conditionnelle	68 746	77 550
	1 244 508	829 547
Passifs courants		
Partie courante des facilités renouvelables non garanties	-	7 461
Partie courante des emprunts à terme non garantis	324 444	-
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	39 142	35 536
	363 586	42 997

Les modalités de la dette à long terme en cours s'établissent comme suit :

	Devise	Taux d'intérêt nominal	Année d'échéance	2021		2020		
				Valeur nominale	Valeur comptable	Valeur nominale	Valeur comptable	
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ CA	AB + 1.25%	2025	130 000	101 061	41 700	32 279
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ CA	AB + 1.25%	2025	21 279	16 646	—	—
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ US	TIOL + 1.25%	2025	120 000	118 634	92 634	91 387
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ US	TIOL + 1.25%	2025	3 100	3 065	7 461	7 461
Emprunt à terme non garanti	a	\$ CA	AB + 1.45%	2022	410 000	324 444	410 000	321 852
Débeture non garantie	b	\$ CA	3.32% - 4.22%	2024	200 000	157 743	200 000	156 479
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	2.89% - 3.85%	2026-2033	180 000	179 658	150 000	150 000
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	3.15% - 3.50%	2029-2036	500 000	499 049	—	—
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	2.87% - 3.34%	2029-2033	100 000	99 906	—	—
Contrats de vente conditionnelle	d	Surtout \$ CA	1.45% - 4.72%	2022-2024	136 338	107 888	143 796	113 086
					1 608 094	1 078 888	143 796	872 544

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

	Note	2021	2020
Solde au début de l'exercice		872 544	1 343 307
Produits tirés de la dette à long terme		661 039	33 175
Regroupements d'entreprises	5	3 484	5 365
Remboursement de la dette à long terme		(43 868)	(191 221)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables		118 859	(326 201)
Désactualisation des frais de financement reportés		1 296	1 214
Incidence des variations des taux de change		(23 154)	4 588
Incidence des variations des taux de change - autres éléments du résultat global pour couverture		17 894	2 317
Solde à la fin de l'exercice		1 608 094	872 544

a) Facilité de crédit renouvelable non garantie et emprunts à terme non garantis

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. La marge applicable sur la facilité de crédit est présentement de 1,25%. Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers, et il respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 25 f)). Des frais de financement reportés de 1,7 M\$ ont été comptabilisés suite à l'augmentation.

La facilité de crédit renouvelable est non garantie et peut être prolongée annuellement. Le montant total disponible en vertu de la facilité renouvelable est de 1 260 M\$ CA. La convention procure un crédit supplémentaire de 198,9 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions sous le contrat de crédit du syndicat des prêteurs bancaires de la Société. Selon certains ratios, le taux d'intérêt variera entre le taux des acceptations bancaires (« AB ») (ou le taux interbancaire offert à Londres (« TIOL ») sur la dette libellée en dollars américains) majoré de la marge applicable, laquelle peut varier entre 120 points de base et 200 points de base. Au 31 décembre 2021, les taux d'intérêt sur la dette libellée en dollars canadiens et sur la dette libellée en dollars américains en vertu de la facilité de crédit étaient de 1,70 % et 1,35 %, respectivement (2,90 % et 1,60 % en 2020). Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers, et il respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 25 f)).

La deuxième tranche restante de l'emprunt à terme de 410 M\$ CA n'est pas garantie et est due en juin 2022. Le remboursement anticipé, en partie ou en totalité, est autorisé, sans pénalité, et réduira de façon permanente le montant emprunté. Les modalités de cet emprunt à terme non garanti sont les mêmes que celles de la facilité de crédit renouvelable non garantie et sont assujétiées aux mêmes clauses restrictives. Au 31 décembre 2021, le taux d'intérêt de l'emprunt à terme était de 1,90% (2020 – 1,90% sur la deuxième tranche).

Le 18 décembre 2020, le Groupe a remboursé, sans pénalité, la première tranche de 200 M\$ CA son emprunt à terme échéant en juin 2021.

b) Débenture non garantie

La débenture non garantie vient à échéance en décembre 2024 et porte intérêt à un taux entre 3,32% et 4,22% (2020 - 3,32% à 4,22%) selon certains ratios. Au 31 décembre 2021, le taux effectif de la débenture était de 3,57% (2020 - 3,57%). La débenture pourra être remboursée, sans pénalité, après le 20 décembre 2022, sous réserve de l'approbation du syndicat des prêteurs bancaires de la Société.

c) Billets de premier rang non garantis

Ce prêt prend la forme de billets de premier rang portant intérêt au taux de 3,85 % et arrivant à échéance en décembre 2026. 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 13 janvier 2021, la Société a reçu un produit de 500 M\$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de quatre tranches venant à échéance entre janvier 2029 et janvier 2036 et portant intérêt fixe entre 3,15% et 3,50%. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital. Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers, et il respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 25 f)). Des frais de financement reportés de 1,4 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 assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers, et il respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 25 f)).

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 assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Le Groupe est assujéti à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers, et il respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 25 f)).

e) Contrats de vente conditionnelle

Les contrats de vente conditionnelle sont garantis par du matériel roulant d'une valeur comptable de 144,5 M\$ (140,7 M\$ au 31 décembre 2020) (voir note 8).

f) Les remboursements exigibles sur le capital des autres éléments de la dette à long terme au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

	Moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Facilités renouvelables non garanties	-	242 283	-	242 283
Emprunt à terme non garanti	324 444	-	-	324 444
Débeture non garantie	-	158 265	-	158 265
Billets de premier rang non garantis	-	-	780 000	780 000
Contrats de vente conditionnelle	39 142	68 746	-	107 888
	363 586	469 294	780 000	1 612 880

14. Obligations locatives

	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020
Obligations locatives courantes	115 344	88 522
Obligations locatives non courantes	313 862	267 464
	429 206	355 986

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

	Note	2021	2020
Solde au début de l'exercice		355 986	355 591
Regroupements d'entreprises	5	111 590	40 477
Additions		90 346	50 225
Décomptabilisation*		(15 030)	(12 011)
Remboursement		(115 336)	(82 587)
Incidence des variations des taux de change		1 650	4 291
Solde à la fin de l'exercice		429 206	355 986

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

Le taux d'intérêt implicite utilisé en moyenne pour les contrats de location de 2021 est de 2,59% (2020 – 3,56%).

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 12,7 M\$ (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 362,4 M\$ (2020 – 352,1 M\$).

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

Paiements de location variables

Certains baux contiennent des paiements de location variables qui ne sont pas inclus dans l'évaluation de l'obligation locative. Ces paiements comprennent, entre autres, les frais d'entretien des aires communes, les taxes municipales et les frais d'entretien des véhicules. La dépense reliée aux paiements de location variables pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 était de 18,9 M\$ (2020 – 17,4 M\$).

Sous-location

Le Groupe sous-loue certaines de ses propriétés. Le revenu des actifs au titre de droits d'utilisation en sous-location pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 s'est élevé à 15,4 M\$ (2020 – 13,8 M\$), présenté dans les « Autres charges opérationnelles ».

Flux de trésorerie contractuels

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

	Au 31 décembre 2021
Moins de 1 an	126 172
De 1 à 5 ans	262 899
Plus de 5 ans	79 323
	468 394

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, une charge pour contrats de location simple de 42,4 M\$ (26,1 M\$ en 2020) a été constatée dans l'état consolidé du résultat pour les contrats de locations qui ne répondaient pas à la définition de contrat de location selon IFRS 16 ou pour lesquels des moyens de simplification d'IFRS 16 ont été utilisés à la transition.

15. Avantages du personnel

Régimes de retraite de TFI International

Le Groupe est le promoteur de régimes de retraite à prestations définies destinés à 105 de ses employés (161 en 2020).

Ces régimes sont tous offerts au Canada et comprennent un régime non enregistré. Plus aucun des régimes à prestations définies n'est offert aux employés, et deux d'entre eux sont devenus prospectivement des régimes à cotisations définies. Par conséquent, l'obligation future ne variera qu'en fonction des réévaluations actuarielles.

À l'exception d'un régime, aucun des autres régimes ne prévoit de cotisations périodiques pour les employés. Ces régimes sont toujours tenus de financer les coûts des services passés. L'autre régime est entièrement capitalisé par le Groupe.

Le Groupe évalue ses obligations au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2020, et la prochaine évaluation obligatoire aura lieu en date du 31 décembre 2021.

Régime de retraite de TForce Freight

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. Les régimes de retraite comptent 9 399 participants actifs.

Les régimes n'ont pas de cotisations périodiques pour les employés. Ces régimes sont toujours tenus de financer les coûts des services passés et sont entièrement capitalisés par le Groupe. Le Groupe a obtenu une évaluation actuarielle à la date d'acquisition pour établir l'obligation au titre des prestations constituées à cette date. Les coûts de service des régimes sont également établis par l'évaluation actuarielle.

Le Groupe évalue ses obligations au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2021.

Autres régimes d'indemnités de départ

En plus des régimes de retraite à prestations définies mentionnés ci-dessus, le Groupe finance le régime d'indemnité de départ des employés au Mexique. Au 31 décembre 2021, l'obligation totale en vertu de cette entente s'élevait à 1,2 M\$ (1,1 M\$ en 2020).

Les informations dans les tableaux suivants se rapportent à tous les régimes à prestations définies du Groupe.

	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Obligation au titre des prestations constituées	27 127	133 653	160 780	35 529	-	35 529
Juste valeur des actifs des régimes	(13 437)	(80 466)	(93 903)	(21 147)	-	(21 147)
Déficit des régimes passif au titre des avantages du personnel	13 690	53 187	66 877	14 382	-	14 382

La composition des actifs des régimes s'établit comme suit :

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Régimes de retraite TFI International		
Titres de capitaux propres	6%	6%
Titres d'emprunt	89%	91%
Autre	5%	3%
Régimes de retraite TForce Freight		
Titres de capitaux propres	48%	-
Titres d'emprunt	52%	-

Tous les titres de capitaux propres et les titres d'emprunt ont des prix cotés sur des marchés actifs. Les titres d'emprunt sont détenus dans des fonds communs de placement et bénéficient principalement d'une notation AAA, AA ou A, selon les notations de Moody's.

Les catégories d'actif « Autre » correspondent à des sociétés de placement immobilier.

Variation de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations constituées en lien avec les régimes à prestations définies :

	Note	2021	2020
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice		35 529	31 449
Regroupements d'entreprises	5	70 261	-
Coût des services rendus au cours de l'exercice		55 437	528
Charges d'intérêts		2 289	948
Prestations payées		(5 437)	(1 539)
(Profit lié) perte liée à la réévaluation des éléments suivants:			
Hypothèses démographiques		252	-
Hypothèses financières		5 997	3 563
Expérience des régimes		(426)	(343)
Règlement		(3 420)	113
Incidence des variations des taux de change		298	810
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		160 780	35 529

Variation de la juste valeur des actifs des régimes à prestations définies :

	Note	2021	2020
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice		21 147	18 108
Regroupements d'entreprises		4 412	-
Produit d'intérêts	5	551	544
Cotisations patronales		76 297	2 519
Prestations payées		(5 437)	(1 539)
Profit lié à la réévaluation		310	1 129
Frais d'administration des régimes		(112)	(124)
Règlement		(3 475)	-
Incidence des variations des taux de change		210	510
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice		93 903	21 147

Charges comptabilisées dans le bénéfice :

	2021	2020
Coût des services rendus	55 437	528
Coût financier net	1 738	404
Frais d'administration des régimes	112	124
Règlement net	55	113
Charge de retraite	57 342	1 169
Rendement réel des actifs des régimes	861	1 673

Pertes actuarielles comptabilisées dans les autres éléments du résultat global :

	2021	2020
Montant accumulé dans les résultats non distribués au début de l'exercice	13 304	11 100
Comptabilisé au cours de l'exercice	5 513	2 204
Montant accumulé dans les résultats non distribués à la fin de l'exercice	18 817	13 304
Comptabilisé au cours de l'exercice, après impôt	4 128	1 623

Principales hypothèses actuarielles utilisées (exprimées en fonction d'une moyenne pondérée) :

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Obligation au titre des prestations constituées		
Taux d'actualisation au	2,9%	2,4%
Futures hausses de salaire	2,0%	1,2%
Charge au titre des avantages du personnel		
Taux d'actualisation au	2,4%	3,3%
Taux de rendement des actifs des régimes au	2,4%	3,3%
Futures hausses de salaire	2,0%	1,2%

Les hypothèses concernant la mortalité future se fondent sur des statistiques et des tableaux de mortalité publiés. Voici les espérances de vie actuelles qui sous-tendent la valeur des passifs au titre des régimes à prestations définies :

	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite Tforce Freight	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite Tforce Freight
Espérance de vie à 65 ans des retraités actuels				
Hommes	22,7	20,1	22,1	-
Femmes	24,9	22,2	24,7	-
Espérance de vie à 65 ans des membres actuels ayant 45 ans				
Hommes	23,6	21,7	23,5	-
Femmes	25,8	23,7	26,1	-

Au 31 décembre 2021, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies est :

Régimes de retraite TFI International	13,9
Régimes de retraite TForce Freight	22,1

Le tableau suivant présente l'incidence des variations des principales hypothèses de l'obligation au titre des prestations définies pour les années terminées :

	2021		2020	
	Hausse	Baisse	Hausse	Baisse
Taux d'actualisation (variation de 1%)	(27 922)	36 696	(3 022)	3 650
Espérance de vie (variation d'un an)	4 475	(4 650)	138	(246)

Données historiques:

	2021	2020	2019	2018	2017
Obligation au titre des prestations constituées	160 780	35 529	31 449	27 579	38 811
Juste valeur des actifs des régimes	(93 903)	(21 147)	(18 108)	(16 581)	(25 366)
Déficit des régimes	66 877	14 382	13 341	10 998	13 445
Ajustements liés à l'expérience découlant des obligations au titre des régimes	5 823	3 220	2 116	(2 427)	2 378
Ajustements liés à l'expérience découlant des actifs des régimes	310	1 129	467	(815)	351

Le Groupe prévoit que les cotisations aux régimes à prestations définies se chiffreront à environ 100,7 M\$ en 2022.

16. Provisions

		Autoassurance	Autre	Total
Solde au 31 décembre 2019		39 188	1 598	40 786
Provisions provenant des regroupements d'entreprises	5	-	338	338
Provisions constituées au cours de l'exercice		48 534	9 685	58 219
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(32 439)	(4 060)	(36 499)
Provisions renversées au cours de l'exercice		(8 795)	(1 177)	(9 972)
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		1 012	-	1 012
Vente d'une entreprise		(47)	-	(47)
Incidence des variations des taux de change		280	138	418
Solde au December 31, 2020		47 733	6 522	54 255
Provisions provenant des regroupements d'entreprises	5	125	50 449	50 574
Provisions constituées au cours de l'exercice		94 885	4 352	99 237
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(62 836)	(7 977)	(70 813)
Provisions renversées au cours de l'exercice		(9 259)	-	(9 259)
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		(929)	-	(929)
Incidence des variations des taux de change		(252)	(171)	(423)
Balance at December 31, 2021		69 467	53 175	122 642
Au 31 décembre 2021				
Provisions courantes		26 771	12 241	39 012
Provisions non courantes		42 696	40 934	83 630
		69 467	53 175	122 642
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 l'exercice. La portion actuelle reflète le montant qui devrait être payé au cours de l'exercice suivant. À cause de la nature à long terme du passif, la provision a été calculée à un taux d'actualisation de 1,3 % (2020 – 0,7 %). Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges de 38,5 M\$ (2020 – 3,2 M\$). Les provisions pour litiges contiennent diverses réclamations en cours pour lesquelles la direction a fait usage de jugement et d'hypothèses concernant des événements futurs. Les résultats dépendront de l'évolution future des réclamations.

17. Actifs et passifs d'impôt différé

	31 décembre 2021	31 décembre 2020*
Immobilisations corporelles	(403 181)	(178 087)
Immobilisations incorporelles	(78 888)	(73 496)
Dette à long terme	8 025	4 852
Avantages du personnel	43 821	10 634
Provisions	42 900	15 151
Pertes fiscales	11 313	94
Autres	(2 917)	(108)
Passifs d'impôt différé, montant net	(378 927)	(220 960)
Présentation en tant que :		
Actifs d'impôt différé	29 695	11 207
Passifs d'impôt différé	(408 622)	(232 167)

* Retraité pour changement de politique comptable (voir note 10)

Variation des différences temporelles au cours de l'exercice :

	Solde au 31 décembre 2019	Comptabilisation dans le bénéfice	Comptabilisation directement dans les capitaux propres	Acquisition dans un regroupement d'entreprises	Solde au 31 décembre 2020*
Immobilisations corporelles	(188 604)	12 981	(1 052)	(1 412)	(178 087)
Immobilisations incorporelles	(78 801)	11 396	(880)	(5 211)	(73 496)
Dette à long terme	5 886	(1 104)	70	-	4 852
Avantages du personnel	7 449	2 387	798	-	10 634
Provisions	9 874	5 191	86	-	15 151
Pertes fiscales	14 603	(14 396)	(113)	-	94
Autre	(1 358)	735	545	(30)	(108)
Passifs d'impôt différé, montant net	(230 951)	17 190	(546)	(6 653)	(220 960)

* Retraité pour les changements de principes comptables (note 10)

	Solde au 31 décembre 2020*	Comptabilisation dans le bénéfice	Comptabilisation directement dans les capitaux propres	Acquisition dans un regroupement d'entreprises	Solde au 31 décembre 2021
Immobilisations corporelles	(178 087)	(181)	1 401	(226 314)	(403 181)
Immobilisations incorporelles	(73 496)	6 443	(790)	(11 045)	(78 888)
Dette à long terme	4 852	3 158	15	-	8 025
Avantages du personnel	10 634	3 124	13 384	16 679	43 821
Provisions	15 151	14 499	13	13 237	42 900
Pertes fiscales	94	(237)	(210)	11 666	11 313
Autre	(108)	(893)	(1 916)	-	(2 917)
Passifs d'impôt différé, montant net	(220 960)	25 913	11 897	(195 777)	(378 927)

* Retraité pour les changements de principes comptables (note 10)

18. Capital social et autres éléments des capitaux propres

La Société est autorisée à émettre un nombre illimité d'actions ordinaires et d'actions privilégiées, pouvant être émises en série. Ces actions ordinaires et privilégiées n'ont pas de valeur nominale. Toutes les actions émises sont entièrement libérées.

Les actions ordinaires confèrent à leurs porteurs un droit de vote par action. Les détenteurs des actions ordinaires ont le droit de recevoir les dividendes déclarés de temps à autre. Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés à toute autre catégorie d'actions de la Société, les détenteurs des actions ordinaires ont le droit de recevoir le reliquat de l'actif de la Société à sa dissolution, à sa liquidation ou à son absorption.

Les actions privilégiées peuvent être émises en une ou plusieurs séries, et sont assorties de droits et conditions que les administrateurs peuvent déterminer par une résolution qui définit la désignation, les droits, privilèges, conditions et restrictions rattachés aux actions privilégiées de ces séries. Aucun droit de vote n'est rattaché aux actions privilégiées, sauf si cela est prescrit par la loi. En cas de liquidation, de dissolution ou d'absorption de la Société, ou de toute autre distribution d'éléments d'actif de la Société entre ses actionnaires, les détenteurs des actions privilégiées de chaque série ont le droit de recevoir, les actions privilégiées ayant priorité de rang sur les actions ordinaires de la Société et sur toute autre action de rang inférieur aux actions privilégiées de la Société, un montant égal au prix de rachat de ces actions, majoré d'un montant égal aux dividendes déclarés, mais encore impayés, et pas plus. Les actions privilégiées de chaque série sont aussi assorties des autres priorités sur les actions ordinaires et sur toute autre action de rang inférieur aux actions privilégiées, qui peuvent être établies selon les séries respectives dont l'émission est autorisée. Les actions privilégiées de chaque série ont égalité de rang avec les actions privilégiées de toute autre série en ce qui a trait au versement des dividendes et au remboursement de capital. Aucune action privilégiée n'est émise et en circulation actuellement.

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	2021	2020
Solde au début de l'exercice		93 397 985	81 450 326
Actions rachetées et annulées		(2 157 862)	(1 542 155)
Émission d'actions		-	11 960 000
Options d'achat d'actions exercées	20	912 770	1 529 814
Solde à la fin de l'exercice		92 152 893	93 397 985

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

	2021	2020
Solde au début de l'exercice	1 120 049	678 915
Émission d'actions, déduction faite des dépenses	-	425 350
Actions rachetées et annulées	(23 449)	(12 025)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	20 114	21 361
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions	6 210	4 554
Émission d'actions sur le règlement des UAR	10 257	1 894
Solde à la fin de l'exercice	1 133 181	1 120 049

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre ») qui a débuté le 2 novembre 2021 et qui expirera le 1 novembre 2022, 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 31 décembre 2021 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 1 000 000 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

En 2021, la Société a racheté 2 157 862 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 91,83 \$ par action pour un prix d'achat total de 198,2 M\$ en lien avec l'offre. En 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 174,7 M\$ (26,0 M\$ en 2020), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

Surplus d'apport

Le surplus d'apport est utilisé pour comptabiliser les montants découlant de l'émission d'actions en lien avec l'attribution de droits à des paiements fondés sur des actions (voir note 20).

Cumul des autres éléments du résultat global

Aux 31 décembre 2021 et 2020, le cumul des autres éléments du résultat global comprend les écarts de conversion cumulés découlant de la conversion des états financiers des établissements étrangers, les actifs financiers évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, les profits ou pertes sur couverture d'investissement net, les profits réalisés sur les placements, les couvertures de flux de trésorerie et les profits ou les pertes liés à la réévaluation des régimes à prestations définies.

Dividendes

En 2021, le Groupe a déclaré des dividendes trimestriels d'un montant total de 0,96\$ par action ordinaire en circulation au moment de la déclaration du dividende (0,80\$ en 2020) pour un total de 89,1 M\$ (72,7 M\$ en 2020). Le 14 mars 2022, 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 24,7 M\$ qui sera versé le 15 avril 2022 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 mars 2022.

19. 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)	2021	2020
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	664 361	275 675
Actions ordinaires émises au début de l'exercice	93 397 985	81 450 326
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	593 740	858 488
Incidence du rachat d'actions propres	(937 480)	(1 204 210)
Incidence de l'émission d'actions	-	8 008 750
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	93 054 245	89 113 354
Bénéfice de base par action (en dollars)	7,14	3,09

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)	2021	2020
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	664 361	275 675
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	93 054 245	89 113 354
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions et unités d'actions restreintes	2 281 778	1 821 452
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	95 336 023	90 934 806
Bénéfice dilué par action (en dollars)	6,97	3,03

Au 31 décembre 2021, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (99 485 en 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.

20. Paiements fondés sur des actions**Régime d'options d'achat d'actions (régulé en instruments de capitaux propres)**

La Société offre un régime d'options d'achat d'actions à certains de ses employés. Le nombre maximal d'actions pouvant être émises aux termes du régime actuel d'options d'achat d'actions de 2012 est de 5 979 201. Chaque option d'achat d'actions permet à son détenteur de recevoir une action ordinaire au moment de l'exercice. Le prix d'exercice à payer pour chaque option est déterminé par le conseil d'administration à la date de l'attribution, et il ne peut pas être inférieur au cours moyen pondéré en fonction du volume des 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)	2021		2020	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de l'exercice	2 982	24,65	4 422	21,56
Options attribuées	-	-	99	40,41
Options exercées	(913)	22,30	(1 530)	16,73
Options éteintes	(8)	23,70	(9)	27,87
Solde à la fin de l'exercice	2 061	25,70	2 982	24,65
Options exerçables à la fin de l'exercice	1 705	24,27	2 111	22,34

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 31 décembre 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	212	0,6	212
18,83	444	1,6	444
26,82	201	2,1	201
23,70	392	3,1	392
30,71	717	4,2	427
40,41	95	5,6	29
	2 061	2,9	1 705

Parmi les options en circulation au 31 décembre 2021, un nombre total de 1 669 767 (2 502 339 en 2020) est détenu par les principaux dirigeants.

En 2021, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 87,65 \$ (33,78 \$ en 2020).

En 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 1,0 M\$ (1,7 M\$ en 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en 2021 dans le cadre du régime d'options d'achat d'actions de la Société.

Le 27 février 2020, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 99 485 options d'achat d'actions en vertu du régime d'options d'achat d'actions de la Société dont 99 485 ont été attribuées aux principaux dirigeants, à cette date. Les droits aux options deviennent acquis en tranches égales sur une période de trois ans et ont une durée de sept ans. La juste valeur des options octroyées a été estimée à l'aide du modèle de Black-Scholes pour l'évaluation du prix des options en fonction des hypothèses moyennes pondérées suivantes:

	27 juillet 2021
Prix d'exercice	40,41
Durée de vie moyenne prévue des options	4,5 années
Taux d'intérêt sans risque	0,71 %
Volatilité prévue du cours de l'action*	26,29 %
Rendement moyen du dividende	2,62 %
Juste valeur moyenne pondérée des options attribuées, par option	6,73

*La volatilité attendue du cours des actions est basée sur la volatilité historique de l'action du Groupe sur une période proportionnelle à la durée prévue de l'attribution.

Régime d'unités d'actions différées à l'intention des membres du conseil d'administration (régulé 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, les membres du conseil d'administration peuvent 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)	2021	2020
Solde au début de l'exercice	373 926	348 031
Jetons de présence des membres du conseil d'administration	-	29 168
Payés	(71 709)	(11 512)
Dividendes payés en unités	4 337	8 239
Solde à la fin de l'exercice	306 554	373 926

En 2021, le Groupe n'a constaté, en lien avec les unités d'actions différées, aucune charge de rémunération (1,1 M\$ en 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 22,9 M\$ pour l'année terminée le 2021 en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées (6,5 M\$ en 2020).

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

Au 31 décembre 2021, la valeur comptable totale des passifs au titre des accords dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie qui sont comptabilisés dans les fournisseurs et autres créditeurs se chiffrait à 34,4 M\$ (19,2 M\$).

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 attribués 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 7 847 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. Les UAR seront acquises le 30 avril 2022. La juste valeur des unités octroyées a été de 77,32 \$ par unité.

Le 20 décembre 2021, la Société a octroyé un total de 34 221 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 34 221 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. Les UAR seront acquises le 30 avril 2022. La juste valeur des unités octroyées a été de 103,66 \$ par unité.

Le 7 février 2020, la Société a octroyé un total de 145 218 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 95 358 ont été attribuées aux principaux dirigeants, à cette date. La juste valeur des unités est déterminée à être 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 32,41 \$ par unité.

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>	2021		2020	
	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de l'exercice	299	31,54	239	28,08
Unités attribuées	125	80,29	145	32,41
Unités ré-investies	4	37,90	8	29,74
Unités réglées	(153)	30,70	(92)	23,75
Unités éteintes	(3)	53,12	(1)	31,06
Solde à la fin de l'exercice	272	54,27	299	31,54

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation et pouvant être exercées au 31 décembre 2021 :

<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>	UAR en circulation	
	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
77,32	13	0,3
103,66	34	0,3
32,41	147	1,1
70,59	78	2,1
	272	1,2

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR acquises en 2021 était de 107,76 \$ (53,10 \$ en 2020). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 18,9M\$ (4,5 M\$ en 2020), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

En 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 8,2 M\$ (3,7 M\$ en 2020) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 31 décembre 2021, un nombre total de 171 222 (196 343 en 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 pour la portion RTA et à l'aide des estimations de la direction pour la portion bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur les bénéfices. Les estimations liées au bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur le résultat sont révisées au cours de la période d'acquisition des droits et le montant cumulé comptabilisé à chaque date de clôture est basé sur le nombre d'instruments de capitaux propres pour lesquels les conditions de service et hors marché devraient être satisfaites. 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 à la date d'attribution et de 105,53 \$ par unité au 31 décembre 2021.

Le 7 février 2020, la Société a octroyé un total de 145 218 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 95 358 ont été attribuées aux principaux dirigeants, à cette date. La juste valeur des unités est déterminée en utilisant le cours du marché des actions à la date d'octroi et reflète l'impact de la satisfaction des conditions du marché pour la portion RTA et à l'aide des estimations de la direction pour la portion bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur les bénéfices. Les estimations liées au bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur le résultat sont révisées au cours de la période d'acquisition des droits et le montant cumulé comptabilisé à chaque date de clôture est basé sur le nombre d'instruments de capitaux propres pour lesquels les conditions de service et hors marché devraient être satisfaites. 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 32,41 \$ par unité à la date d'attribution et de 50,35 \$ par unité au 31 décembre 2021.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>	2021		2020	
	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de l'exercice	147	32,41	-	-
Unités attribuées	78	89,64	145	32,41
Unités ré-investies	3	45,64	2	32,41
Unités éteintes	(2)	41,65	-	-
Solde à la fin de l'exercice	226	52,25	147	32,41

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation et pouvant être exercées au 31 décembre 2021 :

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

En 2021, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 6,2 M\$ (2020 – 1,6 M\$) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 décembre 2021, un nombre total de 138 141 (2020 - 96 984) est détenu par les principaux dirigeants.

21. 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.

	2021	2020
Entrepreneurs indépendants	2 911 393	1 535 394
Charges liées à l'exploitation des véhicules	904 060	516 441
	3 815 453	2 051 835

22. Charges liées au personnel

	Note	2021	2020
Avantages du personnel à court terme		1 863 907	857 217
Cotisations aux régimes à cotisations définies		9 323	7 925
Coût des services rendus liés aux régimes à prestations définies	15	55 437	528
Indemnités de fin de contrat de travail		6 053	7 863
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	20	15 424	7 046
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie	20	23 937	7 606
		1 974 081	888 185

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 revenus supérieure à 10% est requise pour recevoir la SSUC.

En 2021, certaines entités juridiques au sein de la Société se sont qualifiées pour la SSUC, résultant en une subvention de 12,3 M\$ (2020 – 52,3 M\$) qui est enregistrée contre les charges liées au personnel, présenté dans les avantages du personnel à court terme, dans l'état consolidé du résultat.

23. Produits financiers et charges financières

Comptabilisation dans le bénéfice :

<i>Charges (produits)</i>	2021	2020
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	45 953	34 967
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	13 521	12 443
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(2 187)	(1 051)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	1 932	224
Gain de change, montant net	(1 471)	(1 237)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	-	(488)
Impact net du remboursement anticipé de contreparties conditionnelles	(1 469)	-
Autres charges financières	16 739	9 052
Charges financières nettes	73 018	53 910
Présentation en tant que :		
Produits financiers	(5 127)	(2 776)
Charges financières	78 145	56 686

24. Charge d'impôt sur le résultat

Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :

	2021	2020
Charge d'impôt exigible		
Année considérée	179 821	103 080
Ajustement des périodes précédentes	(2 102)	1 092
	177 719	104 172
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	(27 427)	(7 536)
Variation du taux d'impôt	175	70
Ajustement des années précédentes	1 339	(9 724)
	(25 913)	(17 190)
Charge d'impôt sur le résultat	151 806	86 982

Impôt sur le résultat comptabilisé dans les autres éléments du résultat global :

	2021			2020		
	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt
Écart de conversion	12 960	-	12 960	21 182	-	21 182
Pertes lié(e)s à la réévaluation des régimes à prestations définies	(5 513)	(1 385)	(4 128)	(2 204)	(581)	(1 623)
Avantages du personnel	124	37	87	(14)	(4)	(10)
Pertes sur couverture d'investissement net	(17 894)	(2 352)	(15 542)	(2 317)	(307)	(2 010)
Perte sur couverture de flux de trésorerie	-	-	-	(488)	(1)	(487)
Variation de la juste valeur des placements dans les titres de capitaux propres	27 803	3 656	24 147	-	-	-
	17 480	(44)	17 524	16 159	(893)	17 052

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

	2021		2020	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		816 167		362 657
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	216 284	26,5%	96 104
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	-0,2%	(1 250)	-1,2%	(4 452)
Variation du taux d'impôt	0,0%	175	0,0%	70
Charges non déductibles	0,7%	5 662	2,4%	8 704
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt ⁽¹⁾	-8,5%	(69 530)	-2,8%	(10 176)
Ajustement des années précédentes	-0,1%	(763)	-2,4%	(8 632)
Impôt sur les distributions multinationales	0,2%	1 228	0,3%	913
Réglementations du Trésor, interprétations clarifiant le projet de loi sur la réforme fiscale américaine	0,0%	-	1,2%	4 451
	18,6%	151 806	24,0%	86 982

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

Le 22 décembre 2017, le président des États-Unis a promulgué la Loi sur les réductions d'impôts et les charges salariales ou Tax Cuts and Jobs Act (« réforme fiscale américaine »). La réforme fiscale américaine réduit le taux d'imposition fédéral des sociétés américaines de 35 % à 21 %, à compter du 1^{er} janvier 2018. La réforme fiscale américaine permet également la passation en charges immédiate de nouveaux investissements dans certains actifs amortissables admissibles effectués après le 27 septembre 2017, qui seront progressivement éliminés à compter de 2023.

La réforme fiscale américaine introduit d'importants changements aux lois sur l'imposition des bénéfices des sociétés américaines qui pourraient avoir une incidence importante sur le Groupe dans les années à venir. Mentionnons notamment la création du nouvel impôt anti-abus contre l'érosion de l'assiette fiscale (Base Erosion Anti-abuse Tax ou BEAT en anglais) qui soumet à des impôts supplémentaires certains paiements que des sociétés américaines font à des sociétés étrangères affiliées, et limite les déductions pour les dépenses nettes d'intérêts encourues par les sociétés américaines. Le 7 avril 2020, le département du Trésor américain a publié les réglementations du Trésor, des interprétations clarifiant le projet de loi sur la réforme fiscale américaine. Comme prévu, un avantage fiscal relatif à 2019 et au premier trimestre de 2020 a été refusé, ce qui a entraîné une charge fiscale non récurrente de 7,3 M\$ au deuxième trimestre de 2020. Le 23 juillet 2020, le département du Trésor américain a publié un règlement final sur les modifications apportées au projet de loi sur la réforme fiscale des États-Unis. Il introduit une exception fiscale élevée en vertu des dispositions du *Global Intangible Low-taxed Income* (GILTI). Un avantage fiscal relatif aux années 2018 et 2019 a été comptabilisé, entraînant un recouvrement d'impôt non récurrent de 2,0 M\$ en 2020. Pour l'année terminée le 31 décembre 2020, l'impact total de ces nouvelles réglementations a été de 4,5 M\$ suite aux ajustements positifs enregistrés durant le quatrième trimestre de 2020.

25. Instruments financiers et gestion des risques financiers

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

Aux 31 décembre 2021 et 2020, l'incidence sur le résultat net et les autres éléments du résultat global se présente comme suit :

	Produit financiers		Autres éléments du résultat global	
	2021	2020	2021	2020
Instruments financiers dérivés évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global :				
Instruments dérivés de taux d'intérêt	-	(488)	-	488
	-	(488)	-	488

Risques

Dans le cours normal de ses activités et en raison de ses actifs et passifs financiers, le Groupe est exposé aux risques suivants :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de marché.

La présente note fournit des renseignements sur l'exposition du Groupe à chacun des risques susmentionnés, sur les objectifs et les processus du Groupe en ce qui a trait à la gestion des risques et sur la gestion des capitaux du Groupe. D'autres informations quantitatives à fournir sont incluses dans les présents états financiers consolidés.

Cadre de gestion des risques

La direction du Groupe désigne et analyse les risques auxquels le Groupe est exposé, établit des limites et des contrôles adéquats en matière de risque, en plus de surveiller les risques et le respect des limites. La gestion des risques fait l'objet d'un suivi constant afin de tenir compte de l'évolution de la conjoncture du marché et des activités du Groupe.

Le conseil d'administration est responsable de toutes les questions liées au cadre de gestion des risques du Groupe. Le conseil d'administration surveille les risques du Groupe par l'intermédiaire de son comité d'audit. Le comité d'audit fait périodiquement rapport de ses activités au conseil d'administration.

Le comité d'audit du Groupe supervise la façon dont la direction surveille et gère les risques du Groupe, et le comité d'audit interne assiste le comité d'audit du Groupe dans son rôle de surveillance. Le comité d'audit interne effectue des analyses courantes et ponctuelles des risques et en présente les résultats au comité d'audit.

a) Risque de crédit

Le risque de crédit correspond au risque de perte financière que le Groupe peut subir si un client ou une partie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles; il découle principalement des créances clients du Groupe. Le Groupe fait crédit à ses clients dans le cours normal de ses activités. La direction est d'avis que le risque de crédit découlant des créances clients est limité pour les raisons suivantes :

- La clientèle est diversifiée et répartie entre différents segments de marché;
- Aucun client ne représente plus de 5 % du total des revenus du Groupe;
- Environ 89,7 % (94,9 % en 2020) des créances clients du Groupe ne sont pas en souffrance ou sont en retard de 30 jours ou moins;
- Les créances douteuses ont représenté moins 0,1 % des revenus consolidés pour les trois derniers exercices.

Exposition au risque de crédit

L'exposition maximale du Groupe au risque de crédit correspond à la valeur comptable des actifs financiers. L'exposition maximale au risque de crédit s'établissait comme suit à la date de clôture :

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Clients et autres débiteurs	1 056 023	597 873
	1 056 023	597 873

Pertes de valeur

Le classement par échéance des clients et autres débiteurs s'établissait comme suit à la date de clôture :

	Total 2021	Moins-value 2021	Total 2020	Moins-value 2020
Non en souffrance	772 077	462	447 517	224
En souffrance depuis 1 à 30 jours	178 641	2 732	104 491	1 211
En souffrance depuis 31 à 60 jours	63 634	8 195	26 601	3 439
En souffrance depuis plus de 60 jours	68 988	15 928	30 792	6 654
	1 083 340	27 317	609 401	11 528

La variation de la provision pour dépréciation des clients et autres débiteurs au cours de l'exercice s'établissait comme suit :

	2021	2020
Solde au début de l'exercice	11 528	6 692
Regroupements d'entreprises	9 561	4 473
Créances douteuses	10 854	2 749
Montants radiés et recouvrés	(4 372)	(2 795)
Incidence des variations des taux de change	(254)	409
Solde à la fin de l'exercice	27 317	11 528

b) Risque de liquidité

Le risque de liquidité représente le risque que le Groupe ne soit pas en mesure de respecter ses obligations financières associées à des passifs financiers qui sont réglés par transfert de liquidités ou d'un autre actif financier. L'approche du Groupe relativement à la gestion des liquidités consiste à s'assurer, autant que possible, qu'il disposera toujours de liquidités suffisantes pour respecter ses obligations à leur échéance, tant dans des conditions normales que difficiles, sans subir de pertes inacceptables ni risquer d'entacher sa réputation.

Les besoins des entités du Groupe en matière d'entrées et de sorties de fonds font l'objet d'une surveillance étroite et distincte afin d'optimiser le rendement du capital investi du Groupe. Habituellement, le Groupe s'assure de disposer d'une trésorerie suffisante pour effectuer les dépenses opérationnelles prévues; cette situation ne tient pas compte de circonstances extrêmes qu'il est raisonnablement impossible de prédire. Le Groupe surveille régulièrement ses besoins de liquidités à court et à moyen terme à l'aide d'outils de prévisions. De plus, le Groupe maintient des facilités renouvelables, dont le solde disponible était de 944,7 M\$ au 31 décembre 2021 (825,0 M\$ en 2020), et dispose d'un crédit supplémentaire de 198,9 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son syndicat de prêteurs bancaires (196,5 M\$ en 2020 – 245 M\$ CA et 5 M\$ US).

Le tableau suivant présente les échéances contractuelles des passifs financiers, ce qui inclut les paiements d'intérêt estimatifs :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	Moins de 1 an	De 1 à 2 ans	De 2 à 5 ans	Plus de 5 ans
2021						
Fournisseurs et autres créditeurs	861 362	861 362	861 362	-	-	-
Dette à long terme	1 608 094	1 896 085	404 454	283 736	463 538	744 357
Autre passif financier	8 674	8 674	1 561	7 056	57	-
	2 478 130	2 766 121	1 267 377	290 792	463 595	744 357
2020						
Fournisseurs et autres créditeurs	468 238	468 238	468 238	-	-	-
Dette à long terme	872 544	953 425	65 697	539 317	192 087	156 324
Passifs financiers dérivés	19 793	11 017	4 016	2 395	1 607	2 999
	1 360 575	1 432 680	537 951	541 712	193 694	159 323

Les flux de trésorerie contractuels ne devraient pas survenir beaucoup plus tôt ni s'établir à des montants considérablement différents.

c) Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations des cours du marché, comme les taux de change et les taux d'intérêt, influent sur les résultats du Groupe ou sur la valeur des instruments financiers qu'il détient. L'objectif de la gestion du risque de marché est de gérer et de limiter l'exposition au risque de marché selon des paramètres acceptables, tout en optimisant le rendement.

Le Groupe vend et achète des instruments financiers dérivés, périodiquement, en plus d'assumer des obligations financières, afin de gérer les risques liés au marché. Toutes ces transactions sont réalisées conformément aux lignes directrices établies par la direction du Groupe, et le Groupe n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation.

d) Risque de change

Le Groupe est exposé au risque de change en lien avec les actifs et les passifs financiers, ainsi qu'avec les ventes et les achats qui sont libellés dans une devise autre que les monnaies fonctionnelles respectives des entités du Groupe. Principalement, les entités canadiennes sont exposées au dollar américain, et les entités qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar canadien (établissements étrangers) ne sont pas très exposées au risque de change. Le Groupe réduit et gère l'exposition au risque lié à ses flux de trésorerie en dollars américains futurs en créant des positions de compensation à l'aide des contrats de change à terme et dette en dollars américains.

Afin d'atténuer l'exposition au risque de change de ses passifs nets financiers liés à des entités canadiennes, le Groupe a désigné une partie de sa dette libellée en dollars américains comme élément de couverture dans une couverture d'investissement net.

L'exposition des actifs et passifs financiers du Groupe au risque de change en lien avec des entités canadiennes s'établissait comme suit en fonction de leur valeur nominale :

	2021	2020
Clients et autres débiteurs	33 112	36 250
Fournisseurs et autres créditeurs	(2 401)	(2 162)
Dette à long terme	(903 556)	(225 393)
Exposition au risque du bilan	(872 845)	(191 305)
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	900 000	225 000
Exposition nette au risque du bilan	27 155	33 695

Le Groupe évalue le montant annuel net de ses flux de trésorerie en dollars américains à environ 620 M\$ (280 M\$ en 2020). Ces rentrées de fonds sont générées également tout au long de l'exercice.

Les taux de change suivants étaient en vigueur au cours de l'exercice :

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Taux moyen du \$ US pour l'exercice terminé le	1,2535	1,3415
Taux de clôture du \$ US au	1,2637	1,2725

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 1 cent du dollar américain à la date de clôture aurait eu pour effet, en supposant que toutes les autres variables, en particulier les taux d'intérêt, demeurent constantes, d'accroître (de réduire) les capitaux propres et le bénéfice des montants présentés dans le tableau ci-dessous. L'analyse est effectuée selon les mêmes modalités pour 2020.

	2021		2020	
	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent
Exposition au risque du bilan	(6 907)	6 907	(1 503)	1 503
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	7 122	(7 122)	1 768	(1 768)
Exposition nette au risque du bilan	215	(215)	265	(265)

e) Risque de taux d'intérêt

Le Groupe a l'intention de réduire son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt en conservant une part importante de dette à long terme à taux fixe. Pour ce faire, le Groupe conclut, périodiquement, des swaps de taux d'intérêt.

Le Groupe conclut périodiquement des swaps de taux d'intérêts désignés comme élément de couverture des flux de trésorerie. Durant 2020, trois relations de couverture ont été terminées étant donné le paiement de l'élément couvert. Au 31 décembre 2021 et 2020, le Groupe ne dispose pas de swaps de taux d'intérêt désignés comme élément de couverture des flux de trésorerie pour couvrir la dette à taux variable d'après le taux TIOL à 30 jours. Une perte nulle (2020 -0,5 M\$ (0,5 M\$ après impôt)) a été comptabilisée en fonction de l'évaluation de la valeur de marché du dérivé de taux d'intérêt dans les autres éléments du résultat global.

L'inefficacité de la couverture découle de différences entre l'élément couvert et les instruments de couverture sur le plan des caractéristiques des taux d'intérêt, de la devise, des valeurs nominales et de la durée. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les instruments dérivés désignés comme élément de couverture de flux de trésorerie ont été considérés comme efficaces et aucune inefficacité n'a été constatée dans le résultat net.

Aux 31 décembre 2021 et 2020, les taux d'intérêt sur la valeur comptable des instruments financiers du Groupe portant intérêt, excluant les effets des instruments dérivés de taux d'intérêt, s'établissaient comme suit :

	2021	2020
Instruments à taux fixe	1 044 244	419 565
Instruments à taux variable	563 850	452 979
	1 608 094	872 544

La juste valeur des swaps de taux d'intérêt a été estimée à l'aide de modèles d'évaluation standards de l'industrie utilisant les taux publiés sur les marchés financiers et les marchés des capitaux, ajusté pour le risque de crédit.

Analyse de sensibilité de la juste valeur pour les instruments à taux fixe

Le Groupe ne comptabilise aucun passif financier à taux fixe à la juste valeur dans le bénéfice. Par conséquent, une variation des taux d'intérêt à la date de clôture n'aurait aucune incidence sur le bénéfice.

Analyse de sensibilité des flux de trésorerie pour les instruments à taux variable

Une variation de 1 % des taux d'intérêt à la date de clôture aurait eu pour effet d'accroître (de réduire) les capitaux propres et le bénéfice net ou la perte nette des montants présentés dans le tableau ci-dessous. L'analyse de sensibilité repose sur l'hypothèse que toutes les autres variables, en particulier les taux de change, demeurent constantes. L'analyse est effectuée selon les mêmes modalités pour 2020.

	2021		2020	
	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %
Intérêts sur les instruments à taux variable	(4 156)	4 156	(3 311)	3 311

f) Gestion des capitaux

Aux fins de la gestion des capitaux, le capital correspond au capital social et aux résultats non distribués du Groupe. Les objectifs du Groupe en matière de gestion des capitaux sont les suivants :

- veiller à engager un niveau adéquat de dépenses d'investissement afin d'assurer la stabilité et la compétitivité de ses activités;
- faire en sorte que les liquidités soient suffisantes pour poursuivre la stratégie de croissance et entreprendre des acquisitions choisies;
- maintenir un niveau d'endettement approprié afin que l'utilisation des capitaux ne fasse l'objet d'aucune contrainte financière;
- conserver la confiance des investisseurs, des créanciers et des marchés.

Le Groupe cherche à maintenir un équilibre entre les rendements les plus élevés qu'il est possible d'obtenir avec un niveau d'emprunt plus élevé et les avantages et la sécurité qu'offre une situation du capital solide.

Le Groupe surveille sa dette à long terme en fonction des ratios ci-dessous afin de maintenir un niveau d'endettement approprié. Les ratios endettement/capitaux propres et endettement/capitalisation du Groupe s'établissent comme suit :

	2021	2020
Dette à long terme	1 608 094	872 544
Capitaux propres	2 220 311	1 788 612
Ratio endettement/capitaux propres	0,72	0,49
Ratio endettement/capitalisation ¹	0,42	0,33

¹ Dette à long terme divisée par le total des capitaux propres et de la dette à long terme.

Il n'y a eu aucun changement dans l'approche du Groupe en matière de gestion des capitaux au cours de l'exercice.

En vertu de sa facilité de crédit, le Groupe doit surveiller deux ratios sur une base trimestrielle. Le premier est le ratio entre la dette totale plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme moins la trésorerie (trésorerie non affectée pour la facilité de crédit et trésorerie jusqu'à 100 M\$ pour les billets de premier rang non garantis), et le résultat avant produits et charges financières, charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat, amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles, dépréciation des immobilisations incorporelles, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles (« BAIIA ajusté »). Le deuxième est le ratio entre le résultat ajusté avant intérêts, impôts sur le résultat, amortissement et loyers (« BAIIAL »), et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions pour les douze derniers mois, et les intérêts et les charges locatives nettes. Ces ratios sont mesurés sur une base consolidée pour les douze derniers mois et sont calculés conformément aux dispositions de la convention de crédit qui, entre autres, nécessite l'exclusion de l'impact des contrats de location d'IFRS 16. Ces ratios doivent être maintenus en dessous d'un certain seuil afin de respecter une clause restrictive de l'entente que le Groupe a conclue avec un syndicat de prêteurs bancaires. Aux 31 décembre 2021 et 31 décembre 2020, le Groupe respectait ses clauses restrictives de nature financière.

La direction estime que le Groupe dispose de liquidités suffisantes pour poursuivre ses activités d'exploitation et sa stratégie d'acquisition.

À l'échéance de la dette à long terme du Groupe, la direction et le conseil d'administration du Groupe évalueront si cette dette à long terme doit être renouvelée à sa valeur initiale, ou si elle doit être augmentée ou réduite, en tenant compte des besoins en capital à ce moment, de l'accès au crédit et des taux d'intérêt futurs.

g) Classement comptable et justes valeurs

Les justes valeurs des actifs et passifs financiers, de même que les valeurs comptables présentées dans les états consolidés de la situation financière, s'établissent comme suit :

	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Actifs financiers				
Actifs constatés à la juste valeur				
Instruments financiers dérivés	31 391	31 391	9 727	9 727
Actifs constatés au coût amorti				
Clients et autres débiteurs	1 056 023	1 056 023	597 873	597 873
	1 087 414	1 087 414	607 600	607 600
Passifs financiers				
Passifs constatés à la juste valeur				
Autre passif financier	18 599	18 599	26 730	26 730
Passifs constatés au coût amorti				
Fournisseurs et autres créditeurs	861 362	861 362	468 238	468 238
Dette à long terme	1 608 094	1 378 813	872 544	876 829
	2 488 055	2 258 774	1 367 512	1 371 797

Taux d'intérêt utilisés pour établir la juste valeur

Les taux d'intérêt utilisés pour actualiser les flux de trésorerie estimatifs, le cas échéant, sont fondés sur la courbe des taux du gouvernement au 31 décembre, et majorés d'un écart de crédit adéquat. Ils s'établissent comme suit:

	2021	2020
Dette à long terme	2,1 %	2,5 %

Hiérarchie des justes valeurs

Les actifs et passifs financiers du Groupe qui sont comptabilisés à la juste valeur sur une base récurrente sont les placements dans les titres de capitaux propres et les instruments financiers dérivés dont il est fait mention ci-dessus. Les placements dans les titres de capitaux propres comprennent des placements de niveau 1 qui sont évalués au prix du marché avec les informations cotées en bourse au 31 décembre 2021. Les placements dans les titres de capitaux propres restants sont évalués en fonction de renseignements classés au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs et les instruments financiers dérivés à l'aide de renseignements de niveau 2.

26. 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 31 décembre 2021, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 47,4 M\$ (29,5 M\$ en 2020).

c) Autres engagements

Au 31 décembre 2021, le Groupe avait 75,1 M\$ d'engagements d'achat (117,1 M\$ en 2020) et 13,2M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (44,1 M\$ en 2020).

27. Parties liées**Société mère et partie exerçant le contrôle ultime**

Aucune partie n'exerce le contrôle ultime à elle seule. Les actions de la Société sont détenues par un grand nombre d'actionnaires.

Transactions avec les principaux dirigeants

Les membres du conseil d'administration de la Société, les cadres supérieurs et les cadres de direction des principales entités du Groupe sont considérés comme faisant partie des principaux dirigeants. Il n'y avait aucune autre transaction avec les principaux dirigeants sauf en ce qui a trait à leur rémunération respective.

Rémunération des principaux dirigeants

En plus de leur verser un salaire, la Société offre également des avantages non pécuniaires aux membres du conseil d'administration et aux cadres supérieurs.

Les cadres supérieurs participent aussi aux régimes d'options d'achat d'actions et d'unités d'actions restreintes subordonnées aux résultats de la Société, et les membres du conseil d'administration ont le droit de recevoir des unités d'actions différées, comme il est décrit à la note 20. Les coûts engagés pour les principaux dirigeants en lien avec ces régimes sont détaillés ci-dessous.

La rémunération des principaux dirigeants comprend :

	2021	2020
Avantages à court terme	14 427	13 906
Avantages postérieurs à l'emploi	793	704
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	11 031	4 627
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie	-	1 086
	26 251	20 323

28. Événements subséquents

Entre le 31 décembre 2021 et le 14 mars 2022, la Société a racheté 560 000 actions ordinaires à un prix variant de 92,93\$ à 105,89\$, représentant un prix d'achat total de 56,4 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)

ASSEMBLÉE ANNUELLE DES ACTIONNAIRES

Le jeudi 28 avril 2022 à 13h30
Détails à être confirmés ultérieurement au:
www.tfiintl.com/fr/nouvelles/

*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