



T1 Premier rapport trimestriel

Trimestre clos le 31 mars 2022



RAPPORT DE GESTION

Pour le premier trimestre clos le
31 mars 2022

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS	3
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL	4
RÉSULTATS CONSOLIDÉS	5
RÉSULTATS SECTORIELS	7
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL	13
PERSPECTIVES	17
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES	18
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	18
RISQUES ET INCERTITUDES	27
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES	44
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES	45
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	45

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre clos le 31 mars 2022 et sa performance du trimestre correspondant clos le 31 mars 2021 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 mars 2022. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 28 avril 2022, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers condensés consolidés intermédiaires non audités au 31 mars 2022 et les états financiers consolidés audités ainsi que 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 condensés, consolidés, intermédiaires et non audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sur la recommandation de son comité d'audit le 28 avril 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 mars		
	2022	2021	2020*
Revenus avant la surcharge de carburant	1 893 848	1 059 134	829 099
Surcharge de carburant	297 671	89 673	95 410
Total des revenus	2 191 519	1 148 807	924 509
BAlIA ajusté ¹	329 954	176 197	149 059
Bénéfice opérationnel	219 766	101 745	87 328
Bénéfice net	147 723	66 887	55 788
Bénéfice net ajusté ¹	157 575	73 637	52 563
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	137 691	155 195	137 177
Flux de trésorerie disponibles ¹	91 771	143 471	129 135
Données par action			
BPA – dilué	1,57	0,70	0,65
BPA ajusté – dilué ¹	1,68	0,77	0,61
Dividendes	0,27	0,23	0,19
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant			
Marge du BAlIA ajusté ¹	17,4 %	16,6 %	18,0 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3,4 %	3,9 %	5,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	1,7 %	2,2 %	2,3 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	0,8 %	1,4 %	1,4 %
Marge d'exploitation ¹	11,6 %	9,6 %	10,5 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	88,4 %	90,8 %	90,9 %

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

Faits saillants du premier trimestre

- Au premier trimestre, le bénéfice opérationnel de 219,8 M\$ a augmenté de 116 % par rapport à 101,7 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. 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.
- Bénéfice net de 147,7 M\$, en hausse de 121 % comparativement à 66,9 M\$ au premier trimestre de 2021. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») s'est établi à 1,57 \$, en hausse de 124 % comparativement à 0,70 \$ au premier trimestre de 2021.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 157,6 M\$, est en hausse de 114 % comparativement à 73,6 M\$ au premier trimestre de 2021.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 1,68 \$, est en hausse de 118 % par rapport à 0,77 \$, au premier trimestre de 2021.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 137,7 M\$ et se comparent à 155,2 M\$ au premier trimestre de 2021, en raison principalement des besoins plus élevés en fonds de roulement liés à la surcharge du carburant, car les dépenses en carburant nécessitent un remboursement accéléré.
- Flux de trésorerie disponibles¹, mesure non conforme aux IFRS, de 91,8 M\$ se comparent aux 143,5 M\$ du premier trimestre de 2021, en raison principalement des besoins plus élevés en fonds de roulement liés à la surcharge du carburant, ainsi que de la réussite de la Société à déployer des capitaux pour investissement dans son parc automobile.
- 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 42 % pour s'établir à 26,1 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a augmenté de 328 % pour s'établir à 94,8 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a augmenté de 42 % pour s'établir à 71,0 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a augmenté de 20 % pour s'établir à 34,9 M\$.
- Au cours du trimestre, la Société a émis pour 300 M\$ en placement privé de billets assortis d'échéances de 10, 12 et 15 ans à des taux d'intérêt de 3,50 %, 3,55 % et 3,80 % respectivement.
 - Par conséquent, si l'on exclut le financement d'équipement, 78 % de la dette de la Société est à taux fixe, avec un taux d'intérêt moyen pondéré et une échéance de 3,45 % et 8 ans, respectivement.
 - Le produit de ces billets devait rembourser un emprunt bancaire existant venant à échéance en juin 2022. Par conséquent, la transaction était neutre en termes d'effet de levier.
- Le 15 mars 2022, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,27 \$ par action, par rapport au dividende trimestriel de 0,23 \$ par action déclaré au premier trimestre de 2021, une augmentation de 17 %.
- Au cours du trimestre, TFI International a fait l'acquisition de Unity Courier Services.

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 mars 2022, la Société comptait 29 051 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 16 408 employés au 31 mars 2021. Le nombre d'employés a augmenté de 12,643 sur douze mois, ce qui est attribuable aux acquisitions d'entreprises (hausse de 16 068 employés). Cet ajout a été neutralisé par les rationalisations ayant touché 3 425 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 mars 2022, la Société comptait 12 953 tracteurs, 48 901 remorques et 6 922 entrepreneurs indépendants¹. En comparaison, au 31 mars 2021, la Société comptait 7 832 tracteurs, 25 354 remorques et 7 833 entrepreneurs indépendants¹.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 mars 2022, la Société comptait 569 installations, comparativement à 366 installations au 31 mars 2021. 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, 228 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 25 le nombre total d'installations, principalement dans les secteurs de la livraison de colis et de courrier et du transport de lots complets. Au cours du premier trimestre de 2022, la Société a fermé 18 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)

¹Divulgué mise à jour pour refléter uniquement les entrepreneurs indépendants qui étaient actifs au cours du trimestre présenté.

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 2022

Conformément à sa stratégie de croissance, la Société a acquis Unity Courier Services, Inc. (« Unity ») le 19 mars 2022. Unity est un fournisseur californien de services réguliers le jour même et de solutions de livraison à court terme pour la côte ouest des États-Unis.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le total des revenus a atteint 2 191,5 M\$, soit une hausse de 91 % ou 1 042,7 M\$ par rapport au premier trimestre de 2021. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 941,9 M\$ et à la hausse de 100,8 M\$ de la contribution des activités existantes, ce qui comprenait une augmentation de 64,9 M\$ des revenus liés à la surcharge du carburant en raison de la forte augmentation des coûts de carburant.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 924,7 M\$, passant de 1 047,1 M\$ au premier trimestre de 2021 à 1 971,8 M\$. L'augmentation est attribuable à un montant de 875,4 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises et de 49,3 M\$ provenant des activités existantes.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont augmenté de 266,5 M\$, pour s'établir à 842,7 M\$ comparativement à 576,2 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'incidence des acquisitions d'entreprises de 268,8 M\$.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 624,8 M\$, en hausse de 143 % par rapport à 257,3 M\$ au premier trimestre de 2021. L'augmentation est attribuable à l'incidence des acquisitions d'entreprises se chiffrant à 372,0 M\$. Les charges de personnel comprennent un gain de 2,1 M\$ sur la valeur de marché des unités d'actions des administrateurs au premier trimestre 2022, comparativement à une perte de 8,4 M\$ à la même période de l'année précédente.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent principalement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et des autres frais administratifs généraux, ont augmenté de 62,8 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2022 par rapport à la même période l'an dernier, hausse principalement attribuable à l'incidence des acquisitions d'entreprises de 57,0 M\$.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le bénéfice opérationnel de la Société a augmenté de 118,0 M\$, pour s'établir à 219,8 M\$ comparativement à 101,7 M\$ au trimestre correspondant de 2021. L'augmentation est principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 66,6 M\$ et à celle des activités existantes de 51,4 M\$. L'augmentation de la contribution des activités existantes est attribuable au maintien d'un contrôle serré des dépenses tout en profitant de l'augmentation des taux au comptant. La marge d'exploitation en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 11,6 % comparativement à 9,6 % au premier trimestre de 2021.

Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>		Trimestres clos les 31 mars
	2022	2021
Charges financières (produits financiers)		
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	12 131	9 872
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 361	3 002
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(23)	(569)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(43)	259
(Gain) perte de change, montant net	307	(38)
Autres	4 456	1 909
Charges financières, montant net	20 189	14 435

Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, la charge d'intérêts sur la dette à long terme était supérieure de 2,3 M\$ à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à un niveau d'endettement moyen plus élevé, basé sur les niveaux de dette de fin de mois, de 1,64 G\$ pour le premier trimestre de 2022, comparativement à un niveau d'endettement moyen de 1,15 G\$ au premier trimestre de 2021, et est réduite par une légère baisse du taux d'intérêt effectif.

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 mars 2022, un gain de change de 8,8 M\$ (gain de 7,6 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, un gain de change de 2,9 M\$ (gain de 2,5 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.

Autres charges financières

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les autres charges financières ont augmenté de 2,5 M\$ pour s'établir à 4,5 M\$, comparativement à 1,9 M\$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable aux frais bancaires récurrents et aux frais de transaction découlant principalement de l'acquisition d'entreprise de TForce Freight en 2021.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le taux d'imposition effectif de la Société était de 26,0 %. La charge d'impôt sur le résultat de 51,9 M\$ présentait un écart favorable de 1,0 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 52,9 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 4,8 M\$, annulé partiellement par une variation négative de 2,3 M\$ pour les ajustements des périodes précédentes.

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		
	2022	2021	31 mars 2020*
Bénéfice net	147 723	66 887	55 788
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	13 097	13 305	10 716
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(43)	259	51
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés	—	—	479
Perte (gain) de change, montant net	307	(38)	(1 249)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(4 008)
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(44)	(3 823)	(7 637)
Incidence fiscale des ajustements	(3 465)	(2 953)	(1 577)
Bénéfice net ajusté¹	157 575	73 637	52 563
BPA ajusté – de base¹	1,71	0,79	0,62
BPA ajusté – dilué¹	1,68	0,77	0,61

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

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 147,7 M\$, par rapport à 66,9 M\$ au premier trimestre de 2021. 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 157,6 M\$ par rapport à 73,6 M\$ au premier trimestre de 2021, soit une augmentation de 114 %, ou 55,3 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 0,91 \$, pour s'établir à 1,68 \$, comparativement à 0,77 \$ au premier trimestre de 2021.

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.

RÉSULTATS SECTORIELS

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

Données financières sectorielles choisies

(non audité) (en milliers de dollars US)	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2022							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	124 580	835 399	515 925	435 378	—	(17 434)	1 893 848
% du total des revenus ²	7 %	45 %	28 %	20 %			100 %
BALIA ajusté ³	32 939	132 272	127 212	44 325	(6 794)	—	329 954
Marge du BALIA ajusté ^{3,4}	26,4 %	15,8 %	24,7 %	10,2 %			16,9 %
Bénéfice (perte) opérationnel(le)	26 085	94 770	71 028	34 882	(6 999)	—	219 766
Marge d'exploitation ^{3,4}	20,9 %	11,3 %	13,8 %	8,0 %			11,6 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	186 640	2 140 174	1 368 297	307 403	97 386	—	4 099 900
Dépenses en immobilisations, montant net ³	3 146	45 277	(5 906)	507	81	—	43 105
Trimestre clos le 31 mars 2021							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	131 523	131 626	424 567	378 392	—	(6 974)	1 059 134
% du total des revenus ²	13 %	13 %	41 %	33 %			100 %
BALIA ajusté ³	24 863	34 639	94 617	39 377	(17 299)	—	176 197
Marge du BALIA ajusté ^{3,4}	18,9 %	26,3 %	22,3 %	10,4 %			16,6 %
Bénéfice (perte) opérationnel(le)	18 324	22 136	50 006	29 060	(17 781)	—	101 745
Marge d'exploitation ^{3,4}	13,9 %	16,8 %	11,8 %	7,7 %			9,6 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	182 277	402 509	1 194 462	257 802	438 835		2 475 885
Dépenses en immobilisations, montant net ³	1 044	3 096	5 708	4	20	—	9 872

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.

Livraison de colis et courrier

<i>(non audité)</i>		Trimestres clos les 31 mars		
<i>(en milliers de dollars US)</i>	2022	%	2021	%
Total des revenus	152 835		145 965	
Surcharge de carburant	(28 255)		(14 442)	
Revenus	124 580	100,0 %	131 523	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	46 866	37,6 %	61 057	46,4 %
Charges liées au personnel	37 845	30,4 %	38 380	29,2 %
Autres charges opérationnelles	7 121	5,7 %	7 245	5,5 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3 341	2,7 %	3 038	2,3 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 349	2,7 %	3 245	2,5 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	164	0,1 %	256	0,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(191)	-0,2 %	(17)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	—	—	(5)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	26 085	20,9 %	18 324	13,9 %
BAIIA ajusté¹	32 939	26,4 %	24 863	18,9 %
Rendement du capital investi¹		26,4 %		20,4 %

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		Trimestres clos les 31 mars		
<i>(non audité)</i>			Variation	%
<i>(Revenus en dollars américains)</i>	2022	2021		
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,47 \$	0,46 \$	0,01 \$	2,2 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,39 \$	0,41 \$	(0,02) \$	-4,9 %
Revenus par colis (excluant le carburant)	6,07 \$	6,06 \$	0,01 \$	0,2 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	146	145	1	0,7 %
Colis (en milliers)	20 508	21 700	(1 192)	-5,5 %
Poids moyen par colis (en lb)	15,69	14,73	0,96	6,5 %
Nombre moyen de véhicules	1 139	1 039	100	9,6 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	10,32 \$	10,81 \$	(0,49) \$	-4,5 %

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les revenus ont diminué de 6,9 M\$ ou 5,3 %, par rapport à 131,5 M\$ en 2021 et se sont établis à 124,6 M\$. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse de 5,5 % du nombre de colis, compensée par une augmentation de 0,2 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant). La hausse des revenus par colis est attribuable à une augmentation de 6,5 % du poids moyen par colis et réduit par une diminution de 4,9 % des revenus par livre. La diminution du nombre de colis 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. L'augmentation du poids par colis est principalement attribuable à l'augmentation de la part des expéditions entreprises à entreprises dans le volume total.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 14,2 M\$ ou 23,2 %, en raison principalement d'une augmentation de 13,8 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 0,5 M\$ ou 1,4 %, en raison principalement d'une diminution de 2,2 M\$ des coûts directs de la main-d'œuvre, annulée par l'augmentation de 1,0 M\$ des salaires administratifs. La diminution des coûts directs de main-d'œuvre et des coûts liés à la sous-traitance est principalement attribuable à la diminution du volume global.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le bénéfice opérationnel a augmenté de 42,4 % ou 7,8 M\$, comparativement au premier trimestre de 2021 et la marge d'exploitation s'est établie à 20,9 %, en forte progression par rapport à 13,9 % pour la période correspondante de 2021.

Le rendement du capital investi a augmenté de 600 points de base, passant de 20,4 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 mars 2021 à 26,4 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 mars 2022. Cela s'explique principalement par l'augmentation du bénéfice opérationnel au cours de la même période.

Transport de lots brisés

(non audité)		Trimestres clos les 31 mars		
(en milliers de dollars US)	2022	%	2021	%
Total des revenus	1 000 110		150 522	
Surcharge de carburant	(164 711)		(18 896)	
Revenus	835 399	100,0 %	131 626	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	267 080	32,0 %	60 243	45,8 %
Charges liées au personnel	378 896	45,4 %	32 386	24,6 %
Autres charges opérationnelles	57 374	6,9 %	4 454	3,4 %
Amortissement des immobilisations corporelles	25 555	3,1 %	4 552	3,5 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9 647	1,2 %	5 723	4,3 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 300	0,3 %	2 237	1,7 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(301)	-0,0 %	(63)	-0,0 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	78	0,0 %	(33)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	0,0 %	(9)	0,0 %
Bénéfice opérationnel	94 770	11,3 %	22 136	16,8 %
BAIIA ajusté¹	132 272	15,8 %	34 639	26,3 %

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.

Données opérationnelles		Trimestres clos les 31 mars		
(non audité)				
(Revenus en dollars américains)	2022	2021	Variation	%
Transport de lots brisés - États-Unis				
Revenus (en milliers de dollars) ¹	581 421	638	580 784	NS
Ratio d'exploitation ajusté ²	90,7 %	89,8 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	29,01 \$	—	29,01 \$	
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	315,48 \$	—	315,48 \$	
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	1 002	—	1 002	
Expéditions (en milliers) ¹	1 843	—	1 843	
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 087	—	1 087	
Distance moyenne par trajet (en milles) ¹	1 104	—	1 104	
Nombre moyen de véhicules	4 501	8	4 493	NS
Rendement du capital investi ^{2,3}	22,0 %	—		
Transport de lots brisés - Canada				
Revenus (en milliers de dollars)	142 498	131 626	10 872	8,3 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	79,1 %	83,2 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	11,53 \$	10,30 \$	1,23 \$	11,9 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	244,00 \$	222,72 \$	21,28 \$	9,6 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	618	639	(21)	-3,3 %
Expéditions (en milliers)	584	591	(7)	-1,2 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 116	2 162	(46)	-2,1 %
Distance moyenne par trajet (en milles)	776	757	19	2,5 %
Nombre moyen de véhicules	798	872	(74)	-8,5 %
Rendement du capital investi ²	18,4 %	15,4 %		

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 comparatif n'est pas divulgué car le secteur fut créé suite à l'acquisition de UPS Freight au deuxième trimestre de 2021.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les revenus avant surcharge de carburant du secteur du transport de lots brisés ont augmenté de 703,8 M\$ pour atteindre 835,4 M\$. Cette augmentation est principalement attribuable à l'acquisition de UPS Freight, qui a eu un apport de 695,0 M\$. Dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, la Société a continué de mettre en œuvre des mesures ciblant certains comptes afin d'accroître la qualité du fret, en mettant l'accent sur le fret qui correspond à son réseau et pour lequel la Société peut assurer une prestation de service efficace. Cela a entraîné une augmentation de 2,1 % du poids moyen par expédition par rapport au quatrième trimestre de 2021. En outre, la Société a mis en œuvre des augmentations des taux de base et des revenus accessoires afin d'améliorer davantage leur rendement, ce qui a entraîné une augmentation de 1,5 % des revenus par expédition (excluant le carburant) par rapport au quatrième trimestre de 2021, et une augmentation de 11,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2021. Les revenus des activités existantes ont augmenté de 8,7 M\$ ou 6,6 %. Pour le secteur du transport des lots brisés au Canada, la hausse des revenus est attribuable à une augmentation de 9,6 % des revenus par expédition (excluant le carburant), partiellement annulée par la baisse de 1,2 % des expéditions. La hausse des revenus par expédition est attribuable à une augmentation de 11,9 % des revenus par cent livres, neutralisée en partie par

une baisse de 2,1 % du poids moyen par expédition. L'amélioration continue du profil des expéditions et l'accent mis sur l'amélioration de la qualité du fret et sur la gestion du rendement des comptes expliquent la progression du rendement par rapport à 2021.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges liées aux matières et services, après déduction des revenus liés à la surcharge du carburant, ont augmenté de 206,8 M\$, y compris une augmentation de 211,7 M\$ attribuable à l'acquisition d'entreprises. Cette augmentation a été partiellement annulée par la hausse de 14,0 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, après déduction d'un montant de 5,6 M\$ lié à la hausse des coûts des sous-traitants dans le reste du secteur du transport de lots brisés. Les charges liées au personnel ont augmenté de 346,5 M\$, soit 341,4 M\$ liés aux acquisitions d'entreprises et 5,1 M\$ provenant des activités existantes liés à la réduction des crédits reçus au titre de la Subvention salariale d'urgence du Canada. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 52,9 M\$ en raison principalement de l'acquisition de UPS Freight combinée à une augmentation de 1,0 M\$ des coûts immobiliers des opérations canadiennes de transport de lots brisés.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 mars 2022 a augmenté de 72,6 M\$ pour s'établir à 94,8 M\$. Cette augmentation comprend une contribution de 65,2 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises et une augmentation de 7,5 M\$, ou 33,8 %, de l'apport des activités existantes. 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 79,1 % au premier trimestre de 2022, comparativement à 83,2 % au même trimestre en 2021. 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 Freight, ont atteint un ratio d'exploitation ajusté, mesure non conforme aux IFRS, de 90,7 %, au premier trimestre de 2022, en raison de l'importance accordée à l'amélioration du rendement et d'une concentration sur la productivité.

Au premier trimestre de 2022, le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, de notre secteur du transport de lots brisés au Canada s'établissait à 18,4 %, une augmentation de 300 points de base par rapport à 15,4 % au premier trimestre de 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à un bénéfice opérationnel sensiblement plus élevé, en partie réduit par une légère augmentation des montants de capital investi.

Transport de lots complets

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 mars			
	2022	%	2021	%
Total des revenus	609 674		474 606	
Surcharge de carburant	(93 749)		(50 039)	
Revenus	515 925	100,0 %	424 567	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	225 493	43,7 %	181 334	42,7 %
Charges liées au personnel	163 160	31,6 %	137 625	32,4 %
Autres charges opérationnelles	19 521	3,8 %	14 614	3,4 %
Amortissement des immobilisations corporelles	35 057	6,8 %	33 101	7,8 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	14 856	2,9 %	10 324	2,4 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	6 315	1,2 %	5 115	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(19 334)	-3,7 %	(3 527)	-0,8 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(127)	-0,0 %	(96)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(44)	-0,0 %	(3 929)	-0,9 %
Bénéfice opérationnel	71 028	13,8 %	50 006	11,8 %
BALIA ajusté¹	127 212	24,7 %	94 617	22,3 %

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 31 mars			
	2022	2021	Variation	%
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.				
Revenus (en milliers de dollars US)	191 765	155 619	36 147	23,2 %
Ratio d'exploitation ajusté	89,1 %	93,4 %		
Millage total (en milliers)	79 681	81 286	(1 605)	-2,0 %
Nombre moyen de tracteurs	3 320	2 854	467	16,4 %
Nombre moyen de remorques	11 578	10 856	722	6,6 %
Âge des tracteurs	3,0	2,4	0,6	27,2 %
Âge des remorques	8,0	7,3	0,7	9,8 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	324	533	(209)	-39,3 %
Rendement du capital investi ¹	6,5 %	5,5 %		
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Revenus (en milliers de dollars US)	76 307	55 792	20 515	36,8 %
Ratio d'exploitation ajusté	85,6 %	88,1 %		
Millage total (en milliers)	23 159	22 151	1 008	4,6 %
Nombre moyen de tracteurs	694	624	70	11,2 %
Nombre moyen de remorques	3 512	2 748	763	27,8 %
Âge des tracteurs	3,1	2,6	0,5	17,2 %
Âge des remorques	7,2	5,2	2,0	38,2 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	288	307	(19)	-6,3 %
Rendement du capital investi ¹	11,9 %	11,8 %		
Transport spécialisé de lots complets				
Revenus (en milliers de dollars US)	249 884	214 237	35 647	16,6 %
Ratio d'exploitation ajusté	84,4 %	86,4 %		
Nombre moyen de tracteurs	2 246	2 307	(61)	-2,6 %
Nombre moyen de remorques	7 128	6 643	485	7,3 %
Âge des tracteurs	3,9	3,8	0,1	2,2 %
Âge des remorques	12,5	12,8	(0,3)	-2,6 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 085	1 052	33	3,1 %
Rendement du capital investi ¹	11,7 %	10,9 %		

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.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les revenus ont augmenté de 91,4 M\$ ou 21,5 %, par rapport à 424,6 M\$ au premier trimestre de 2021 et se sont établis à 515,9 M\$. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 90,1 M\$ des acquisitions d'entreprises. Les revenus du transport spécialisé de lots complets aux États-Unis ont augmenté de 36,1 M\$, ou 23,2 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation s'explique principalement par des revenus de 49,2 M\$ attribuable à l'acquisition de la division de transport de lots complets de 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 21,4 % des revenus par mille sur douze mois. Le nombre de milles par tracteur a diminué de 8,9 %, ce qui est attribuable aux tracteurs inutilisés, en raison de la disponibilité limitée des chauffeurs. Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le pourcentage moyen de tracteurs inutilisés dans le secteur des activités conventionnelles existantes de transport de lots complets aux États-Unis est demeuré élevé à 13,4 %, comparativement à 13,8 % en 2021. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de 20,5 M\$, ou 36,8 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, principalement de la croissance organique des activités existantes de 12,7 M\$. L'augmentation est attribuable à une amélioration de 20,9 % des revenus par tracteur, soutenue par une croissance de 22,0 % des revenus au mille, avec les milles largement stable d'une année à l'autre. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont augmenté de 35,6 M\$, ou 16,6 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement des contributions des acquisitions d'entreprises de 26,6 M\$ et une croissance organique de 9,0 M\$.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 70,3 M\$, ou 19 %, passant de 374,6 M\$ en 2021 à 444,9 M\$ en 2022. Les acquisitions d'entreprises ont contribué à hauteur de 88,8 M\$, après déduction de la surcharge du carburant, à l'augmentation des charges opérationnelles, annulée en partie par la diminution des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, des activités existantes de transport de lots complets. 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. 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 continue d'évaluer son niveau d'équipement excédentaire et a commencé à s'en défaire, ce qui a généré un gain supplémentaire de 15,8 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le ratio d'exploitation du secteur du transport de lots complets s'est établi à 86,2 %, en hausse par rapport à 88,2 % au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 71,0 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2022, en hausse par rapport à 50,0 M\$ pour le premier trimestre de 2021.

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 6,5 % et 11,9 % comparativement à 5,5 % et 11,8 %, respectivement, pour la période correspondante de l'exercice précédent, traduisant une hausse du résultat opérationnel des actifs déployés. Le rendement du capital investi dans le secteur du transport spécialisé de lots complets, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté à 11,7 % comparativement à 10,9 % au cours de la même période de l'exercice précédent, principalement en raison d'une augmentation du bénéfice opérationnel.

Logistique

<i>(non audité)</i>		Trimestres clos les 31 mars		
<i>(en milliers de dollars US)</i>	2022	%	2021	%
Total des revenus	449 420		385 378	
Surcharge de carburant	(14 042)		(6 986)	
Revenus	435 378	100,0 %	378 392	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	329 021	75,6 %	286 438	75,7 %
Charges liées au personnel	31 086	7,1 %	28 849	7,6 %
Autres charges opérationnelles	30 954	7,1 %	23 985	6,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	371	0,1 %	412	0,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 672	0,8 %	3 495	0,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 400	1,2 %	6 410	1,7 %
Perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	—	—	2	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(8)	-0,0 %	(259)	-0,1 %
Bénéfice opérationnel	34 882	8,0 %	29 060	7,7 %
BAIIA ajusté¹	44 325	10,2 %	39 377	10,4 %
Rendement du capital investi¹		20,0 %		18,6 %

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 mars 2022, les revenus ont augmenté de 57,0 M\$, ou 15 %, par rapport à 378,4 M\$ au premier trimestre de 2021 et se sont établis à 435,4 M\$ en 2022. En excluant l'acquisition d'entreprises, les revenus ont augmenté de 43,3 M\$, ou 11 %, principalement en raison de l'amélioration du volume 3PL aux États-Unis et les 12,2 M\$ restants sont dus à l'acquisition du segment logistique de TForce Freight au cours du deuxième trimestre de 2021.

Au cours du trimestre, environ 78 % (75 % en 2021) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les activités aux États-Unis et environ 22 % (25 % en 2021) par les activités du Canada et du Mexique.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les charges d'exploitation totales, déduction faite de la surcharge carburant, ont augmenté de 51,2 M\$, ou 15 %, par rapport à la même période de l'exercice précédent, passant de 349,3 M\$ à 400,5 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté 13,6 M\$ et les charges d'exploitation totales, déduction faite de la surcharge carburant, ont augmenté de 37,5 M\$ pour les activités existantes. Pour les activités existantes, les dépenses en matériaux et services (déduction faite de la surcharge de carburant) ont augmenté de 33,0 M\$ en raison de la croissance des revenus. De plus, les autres charges d'exploitation ont augmenté de 6,3 M\$, principalement en raison de la commission des agents TFWW liée à la hausse des revenus 3PL.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le bénéfice opérationnel a augmenté de 5,8 M\$, ou 20 %, passant de 29,1 M\$ à 34,9 M\$. En excluant les acquisitions d'entreprises, la marge d'exploitation a augmenté de 5,7 M\$, principalement en raison d'une meilleure qualité des revenus et de l'amélioration des marges dans nos activités 3PL aux États-Unis.

Le rendement du capital investi s'est accru, passant de 18,6 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent à 20,0 %. 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

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les	
	2022	31 mars 2021
Entrées de fonds :		
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	137 691	155 195
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	43 915	17 000
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	6 491
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	—
Produits nets tirés de la dette à long terme	86 716	361 589
Autres	5 125	10 407
Total des entrées de fonds	273 447	550 682
Sorties de fonds :		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	90 426	37 369
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	22 235	19 019
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	1 552	401 499
Remboursement des obligations locatives	30 627	24 161
Dividendes versés	24 940	21 273
Rachat d'actions propres	74 029	46 087
Autres	29 638	1 274
Total des sorties de fonds	273 447	550 682

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles ont atteint 137,7 M\$, une baisse de 11 % par rapport à 155,2 M\$ en 2021. Cette diminution de 17,5 M\$ est principalement attribuable à une baisse de 175,4 M\$ du fonds de roulement hors caisse découlant principalement de l'augmentation de la surcharge de carburant, et aux profits réalisés sur la vente d'immobilisations corporelles de 16,3 M\$. Ces baisses sont compensées par des augmentations du bénéfice net de 80,8 M\$, l'augmentation de 31,9 M\$ des charges d'amortissement, une augmentation de 16,7 M\$ des provisions après les paiements et une augmentation de 36,0 M\$ de l'impôt sur le revenu. L'augmentation de l'impôt sur le revenu est due à une augmentation des profits.

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 clos les 31 mars 2022 et 2021.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les	
	2022	31 mars 2021
Additions d'immobilisations corporelles :		
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	90 426	37 369
Ajustements hors caisse	(591)	(2 154)
	89 835	35 215
Additions par catégorie :		
Terrains et bâtiments	2 882	7 980
Matériel roulant	81 873	24 425
Équipement	5 080	2 810
	89 835	35 215

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 2022 par rapport à 2021 s'explique principalement par le renouvellement de la flotte de TForce Freight, acquise au deuxième trimestre de 2021. De plus, l'approvisionnement en équipement était difficile en 2021, se traduisant par des dépenses en immobilisations moins élevées.

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 clos les 31 mars 2022 et 2021.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les	
	2022	31 mars 2021
Produits par catégorie :		
Terrains et bâtiments	67	6 128
Matériel roulant	42 097	17 363
Équipement	1 751	—
	43 915	23 491
Profits (pertes) par catégorie :		
Terrains et bâtiments	44	3 823
Matériel roulant	18 342	3 781
Équipement	1 484	(61)
	19,870	7 543

Acquisitions d'entreprises

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, des flux de trésorerie totalisant 22,2 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition d'une entreprise. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2022 » et la note 5 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en date du 31 mars 2022.

Achat de placements

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, des flux de trésorerie totalisant 27,6 M\$ (néant en 2021) ont été utilisés pour l'achat de placements. Ces placements ont été élus pour être évalués à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Endettement

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un montant de 200 M\$ des produits tirés 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 23 mars 2032 et le 23 mars 2037, portant des taux d'intérêt fixes de 3,50 % et 3,80 %. Des frais de financement différés de 0,3 M\$ ont été constatés sur le montant.

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un produit supplémentaire de 100 M\$ provenant de la modification et du retraitement de la convention d'endettement signée le 2 juillet 2021, sous la forme de billets de premier rang non garantis qui représentent la troisième tranche, venant à échéance le 2 avril 2034, portant un taux d'intérêt fixe de 3,55 %. Des frais de financement différés de 0,1 M\$ ont été constatés sur l'augmentation.

Les deux instruments de dettes décrits ci-dessus sont soumis 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 25 (f) des états financiers consolidés annuels de 2021.

Le produit des deux dettes émises a été utilisé en totalité pour rembourser le prêt à terme non garanti qui venait à échéance en juin 2022 sans pénalité.

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 mars 2022, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 1 735 600 actions ordinaires.

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2022, la Société a racheté 735 600 actions ordinaires (comparativement à 642 200 pour la période correspondante de 2021) à un prix moyen pondéré de 100,64 \$ par action (comparativement à 71,76 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 74,0 M\$ (comparativement à 46,1 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

Flux de trésorerie disponibles¹

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les		
	2022	2021	31 mars 2020*
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	137 691	155 195	137 177
Additions d'immobilisations corporelles	(89 835)	(35 215)	(26 763)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	43 915	17 000	8 053
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	6 491	10 668
Flux de trésorerie disponibles	91 771	143 471	129 135

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

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

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles de 91,8 M\$, comparativement à 143,5 M\$ en 2021, ce qui représente une diminution de 51,7 M\$ ou 36 % sur douze mois. La diminution des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles est attribuable à des baisses du fonds de roulement hors caisse de 175,4 M\$, découlant principalement de l'augmentation de la surcharge de carburant et d'un ajustement du résultat net provenant de profits réalisés sur la vente d'immobilisations corporelles de 16,3 M\$. Ces baisses sont compensées par des augmentations du bénéfice net de 80,8 M\$, l'augmentation de 31,9 M\$ des charges d'amortissement, une augmentation de 16,7 M\$ des provisions après les paiements et une augmentation de 36,0 M\$ de l'impôt sur le revenu. L'augmentation de l'impôt sur le revenu est due à une augmentation des profits. Les additions d'immobilisations corporelles ont augmenté de 54,6 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison des renouvellements de la flotte liés aux acquisitions de l'exercice précédent, plus précisément de TForce Freight, et de la difficulté de l'approvisionnement en équipement en 2021. Le produit de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente a augmenté de 20,4 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison du renouvellement de la flotte et de la hausse des prix sur le marché.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, la conversion des flux de trésorerie disponibles¹ qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 86,9 %, se compare à 94,4 % pour la période correspondante de l'exercice précédent, les dépenses nettes en immobilisations de 2022 ayant augmenté par rapport à la période précédente.

Selon le cours de clôture des actions au 31 mars 2022, soit 106,51 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois précédents (649,2 M\$, ou 7,09 \$ par action en circulation) a été de 6,7 %.

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Situation financière

(non audité) (en milliers de dollars US)	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Immobilisations incorporelles	1 833 853	1 792 921
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ¹	4 099 900	3 960 202
Dette à long terme	1 701 803	1 608 094
Obligations locatives	413 593	429 206
Capitaux propres	2 278 524	2 220 311

¹ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » pour obtenir un rapprochement.

Comparativement au 31 décembre 2021, le total des actifs de la Société, moins les immobilisations incorporelles, de la dette à long terme et des capitaux propres de la Société a augmenté. L'augmentation du total des actifs, moins les immobilisations incorporelles, peut être attribuée à l'augmentation du fonds de roulement résultant de la hausse des revenus en plus de l'augmentation des autres actifs liée aux placements, tandis que l'augmentation des capitaux propres est principalement liée au rachat et à l'annulation des actions. L'augmentation de la dette correspond à ces augmentations.

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 mars 2022, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – Août 2025	358 601	—	—	358 601	—
Emprunts à terme non garantis – Juin 2022	—	—	—	—	—
Déventures non garanties – Décembre 2024	159 719	—	159 719	—	—
Billets de premier rang non garantis – Décembre 2026 à Mars 2037	1 080 000	—	—	—	1 080 000
Contrats de vente conditionnelle	108 468	40 809	50 023	16 857	779
Obligations locatives	413 593	113 979	166 120	67 521	65 973
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	442 714	55 963	99 679	79 641	207 432
Total des obligations contractuelles	2 563 095	210 751	475 541	522 620	1 354 184

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un montant de 200 M\$ des produits tirés de l'émission de nouvelle dette sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance les 23 mars 2032 et 2037, portant un taux d'intérêt fixe de 3,50 % et 3,80 %. Des frais de financement différés de 0,3 M\$ ont été constatés le montant.

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un produit supplémentaire de 100 M\$ provenant de la modification et du retraitement de la convention d'endettement signée le 2 juillet 2021, sous la forme de billets de premier rang non garantis qui représentent la troisième tranche, venant à échéance le 2 avril 2034, portant un taux d'intérêt fixe de 3,55 %. Des frais de financement différés de 0,1 M\$ ont été constatés sur le montant.

L'emprunt à terme non garanti de 326,1 M\$ qui venait à échéance en juin 2022 a été remboursé en totalité avec le produit des deux dettes émises ci-dessus.

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 mars 2022
Ratio dette consolidée/BAIIA [ratio entre la dette totale, déduction faite de 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	1,50
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	5,77

Au 31 mars 2022, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 49,5 M\$ (47,4 M\$ au 31 décembre 2021).

Au 31 mars 2022, la Société avait des engagements d'achat de 148,4 M\$ et des bons de commande totalisant 5,6 M\$, pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location qui devrait se matérialiser d'ici un an (31 décembre 2021 – 75,1 M\$ et 13,2, M\$ respectivement).

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 24,7 M\$, ou 0,27 \$ par action ordinaire, au premier trimestre de 2022. Le 28 avril 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 juillet 2022 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 30 juin 2022.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 91 599 354 actions ordinaires étaient en circulation au 31 mars 2022 (92 152 893 au 31 décembre 2021). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 31 mars 2022 et le 28 avril 2022.

Au 31 mars 2022, 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 1 878 899 (2 060 960 au 31 décembre 2021), dont 1 523 223 (1 705 284 au 31 décembre 2021) 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 mars 2022, 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 333 940 (271 703 au 31 décembre 2021). Le 7 février 2022, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 63 404 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les droits relatifs aux UAR seront acquis en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires.

Au 31 mars 2022, 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 287 925 (225 765 au 31 décembre 2021). Le 7 février 2022, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 63 404 UAP en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les UAP seront acquises en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires.

Litiges en cours

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

PERSPECTIVES

L'économie nord-américaine a indiqué récemment une possibilité de ralentissement en raison de la hausse de l'inflation et des taux d'intérêt, de la hausse des prix de l'énergie, des difficultés au sein de la chaîne d'approvisionnement mondiale et d'autres facteurs. Toutefois, TFI International dessert un ensemble très diversifié de marchés finaux sectoriels et de consommateurs, utilisant pour ce faire de nombreux modes de transport, ce qui a produit de très bons résultats pour TFI au premier trimestre. Néanmoins, l'incertitude macroéconomique persiste et plusieurs éminents économistes entrevoient la possibilité d'une récession économique au cours de la prochaine année.

TFI International a relevé avec succès ces macro-défis; la direction demeure vigilante dans sa surveillance des nouveaux risques potentiels, notamment l'apparition d'autres variants de la COVID-19 et les perturbations économiques potentielles qui pourraient en découler, les risques liés au prix de l'énergie, aux perturbations dans la chaîne d'approvisionnement, à la disponibilité des chauffeurs et à 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, la montée du risque géopolitique, 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 occupe une position favorable à une solide performance opérationnelle et financière soutenue en 2022 en raison notamment de sa solide assise financière, de sa structure de coûts allégée et l'accent qu'elle met depuis longtemps sur la rentabilité, l'efficacité, l'amélioration de la densité du réseau, le service à la clientèle, l'optimisation de la tarification, le maintien en poste des chauffeurs et la rationalisation des actifs pour éviter une surcapacité en interne. TFI continue d'avoir des opportunités de synergie importantes liées à l'acquisition de UPS Freight en 2021 (aujourd'hui TForce Freight), dont l'intégration se poursuit comme prévu. La Société bénéficie également d'occasions importantes d'améliorer le rendement de ses activités dans les secteurs du transport de lots complets et de lots brisés aux États-Unis. En outre, la position qu'occupe la Société au sein de l'industrie par l'intermédiaire de ses secteurs du transport spécialisé de lots complets et de lots brisés devrait profiter de l'augmentation des volumes dans le secteur manufacturier au pays en raison de la réduction des importations de l'étranger découlant des problèmes dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. Enfin, TFI est en bonne position pour profiter de l'expansion continue du commerce électronique, qui offre à la fois des occasions de croissance et d'accroissement de la marge pour les secteurs de la livraison de colis et courrier et de la logistique.

En supposant qu'aucune aggravation des conditions économiques 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 plus 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 un excellent service à la clientèle, son approche allégée en actifs et les efforts qu'elle déploie constamment pour améliorer son efficacité. En outre, la Société accorde une grande importance à la génération de flux de trésorerie disponibles, en plus du maintien de bonnes liquidités, et a récemment renforcé son bilan conservateur qui comporte une part élevée d'écarts de taux fixes attractifs et un nombre limité de titres de créance devant être remboursés à court terme. Cette assise financière solide permet à la direction d'investir prudemment dans l'entreprise et de procéder à des acquisitions rentables de choix en plus de verser le capital supplémentaire aux actionnaires.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

(en millions de dollars US, sauf les données par action)								
	T1 2022	T4 2021	T3 2021	T2 2021	T1 2021	T4 2020	T3 2020	T2 2020
Total des revenus	2 191,5	2 140,9	2 094,0	1 836,7	1 148,8	1 122,0	936,1	798,5
BAIIA ajusté ¹	330,0	318,5	296,4	285,4	176,2	193,5	189,4	167,6
Bénéfice opérationnel	219,8	215,0	191,6	380,9	101,7	117,1	117,0	95,1
Bénéfice net	147,7	144,1	131,6	321,7	66,9	86,3	83,1	50,5
BPA – de base	1,61	1,56	1,42	3,45	0,72	0,92	0,91	0,58
BPA – dilué	1,57	1,52	1,38	3,37	0,70	0,91	0,90	0,57
Bénéfice net ajusté ¹	157,6	148,6	138,9	137,2	73,6	93,4	87,5	67,2
BPA ajusté - dilué ¹	1,68	1,57	1,46	1,44	0,77	0,98	0,94	0,76

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. L'augmentation observée au deuxième trimestre de 2021 est attribuable à la constatation d'un profit résultant d'une acquisition à des conditions avantageuses.

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 émetteurs. 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 de la vente d'entreprise, du profit ou 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 6.

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 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 :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 mars		
	2022	2021	2020*
Bénéfice net	147 723	66 887	55 788
Charges financières, montant net	20 189	14 435	14 342
Charge d'impôt sur le résultat	51 854	20 423	17 198
Amortissement des immobilisations corporelles	64 447	41 220	42 569
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 524	22 799	19 160
Amortissement des immobilisations incorporelles	14 261	14 371	11 655
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(4 008)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	(44)	—	1
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(3 938)	(7 646)
BAIIA ajusté	329 954	176 197	149 059

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

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 mars	
	2022	2021
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	26 085	18 324
Amortissement	6 854	6 539
BAIIA ajusté	32 939	24 863
Transport de lots brisés		
Bénéfice opérationnel	94 770	22 136
Amortissement	37 502	12 512
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(9)
BAIIA ajusté	132 272	34 639
Transport de lots complets		
Bénéfice opérationnel	71 028	50 006
Amortissement	56 228	48 540
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	(44)	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(3 929)
BAIIA ajusté	127 212	94 617
Logistique		
Bénéfice opérationnel	34 882	29 060
Amortissement	9 443	10 317
BAIIA ajusté	44 325	39 377
Siège social		
Perte opérationnelle	(6 999)	(17 781)
Amortissement	205	482
BAIIA ajusté	(6 794)	(17 299)

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 15.

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 :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les	
	2022	31 mars 2021
Bénéfice net	147 723	66 887
Charges financières, montant net	20 189	14 435
Charge d'impôt sur le résultat	51 854	20 423
Amortissement des immobilisations corporelles	64 447	41 220
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 524	22 799
Amortissement des immobilisations incorporelles	14 261	14 371
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	(44)	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(3 938)
BAIIA ajusté	329 954	176 197
Dépenses en immobilisations, montant net	(43 105)	(9 872)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	286 849	166 325
Conversion des flux de trésorerie disponibles	86,9 %	94,4 %

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Au 31 mars 2022							
Total de l'actif	382 027	2 328 133	2 321 932	803 972	97 689	—	5 933 753
Immobilisations incorporelles	195 387	187 959	953 635	496 569	303	—	1 833 853
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	186 640	2 140 174	1 368 297	307 403	97 386	—	4 099 900
Au 31 décembre 2021							
Total de l'actif	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 des actifs, moins les immobilisations incorporelles	186 116	2 031 994	1 362 007	292 026	88 059	—	3 960 202

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2022							
Additions de matériel roulant	2 797	45 731	33 345	—	—	—	81 873
Additions d'équipement	624	2 720	1 136	519	81	—	5 080
Produits de la vente de matériel roulant	(272)	(3 169)	(38 644)	(12)	—	—	(42 097)
Produits de la vente d'équipement	(3)	(5)	(1 743)	—	—	—	(1 751)
Dépenses en immobilisations, montant net	3 146	45 277	(5 906)	507	81	—	43 105
Trimestre clos le 31 mars 2021							
Additions de matériel roulant	138	3 584	20 636	67	—	—	24 425
Additions d'équipement	946	151	1 685	8	20	—	2 810
Produits de la vente de matériel roulant	(40)	(639)	(16 613)	(71)	—	—	(17 363)
Produits de la vente d'équipement	—	—	—	—	—	—	—
Dépenses en immobilisations nettes	1 044	3 096	5 708	4	20	—	9 872

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 :

(non audité) (en milliers de dollars US)	2022	2021	Trimestres clos les 31 mars 2020*
Charges opérationnelles	1 971 753	1 047 062	837 181
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	4 008
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	44	—	(1)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	3 938	7 646
Charges opérationnelles ajustées	1 971 797	1 051 000	848 834
Revenus liés à la surcharge de carburant	(297 671)	(89 673)	(95 410)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 674 126	961 327	753 424
Revenus avant la surcharge de carburant	1 893 848	1 059 134	829 099
Ratio d'exploitation ajusté	88,4 %	90,8 %	90,9 %

*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 :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les	
	2022	31 mars 2021
Transport de lots brisés		
Total des revenus	1 000 110	150 522
Total des charges opérationnelles	905 340	128 386
Bénéfice opérationnel	94 770	22 136
Charges opérationnelles	905 340	128 386
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	9
Charges opérationnelles ajustées	905 340	128 395
Revenus liés à la surcharge de carburant	(164 711)	(18 896)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	740 629	109 499
Revenus avant la surcharge de carburant	835 399	131 626
Ratio d'exploitation ajusté	88,7 %	83,2 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant		
Transport de lots brisés - États-Unis	695 761	638
Transport de lots brisés - Canada	142 498	131 626
Éliminations	(2 860)	(638)
	835 399	131 626
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant		
Transport de lots brisés - États-Unis	131 833	—
Transport de lots brisés - Canada	33 154	18 897
Éliminations	(276)	(1)
	164 711	18 896
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)		
Transport de lots brisés - États-Unis	65 044	65
Transport de lots brisés - Canada	29 726	22 071
	94 770	22 136
Transport de lots brisés - États-Unis		
Charges opérationnelles*	762 550	573
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	—
Charges opérationnelles ajustées	762 550	573
Revenus liés à la surcharge de carburant	(131 833)	—
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	630 717	573
Revenus avant la surcharge de carburant	695 761	638
Ratio d'exploitation ajusté	90,7 %	89,8 %
Transport de lots brisés - Canada		
Charges opérationnelles*	145 926	128 452
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	9
Charges opérationnelles ajustées	145 926	128 461
Revenus liés à la surcharge de carburant	(33 154)	(18 897)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	112 772	109 564
Revenus avant la surcharge de carburant	142 498	131 626
Ratio d'exploitation ajusté	79,1 %	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 mars
	2022	2021
Transport de lots complets		
Total des revenus	609 674	474 606
Total des charges opérationnelles	538 646	424 600
Bénéfice opérationnel	71 028	50 006
Charges opérationnelles	538 646	424 600
Profit sur la vente d'une entreprise	—	—
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	44	3 929
Charges opérationnelles ajustées	538 690	428 529
Revenus liés à la surcharge de carburant	(93 749)	(50 039)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	444 941	378 490
Revenus avant la surcharge de carburant	515 925	424 567
Ratio d'exploitation ajusté	86,2 %	89,1 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant		
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	191 765	155 619
Transport conventionnel de lots complets - Canada	76 307	55 792
Transport spécialisé de lots complets	249 884	214 237
Éliminations	(2 031)	(1 081)
	515 925	424 567
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant		
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	39 542	23 428
Transport conventionnel de lots complets - Canada	11 251	5 844
Transport spécialisé de lots complets	43 181	20 822
Éliminations	(225)	(55)
	93 749	50 039
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel		
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	20 868	10 259
Transport conventionnel de lots complets - Canada	11 059	6 622
Transport spécialisé de lots complets	39 101	33 125
	71 028	50 006
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.		
Charges opérationnelles ajustées	210 439	168 788
Revenus liés à la surcharge de carburant	(39 542)	(23 428)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	170 897	145 360
Revenus avant la surcharge de carburant	191 765	155 619
Ratio d'exploitation ajusté	89,1 %	93,4 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Charges d'exploitation*	76 499	55 014
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	44	—
Charges opérationnelles ajustées	76 543	55 014
Revenus liés à la surcharge de carburant	(11 251)	(5 844)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	65 292	49 170
Revenus avant la surcharge de carburant	76 307	55 792
Ratio d'exploitation ajusté	85,6 %	88,1 %
Transport spécialisé de lots complets		
Charges opérationnelles*	253 964	201 934
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	3 929
Charges opérationnelles ajustées	253 964	205 863
Revenus liés à la surcharge de carburant	(43 181)	(20 822)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	210 783	185 041
Revenus avant la surcharge de carburant	249 884	214 237
Ratio d'exploitation ajusté	84,4 %	86,4 %

Rendement du capital investi (« RCI ») : La direction croit que le RCI au niveau des secteurs 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>	2022	Au 31 mars 2021
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	116 201	85 510
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(92)
Amortissement des immobilisations incorporelles	811	968
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	117 012	86 386
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	86 004	63 494
Immobilisations incorporelles	195 387	195 326
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	186 640	182 277
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(51 346)	(56 360)
Total du capital investi, exercice en cours	330 681	321 243
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	195 326	175 419
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	182 277	164 235
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(56 360)	(39 507)
Total du capital investi, exercice précédent	321 243	300 147
Capital investi moyen	325 962	310 695
Rendement du capital investi	26,4 %	20,4 %
Transport de lots brisés - Canada		
Bénéfice opérationnel	121 382	96 999
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1 640)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	8 788	8 550
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	128 530	105 549
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	94 470	77 579
Immobilisations incorporelles	181 719	189 601
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	395 233	402 509
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(75 732)	(66 457)
Total du capital investi, exercice en cours	501 220	525 653
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	189 601	172 187
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	402 509	373 012
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(66 457)	(61 180)
Total du capital investi, exercice précédent	525 653	484 019
Capital investi moyen	513 437	504 836
Rendement du capital investi	18,4 %	15,4 %
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.		
Bénéfice opérationnel	66 073	51 800
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 643)	(1 103)
Amortissement des immobilisations incorporelles	8 080	6 832
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	67 510	57 529
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	49 620	42 284
Immobilisations incorporelles	307 358	312 743
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	582 295	526 218
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(100 090)	(99 940)
Total du capital investi, exercice en cours	789 563	739 021
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	312 743	316 165
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	526 218	554 866
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(99 940)	(74 585)
Total du capital investi, exercice précédent	739 021	796 446
Capital investi moyen	764 292	767 734
Rendement du capital investi	6,5 %	5,5 %

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	2022	Au 31 mars 2021
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Bénéfice opérationnel	34 804	28 620
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	(44)	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(17)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 093	2 067
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	36 836	30 687
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	27 074	22 555
Immobilisations incorporelles	106 238	98 009
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	178 222	124 663
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(28 885)	(23 672)
Total du capital investi, exercice en cours	255 575	199 000
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	98 009	88 996
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	124 663	111 770
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(23 672)	(18 439)
Total du capital investi, exercice précédent	199 000	182 327
Capital investi moyen	227 288	190 664
Rendement du capital investi	11,9 %	11,8 %
Transport spécialisé de lots complets		
Bénéfice opérationnel	150 334	129 236
Perte (profit) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	19	(6 868)
Amortissement des immobilisations incorporelles	12 606	11 054
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	162 959	133 422
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	119 775	98 065
Immobilisations incorporelles	540 041	501 586
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	607 780	543 583
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(81 934)	(67 356)
Total du capital investi, exercice en cours	1 065 887	977 813
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	501 586	412 778
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	543 583	456 858
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(67 356)	(55 237)
Total du capital investi, exercice précédent	977 813	814 399
Capital investi moyen	1 021 850	896 106
Rendement du capital investi	11,7 %	10,9 %
Logistique		
Bénéfice opérationnel	148 616	94 344
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	5
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 673	20 214
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(12 000)	—
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	158 292	114 563
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	116 345	84 204
Immobilisations incorporelles	496 569	455 572
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	307 403	257 802
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(195 686)	(159 050)
Total du capital investi, exercice en cours	608 286	554 324
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	455 572	252 039
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	257 802	171 538
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(159 050)	(70 100)
Total du capital investi, exercice précédent	554 324	353 477
Capital investi moyen	581 305	453 901
Rendement du capital investi	20,0 %	18,6 %

Rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés - É.-U.: La direction est d'avis que le RCI au niveau du secteur est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds de capital. Le rendement du capital investi du secteur du transport de lots brisés des États-Unis a été modifié pour supprimer les impacts du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses du bénéfice opérationnel déduction faite des exclusions ainsi que du capital investi moyen pour aligner le capital sur le prix d'acquisition. De plus, comme la Société n'a détenu UPS Freight, qui représente la quasi-totalité des opérations du secteur du transport de lots brisés des États-Unis, que pour 11 mois, le capital investi moyen a été ajusté pour refléter les 11 mois de possession.

<i>(unaudited)</i> <i>(in thousands of U.S. dollars)</i>			Au 31 mars
	2022		2021*
Transport de lots brisés - É.-U.			
Bénéfice opérationnel	434 071		—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	17		—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—		—
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 004		—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(193 549)		—
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	241 543		—
Impôt sur le résultat	26,5%		—
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	177 534		—
Immobilisations incorporelles	6 240		—
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 744 941		—
moins : Passifs	(644 099)		—
moins : Impact du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(181 549)		—
Total du capital investi, exercice en cours	925 533		—
Total du capital investi, prix d'acquisition	838 910		—
Capital investi moyen	882 222		—
Ajustement pour moins d'une année complète ¹	(73 519)		—
Capital investi moyen ajusté	808 703		—
Rendement du capital investi	22,0%		—

¹ Cet ajustement supprime 1 mois du capital investi moyen annuel pour refléter 11 mois de possession.

* Information comparative non significative.

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 reporte 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 relever ces normes. De plus, les législateurs et régulateurs fédéraux

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

En mars 2014, la Ninth Circuit Court of Appeals des États-Unis (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'infirmar 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 officieusement 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'indemnités des accidentés du travail. Les futurs frais liés aux assurances et aux demandes de règlement de la Société pourraient être supérieurs aux niveaux atteints par le passé, ce qui pourrait entraîner une réduction du bénéfice de la Société. La Société souscrit des assurances pour des montants qu'elle juge suffisants eu égard aux circonstances et aux normes de l'industrie. Comme plusieurs au sein de l'industrie, la Société assure elle-même une part importante des risques de réclamation auxquels elle est exposée en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. En raison des montants considérables que la Société a assurés elle-même, celle-ci s'expose aux variations du nombre et du montant des demandes de règlement et au risque d'être tenue d'accumuler ou de payer des montants supplémentaires si ces estimations sont revues ou si les demandes de règlement s'avèrent ultimement plus élevées que les montants qui avaient été évalués

initialement. De plus, le montant de la franchise auto-assurée de la Société pourrait varier et entraîner une volatilité plus importante que celle qui a été observée au cours des dernières années.

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

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

La Société comptabilise le coût de la partie non assurée des demandes de règlement en fonction d'estimations fondées sur son évaluation de la nature et de l'importance de chaque demande de règlement et d'une estimation des demandes de règlement futures fondée sur les tendances historiques connexes. Le montant réel des demandes de règlement pourrait différer de leur montant estimatif en raison d'un certain nombre d'incertitudes, y compris de l'évaluation de la gravité des sinistres, des frais juridiques et des sinistres qui ont été subis, mais qui

n'ont pas été déclarés. En raison des montants élevés des franchises de la Société, celle-ci s'expose fortement aux variations du nombre et du montant des demandes de règlement. Si la Société était tenue de comptabiliser ou de payer des sommes additionnelles parce que ses estimations sont révisées ou que le sinistre se révèle plus grave que prévu, cela aurait une incidence défavorable importante sur sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Relations avec les employés. Avec l'acquisition de UPS Freight et les acquisitions 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 pourrait 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'invalider 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 intenter des poursuites administratives ou judiciaires pour des infractions aux lois et aux règlements sur l'environnement, ou à annuler un permis ou à refuser de le renouveler. Les sanctions éventuelles pour de telles infractions pourraient inclure, notamment, des amendes civiles et pénales, l'emprisonnement, la suspension ou la révocation du permis et des mesures injonctives. Ces organismes pourraient aussi, notamment, révoquer les permis d'exploitation, franchises ou licences de la Société,

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

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

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

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

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

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

Facilités de crédit. La Société a des besoins en capitaux considérables qui pourraient avoir une incidence sur sa rentabilité si elle n'est pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et/ou d'obtenir du financement selon des modalités favorables. L'industrie du camionnage et les activités de camionnage de l'entreprise sont des activités à forte intensité de capitaux et exigent chaque année des dépenses en immobilisations importantes. Le montant et le moment de ces dépenses en immobilisations dépendent de divers facteurs, y compris la demande de transport de fret prévue ainsi que le prix et la disponibilité des actifs. Si la demande prévue diffère fortement de la demande réelle, les activités de camionnage de la Société pourraient détenir trop d'actifs ou pas

assez. Qui plus est, les besoins en ressources varient en fonction de la demande des clients, qui peut être soumise à des conditions économiques saisonnières ou générales. Durant les périodes de baisse de la demande, les actifs de la Société pourraient ne pas être pleinement utilisés et celle-ci pourrait être contrainte de vendre de l'équipement sur le marché libre ou de rendre certains équipements loués afin que la taille de sa flotte soit proportionnelle à la demande. La Société pourrait subir des pertes par suite de telles ventes ou pourrait être contrainte d'effectuer des paiements relativement à l'équipement qu'elle retourne, particulièrement lorsque le marché pour le matériel d'occasion est peu vigoureux. Dans un cas comme dans l'autre, cela aurait une incidence défavorable sur la rentabilité de la Société.

L'endettement de la Société pourrait augmenter de temps à autre pour différentes raisons, y compris en conséquence d'acquisitions ou de fluctuations de ses résultats d'exploitation et de ses dépenses en immobilisations. Les ententes régissant l'endettement de la Société, y compris 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'acquérir de l'équipement générant des revenus, de faire des investissements et de financer le fonds de roulement selon des modalités qui lui sont favorables, les activités, les résultats financiers et les résultats opérationnels de la Société pourraient être touchés de façon importante et défavorable. La Société pourrait devoir contracter d'autres dettes, être tenue de réduire le montant des dividendes ou être tenue de vendre d'autres actions pour répondre aux besoins à cet égard. Un repli des marchés boursiers ou du crédit et toute hausse de la volatilité pourraient faire en sorte qu'il soit plus difficile pour la Société d'obtenir du financement et pourraient avoir une incidence défavorable sur la rentabilité et les activités de la Société.

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

Les activités de la Société et celles des fournisseurs de services de technologie et des communications de la Société sont vulnérables aux interruptions causées par des catastrophes naturelles, 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 efficace, 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'attend 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 2022, et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

Contrats déficitaires – Coûts d'exécution du contrat

(modifications à l'IAS 37)

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

Conventions qui seront adoptées au cours de périodes futures

Les nouvelles normes et les modifications de normes suivantes ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés non audités :

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

Définition des estimations comptables (modifications d'IAS 8)

La note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités du 31 mars 2022 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 mars 2022, une évaluation a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef des finances, de la conception 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 au 31 décembre 2021, les contrôles et procédures de communication de l'information de la société n'étaient pas efficaces au 31 mars 2022 car les contrôles n'ont pas encore été remédiés adéquatement.

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 inclu 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 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 mars 2022 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.



ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS

Pour le premier trimestre clos le
31 mars 2022

TABLE DES MATIÈRES

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

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		20 606	19 292
Clients et autres débiteurs		1 174 465	1 056 023
Fournitures en stock		25 739	24 402
Impôt sur le revenu à recouvrer		2 677	6 080
Charges payées d'avance		63 158	54 518
Actifs détenus en vue de la vente		30 218	1 943
Actifs courants		1 316 863	1 162 258
Immobilisations corporelles	7	2 310 929	2 331 874
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	381 844	398 533
Immobilisations incorporelles	9	1 833 853	1 792 921
Autres actifs	10	60 350	37 842
Actifs d'impôt différé		29 914	29 695
Actifs non courants		4 616 890	4 590 865
Total des actifs		5 933 753	5 753 123
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs		846 815	861 362
Impôt sur le revenu à payer		29 908	16 250
Provisions	14	43 423	39 012
Autres passifs financiers		34 846	10 566
Dette à long terme	11	40 809	363 586
Obligations locatives	12	113 979	115 344
Passifs courants		1 109 780	1 406 120
Dette à long terme	11	1 660 994	1 244 508
Obligations locatives	12	299 614	313 862
Avantages du personnel	13	74 033	68 037
Provisions	14	92 544	83 630
Autres passifs financiers		3 986	8 033
Passifs d'impôt différé		414 278	408 622
Passifs non courants		2 545 449	2 126 692
Total des passifs		3 655 229	3 532 812
Capitaux propres			
Capital social	15	1 130 831	1 133 181
Surplus d'apport	15, 17	41 548	39 150
Cumul des autres éléments du résultat global		(143 499)	(144 665)
Résultats non distribués		1 249 644	1 192 645
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société		2 278 524	2 220 311
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	22		
Événements subséquents	23		
Total des passifs et des capitaux propres		5 933 753	5 753 123

Les notes des pages 6 à 23 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

(en milliers de dollars US, sauf les données par action)

	Note	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Revenus		1 893 848	1 059 134
Surcharge de carburant		297 671	89 673
Revenus totaux		2 191 519	1 148 807
Charges liées aux matières et aux services	18	1 140 408	665 920
Charges liées au personnel	19	624 835	257 272
Autres charges opérationnelles		116 205	53 427
Amortissement des immobilisations corporelles	7	64 447	41 220
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	31 524	22 799
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	14 261	14 371
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(19 826)	(3 605)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(57)	(404)
Profit sur la vente de terrains et bâtiments		(44)	-
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		-	(3 938)
Total des charges opérationnelles		1 971 753	1 047 062
Bénéfice opérationnel		219 766	101 745
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	20	(66)	(607)
Charges financières	20	20 255	15 042
Charges financières nettes		20 189	14 435
Bénéfice avant impôt sur le résultat		199 577	87 310
Charge d'impôt sur le résultat	21	51 854	20 423
Bénéfice net de la période attribuable aux propriétaires de la Société		147 723	66 887
Bénéfice par action attribuable aux propriétaires de la Société			
Bénéfice de base par action	16	1,61	0,72
Bénéfice dilué par action	16	1,57	0,70

Les notes des pages 6 à 23 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Bénéfice net de la période attribuable aux propriétaires de la Société	147 723	66 887
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice des périodes futures :		
Écarts de conversion	(290)	(4 337)
Couverture d'investissement net, après impôt	7 610	2 493
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	(6 154)	-
Autres éléments du résultat global pour la période, après impôt	1 166	(1 844)
Total du résultat global de la période attribuable aux propriétaires de la Société	148 889	65 043

Les notes des pages 6 à 23 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

TFI International Inc.
**ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES
PÉRIODES CLOSES LES 31 MARS 2022 ET 2021 (NON AUDITÉ)**
(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Perte latente cumulée du régime d'avantage du personnel	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 2021		1 133 181	39 150	(292)	(156 926)	12 553	1 192 645	2 220 311
Bénéfice net de la période		-	-	-	-	-	147 723	147 723
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	-	7 320	(6 154)	-	1 166
Total du résultat global de la période		-	-	-	7 320	(6 154)	147 723	148 889
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	17	-	3 907	-	-	-	-	3 907
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	5 699	(1 497)	-	-	-	-	4 202
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(24 732)	(24 732)
Rachat d'actions propres	15	(8 061)	-	-	-	-	(65 968)	(74 029)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	15, 17	12	(12)	-	-	-	(24)	(24)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		(2 350)	2 398	-	-	-	(90 724)	(90 676)
Solde au 31 mars 2022		1 130 831	41 548	(292)	(149 606)	6 399	1 249 644	2 278 524
Solde au 31 décembre 2020*		1 120 049	19 783	(379)	(154 344)	-	803 503	1 788 612
Bénéfice net de la période		-	-	-	-	-	66 887	66 887
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	-	(1 844)	-	-	(1 844)
Total du résultat global de la période		-	-	-	(1 844)	-	66 887	65 043
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	-	2 511	-	-	-	-	2 511
Options d'achat d'actions exercées	15, 17	12 088	(1 681)	-	-	-	-	10 407
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(21 443)	(21 443)
Rachat d'actions propres	15	(6 897)	-	-	-	-	(39 190)	(46 087)
Règlement net des unités d'actions restreintes	15, 17	3	(7)	-	-	-	(6)	(10)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		5 194	823	-	-	-	(60 639)	(54 622)
Solde au 31 mars 2021*		1 125 243	20 606	(379)	(156 188)	-	809 751	1 799 033

* Révisé pour changement de politique comptable (voir note 4)

Les notes des pages 6 à 23 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

(en milliers de dollars US)		Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021*
	Note		
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Bénéfice net de la période		147 723	66 887
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :			
Amortissement des immobilisations corporelles	7	64 447	41 220
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	31 524	22 799
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	14 261	14 371
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	4 027	2 511
Charges financières, montant net	20	20 189	14 435
Charge d'impôt sur le résultat	21	51 854	20 423
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(19 870)	(3 605)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(57)	(404)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		-	(3 938)
Avantages du personnel		5 680	153
Provisions, net des paiements		9 654	(7 064)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	6	(136 244)	39 129
Intérêts payés		(20 224)	(11 850)
Impôts sur le résultat payés		(35 273)	(39 872)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		137 691	155 195
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	(90 426)	(37 369)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		43 915	17 000
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		-	6 491
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	(1 440)	(964)
Produits de la vente d'immobilisations incorporelles		250	-
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(22 235)	(19 019)
Acquisitions de placements		(27 583)	-
Autres		673	(115)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		(96 846)	(33 976)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Diminution du découvert bancaire		(238)	(3 828)
Produits tirés de la dette à long terme	11	310 025	505 320
Remboursement de la dette à long terme	11	(337 339)	(10 781)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables	11	114 030	(132 950)
Remboursement des obligations locatives	12	(30 627)	(24 161)
Diminution des autres passifs financiers		(591)	(185)
Dividendes payés		(24 940)	(21 273)
Rachat d'actions propres	15	(74 029)	(46 087)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	4 202	10 407
Rachat d'actions propres pour le règlement d'unités d'actions restreintes	15	(24)	(10)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		(39 531)	276 452
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		1 314	397 671
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de la période		19 292	4 297
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période		20 606	401 968

* Révisé pour changement présentation par soucis de cohérence avec la présentation de l'année courante.

Les notes des pages 6 à 23 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

1. Entité publiante

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

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société aux 31 mars 2022 et 2021 et pour le trimestre clos à ces dates comprennent les comptes de la Société et de ses filiales (désignées collectivement comme le « Groupe » et, individuellement, comme les « entités du Groupe »).

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

2. Mode d'établissement**a) Déclaration de conformité**

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

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 28 avril 2022.

b) Base d'évaluation

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

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

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

c) Caractère saisonnier des activités de la période intermédiaire

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

d) Monnaie fonctionnelle et de présentation

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société sont présentés en dollars américains (« \$ US »).

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.

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 jugements importants qui ont été portés par la direction afin d'appliquer les conventions comptables du Groupe lors de la préparation des présents états financiers intermédiaires consolidés condensés et les principales sources d'incertitude relativement à ses estimations sont les mêmes que ceux qui ont servi à dresser et qui sont décrits dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2021.

3. Principales conventions comptables

Les conventions comptables présentées dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2021 ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans ces états financiers intermédiaires condensés consolidés, sauf indication contraire à la note 3. Les conventions comptables ont été appliquées de manière uniforme par les entités du Groupe.

Nouvelles normes et interprétations adoptées au cours de la période

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1^{er} janvier 2022 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers intermédiaires condensés consolidés:

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 n'a pas eu d'incidence importante.

Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées

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

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

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

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

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

4. Information sectorielle

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

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

- (a) Le secteur du transport de lots complets regroupe le secteur du transport de lots complets conventionnels canadien, le secteur du transport de lots complets conventionnels américain, ainsi que les services spécialisés de lots complets. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires en ce qui concerne la nature des services offerts et les méthodes utilisées pour distribuer leurs services. En outre, ces segments ont des caractéristiques économiques similaires en ce qui concerne la marge brute attendue à long terme, les niveaux de capital investi et les tendances du marché.
- (b) À compter du deuxième trimestre de l'exercice 2021, le secteur du transport de lots brisés regroupe 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 (perte opérationnelle sectorielle) est utilisé(e) comme mesure de la performance, car la direction est d'avis que cette information est la plus pertinente pour évaluer les résultats de certains secteurs par rapport à ceux d'autres entités exerçant leurs activités au sein de ces industries.

	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2022							
Revenus externes	124 169	824 392	510 505	434 782	-	-	1 893 848
Surcharge de carburant externe	28 174	162 965	92 551	13 981	-	-	297 671
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	492	12 753	6 618	657	-	(20 520)	-
Revenus totaux	152 835	1 000 110	609 674	449 420	-	(20 520)	2 191 519
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	26 085	94 770	71 028	34 882	(6 999)	-	219 766
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 854	37 502	56 228	9 443	205	-	110 232
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	-	-	44	-	-	-	44
Immobilisations incorporelles	195 387	187 959	953 635	496 569	303	-	1 833 853
Total des actifs	382 027	2 328 133	2 321 932	803 972	97 689	-	5 933 753
Total des passifs	108 893	856 538	527 388	243 759	1 918 786	(135)	3 655 229
Additions d'immobilisations corporelles	4 758	48 735	35 712	553	77	-	89 835

Trimestre clos le 31 mars 2021*

Revenus externes	131 277	129 699	420 745	377 413	-	-	1 059 134
Surcharge de carburant externe	14 416	18 828	49 463	6 966	-	-	89 673
Revenus et surcharge de carburant intersectoriels	272	1 995	4 398	999	-	(7 664)	-
Revenus totaux	145 965	150 522	474 606	385 378	-	(7 664)	1 148 807
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	18 324	22 136	50 006	29 060	(17 781)	-	101 745
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 539	12 512	48 540	10 317	482	-	78 390
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	9	3 929	-	-	-	3 938
Immobilisations incorporelles	195 326	189 601	912 339	455 572	307	-	1 753 145
Total des actifs	377 603	592 110	2 106 801	713 374	439 142	-	4 229 030
Total des passifs	111 531	211 235	470 151	212 249	1 424 965	(134)	2 429 997
Additions d'immobilisations corporelles	2 832	4 361	27 910	92	20	-	35 215

* 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.

Informations géographiques

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

	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2022						
Canada	152 835	163 560	264 965	63 051	(9 536)	634 875
États-Unis	-	836 550	344 709	380 210	(10 984)	1 550 485
Mexique	-	-	-	6 159	-	6 159
Total	152 835	1 000 110	609 674	449 420	(20 520)	2 191 519
Trimestre clos le 31 mars 2021						
Canada	145 965	133 134	202 348	67 230	(6 440)	542 237
États-Unis	-	17 388	272 258	312 404	(1 224)	600 826
Mexique	-	-	-	5 744	-	5 744
Total	145 965	150 522	474 606	385 378	(7 664)	1 148 807

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

	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	1 933 192	1 933 050
États-Unis	2 578 289	2 575 363
Mexique	15 145	14 915
	4 526 626	4 523 328

5. Regroupements d'entreprises

a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis une entreprise en 2022, qui n'est pas considérée comme significative. Cette transaction a été conclue afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Si l'acquisition de cette entreprise non significative avait eu lieu le 1^{er} janvier 2022, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 11,0 M\$ et 1,7 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 2022 et ajusté pour les d'intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôts sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif.

Durant les trois mois clos le 31 mars 2022, l'entreprise non significative a généré des revenus et un bénéfice net de 1,6 M\$ et 0,1 M\$, respectivement, depuis l'acquisition.

Durant les trois mois clos le 31 mars 2022, aucun coût de transaction (néant en 2022) n'a été engagé relativement à l'acquisition de l'entreprise mentionnée ci-dessus et n'a été comptabilisé dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la répartition du prix d'achat sur les éléments identifiables de l'actif net et du goodwill de l'acquisition de 2022. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs doivent encore être obtenues. 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	31 mars 2022*
Trésorerie et équivalents de trésorerie		1 736
Clients et autres débiteurs		3 278
Fournitures en stock et charges payées d'avance		413
Immobilisations corporelles	7	(133)
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	3 875
Immobilisations incorporelles	9	20 887
Autres actifs		123
Fournisseurs et autres créditeurs		1 309
Impôt sur le revenu à payer		205
Provisions		(1 710)
Dette à long terme	11	(229)
Obligations locatives	12	(3 875)
Passifs d'impôt différé		(5 066)
Total de l'actif net identifiable		20 813
Total de la contrepartie transférée		44 763
Goodwill	9	23 950
Trésorerie		23 971
Contrepartie conditionnelle		20 792
Total de la contrepartie transférée		44 763

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

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 3,3 M\$, dont aucune tranche 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 2022, aucun montant n'est déductible aux fins de l'impôt.

b) Goodwill

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

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

Secteur opérationnel	Secteur isolable	31 mars 2022*
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	776
Transport de lots complets américain	Transport de lots complets	(1 413)
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	371
Logistique	Logistique	24 216
		23 950

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

c) Contrepartie conditionnelle

La contrepartie conditionnelle est liée à au regroupement d'entreprise non significatif et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. Cette contrepartie est conditionnelle à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour une période future. Le montant

maximum payable est de 21,0 M\$ dans moins d'un an et est actuellement présentée avec les autres passifs financiers dans les états consolidés condensés de la situation financière.

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

Les états financiers consolidés annuels de 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 Ground Freight Inc. 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 UPS Ground Freight Inc. et des acquisitions non significatives de l'année fiscale 2021 a été ajustée en 2022. Aucun ajustement significatif n'a été apporté aux justes valeurs provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent durant le trimestre clos le 31 mars 2022, et ont été inclus dans les autres acquisitions de 2022. À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la répartition du prix d'achat sur les éléments identifiables de l'actif net et du goodwill de certaines des acquisitions de 2021, incluant UPS Ground Freight Inc.

6. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Clients et autres débiteurs	(124 024)	11 098
Fournitures en stock	(1 297)	(191)
Charges payées d'avance	(8 248)	3 549
Fournisseurs et autres créditeurs	(2 675)	24 673
	(136 244)	39 129

7. Immobilisations corporelles

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2021		1 110 001	1 772 463	200 765	3 083 229
Regroupements d'entreprises*	5	-	(226)	93	(133)
Additions		2 882	81 873	5 080	89 835
Cessions		(133)	(37 945)	(3 017)	(41 095)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(28 352)	-	-	(28 352)
Incidence des variations des taux de change		3 025	6 373	1 300	10 698
Solde au 31 mars 2022		1 087 423	1 822 538	204 221	3 114 182

Amortissement

Solde au 31 décembre 2021	72 012	577 893	101 450	751 355
Amortissement	4 541	53 646	6 260	64 447
Cessions	(110)	(14 191)	(2 749)	(17 050)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente	(78)	-	-	(78)
Incidence des variations des taux de change	539	3 107	933	4 579
Solde au 31 mars 2022	76 904	620 455	105 894	803 253

Valeurs comptables nettes

Solde au 31 décembre 2021	1 037 989	1 194 570	99 315	2 331 874
Solde au 31 mars 2022	1 010 519	1 202 083	98 327	2 310 929

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

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

(NON AUDITÉ)

Au 31 mars 2022, 0,2 M\$ sont inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (1,0 M\$ au 31 décembre 2021).

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2021		510 277	233 710	3 903	747 890
Additions		4 688	11 261	212	16 161
Regroupements d'entreprises*	5	3 859	16	-	3 875
Décomptabilisation**		(5 149)	(12 764)	(363)	(18 276)
Incidence des variations des taux de change		3 464	1 415	12	4 891
Solde au 31 mars 2022		517 139	233 638	3 764	754 541
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2021		257 507	90 092	1 758	349 357
Amortissement		16 446	14 764	314	31 524
Décomptabilisation**		(2 073)	(8 398)	(351)	(10 822)
Incidence des variations des taux de change		1 986	645	7	2 638
Solde au 31 mars 2022		273 866	97 103	1 728	372 697
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2021		252 770	143 618	2 145	398 533
Solde au 31 mars 2022		243 273	136 535	2 036	381 844

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

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

9. Immobilisations incorporelles

	Note	Goodwill	Autres immobilisations incorporelles				Total
			Relations clients	Marques de commerce	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	
Coût							
Solde au 31 décembre 2021		1 572 291	588 514	88 811	17 948	31 996	2 299 560
Regroupements d'entreprises*	5	23 950	18 728	1 274	881	4	44 837
Additions		-	-	-	-	1 440	1 440
Cessions		-	-	(380)	-	-	(380)
Extinction		-	(57 919)	(18 863)	(210)	(290)	(77 282)
Incidence des variations des taux de change		8 015	2 560	286	103	145	11 109
Solde au 31 mars 2022		1 604 256	551 883	71 128	18 722	33 295	2 279 284
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2021		147 480	287 578	45 675	7 666	18 240	506 639
Amortissement		-	11 010	1 181	889	1 181	14 261
Cessions		-	-	(130)	-	-	(130)
Extinction		-	(57 919)	(18 863)	(210)	(290)	(77 282)
Incidence des variations des taux de change		436	1 181	157	50	119	1 943
Solde au 31 mars 2022		147 916	241 850	28 020	8 395	19 250	445 431
Valeurs comptables nettes							
Solde au 31 décembre 2021		1 424 811	300 936	43 136	10 282	13 756	1 792 921
Solde au 31 mars 2022		1 456 340	310 033	43 108	10 327	14 045	1 833 853

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

10. Autres actifs

	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Dépôts de garantie	3 693	3 780
Placements dans des titres de capitaux propres	52 573	31 391
Autre	4 084	2 671
	60 350	37 842

Les placements dans des titres de capitaux propres incluent 37,5 M\$ (31 décembre 2021 – 16,4 M\$) de placements de niveau 1 et 15,1 M\$ (31 décembre 2021 – 15,0 M\$) de placements de niveau 3. Le Groupe a choisi de désigner ces placements comme juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

11. Dette à long terme

	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Passifs non courants		
Facilités renouvelables non garanties	356 012	239 406
Débeture non garantie	159 236	157 743
Billets de premier rang non garantis	1 078 089	778 613
Contrats de vente conditionnelle	67 657	68 746
	1 660 994	1 244 508
Passifs courants		
Partie courante des facilités renouvelables non garanties	-	324 444
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	40 809	39 142
	40 809	363 586

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

Note	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Solde au début de la période	1 608 094	872 544
Produits tirés de la dette à long terme	310 025	505 320
Regroupements d'entreprises	229	1 541
Remboursement de la dette à long terme	(337 339)	(10 781)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables	114 030	(132 950)
Désactualisation des frais de financement reportés	388	312
Incidence des variations des taux de change	15 138	9 727
Incidence des variations des taux de change – dette désignée comme couverture d'investissement net	(8 762)	(2 874)
Solde à la fin de la période	1 701 803	1 242 839

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont la taille totale était de 1 006,2 M\$ au 31 mars 2022 (997,1 M\$ au 31 décembre 2021) et un crédit supplémentaire de 200,7 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son contrat de crédit syndiqué renouvelable.

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un produit de 200 M\$ provenant de l'émission de nouvelles dettes sous forme de billets de premier rang non garantis composés de deux tranches venant à échéance le 23 mars 2023, et 2037, et portant intérêt fixe aux taux de 3,50% et 3,80%, respectivement. Des frais de financement reportés de 0,3 M\$ ont été comptabilisés sur l'augmentation.

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un produit additionnel de 100 M\$ provenant de l'amendement et reformulation du contrat de dette signé le 2 juillet 2021, sous forme de billets de premier rang non garantis en tant que troisième tranche venant à échéance le 2 avril 2034, et portant intérêt fixe au taux de 3.55%. Des frais de financement reportés de 0,1 M\$ ont été comptabilisés sur l'augmentation.

Les deux dettes décrites ci-haut sont assujetties à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de crédit syndiqué renouvelable du Groupe et décrit à la note 25(f) des états financiers annuels consolidés 2021.

Le produit des deux dettes a été entièrement utilisé pour rembourser l'emprunt à terme non garanti qui était dû en juin 2022, sans pénalité.

12. Obligations locatives

	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Obligations locatives courantes	113 979	115 344
Obligations locatives non courantes	299 614	313 862
	413 593	429 206

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

	Note	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Solde au début de la période		429 206	355 986
Regroupements d'entreprises	5	3 875	2 705
Additions		16 161	18 838
Décomptabilisation*		(7 511)	(1 215)
Remboursement		(30 627)	(24 161)
Incidence des variations des taux de change		2 489	2 729
Solde à la fin de la période		413 593	354 882

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

Options de prolongation

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

Les obligations locatives incluent un montant de 12,7 M\$ (31 décembre 2021 – 12,7 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 362,6 M\$ (31 décembre 2021 – 362,4 M\$).

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

Flux de trésorerie contractuels

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

	Au 31 mars 2022
Moins de 1 an	124 958
De 1 à 5 ans	253 869
Plus de 5 ans	73 213
	452 040

13. Avantages du personnel

Le Groupe dispose de divers régimes d'avantages sociaux, principalement les régimes de retraite de TForce Freight et les régimes de retraite de TFI International, en vertu desquels les participants ont droit à des prestations lorsque les exigences de participation sont satisfaites. Des informations complémentaires relatives aux régimes de retraite sont fournies dans la *Note 15 - Avantages du personnel* des états financiers annuels consolidés 2021.

Pour le trimestre terminé le 31 mars 2022, le coût des services rendus et la charge d'intérêts représentent respectivement 31,3 M\$ et 0,1 M\$ pour les régimes de retraite de TForce Freight, pour un coût net des prestations de 31,3 M\$ (néant en 2021).

Les cotisations de retraite pour le trimestre clos le 31 mars 2022 de 25,8 M\$ représentent principalement les cotisations aux régimes de retraite de TForce Freight, pour le coût des services rendus, tel que déterminé selon l'évaluation actuarielle applicable du Groupe à des fins de capitalisation.

14. Provisions

	Autoassurance	Autre	Total
Au 31 mars 2022			
Provisions courantes	32 254	11 169	43 423
Provisions non courantes	52 373	40 171	92 544
	84 627	51 340	135 967
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

Les provisions d'autoassurance représentent la portion non assurée des demandes de règlement en souffrance à la fin de l'exercice.

Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges de 35,0 M\$ (31 décembre 2021 – 35,8 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.

15. 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.

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

(en actions)	Note	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Solde au début de la période		92 152 893	93 397 985
Actions rachetées et annulées		(735 600)	(642 200)
Options d'achat d'actions exercées	17	182 061	479 715
Solde à la fin de la période		91 599 354	93 235 500

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

	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Solde au début de la période	1 133 181	1 120 049
Actions rachetées et annulées	(8 061)	(6 897)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	4 202	10 407
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions	1 497	1 681
Émission d'actions sur le règlement des UAR	12	3
Solde à la fin de la période	1 130 831	1 125 243

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 mars 2022 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 1 735 600 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

Pendant le trimestre clos le 31 mars 2022, la Société a racheté 735 600 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 100,64\$ par action pour un prix d'achat total de 74,0 M\$ en lien avec l'offre. Pendant le trimestre clos le 31 mars 2021, la Société a racheté 642 200 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 71,76\$ par action pour un prix d'achat total de 46,1 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 66,0 M\$ (39,2 M\$ en 2021), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

16. Résultat par action

Résultat de base par action

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

(en milliers de dollars et en actions)	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	147 723	66 887
Actions ordinaires émises au début de la période	92 152 893	93 397 985
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	39 592	189 117
Incidence du rachat d'actions propres	(222 460)	(204 709)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	91 970 025	93 382 393
Bénéfice de base par action (en dollars)	1,61	0,72

Bénéfice dilué par action

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

(en milliers de dollars et en actions)	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Bénéfice net attribuable aux propriétaires de la Société	147 723	66 887
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	91 970 025	93 382 393
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions et unités d'actions restreintes	1 968 237	2 121 110
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	93 938 262	95 503 503
Bénéfice dilué par action (en dollars)	1,57	0,70

Au 31 mars 2022, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (78 122 au 31 mars 2021); aucune étant considérée comme antidilutive.

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

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

La Société offre un régime d'options d'achat d'actions à certains de ses employés. Le nombre maximal d'actions pouvant être émises aux termes du régime actuel d'options d'achat d'actions de 2012 est de 5 979 201. Chaque option d'achat d'actions permet à son détenteur de recevoir une action ordinaire au moment de l'exercice. Le prix d'exercice à payer pour chaque option est déterminé par le conseil d'administration à la date de l'attribution, et il ne peut pas être inférieur au cours moyen pondéré en fonction du volume des actions de la Société pour les cinq jours de bourse précédant immédiatement la date d'attribution. Les droits aux options deviennent acquis en tranches égales sur une période de trois ans, et la charge est constatée selon la méthode accélérée, chaque tranche étant évaluée séparément à la juste valeur et enregistrée au cours de sa période d'acquisition respective. Le tableau ci-dessous résume l'évolution du régime d'options d'achat d'actions :

(en milliers d'options et en dollars)	Trimestre clos le 31 mars 2022		Trimestre clos le 31 mars 2021	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de la période	2 061	25,70	2 982	24,65
Options exercées	(182)	22,42	(480)	22,19
Options éteintes	-	-	(8)	23,70
Solde à la fin de la période	1 879	26,01	2 494	25,13
Options exerçables à la fin de la période	1 523	24,50	2 105	23,64

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 31 mars 2022 :

(en milliers d'options et en dollars)	Options en circulation		Options exerçables
		Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)	
Prix d'exercice	Nombre d'options		Nombre d'options
19,12	122	0,3	122
18,83	418	1,3	418
26,82	193	1,9	193
23,70	373	2,9	373
30,71	678	3,9	388
40,41	95	5,3	29
	1 879	2,8	1 523

Parmi les options en circulation au 31 mars 2022, un nombre total de 1 538 216 (1 669 767 au 31 décembre 2021) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant le trimestre clos le 31 mars 2022, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 106,16 \$ (75,94 \$ au 31 mars 2021).

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 0,1 M\$ (0,4 M\$ au 31 mars 2021) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en vertu du régime d'options d'achat d'actions pour le trimestre clos le 31 mars 2022.

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

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

(en unités)	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Solde au début de la période	306 554	373 926
Dividendes payés en unités	724	1 573
Solde à la fin de la période	307 278	375 499

Dans les charges liées au personnel, le Groupe a constaté un gain de 2,1 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2022 en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées (perte de 8,4 M\$ au 31 mars 2021).

À compter du 1^{er} janvier 2021, un nouveau programme de rémunération des administrateurs a été mis en place. Les montants trimestriels, en espèces, sont versés aux membres du conseil le 2^e jeudi suivant chaque trimestre. De plus, une partie de la rémunération est attribuée en actions, composée d'unités d'actions restreintes octroyées annuellement à compter de la date de chaque assemblée annuelle, avec une période d'acquisition d'un an. Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 0,3 M\$ (0,3 M\$ au 31 mars 2021) en lien avec ce nouveau programme de rémunération des administrateurs.

Au 31 mars 2022, la valeur comptable totale des passifs au titre des accords dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie qui sont comptabilisées dans les fournisseurs et autres créiteurs se chiffrait à 32,7 M\$ (34,4 M\$ au 31 décembre 2021).

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. 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.

Unités d'actions restreintes

Le 7 février 2022, la Société a octroyé un total de 63 404 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 39 750 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 98,27 \$ par unité.

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 tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

(en milliers d'UAR et en dollars)		Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de la période	272	54,27	31,54
Unités attribuées	63	98,27	70,59
Unités ré-investies	-	-	31,54
Unités éteintes	(1)	72,11	32,41
Solde à la fin de la période	334	62,52	39,62

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation et pouvant être exercées au 31 mars 2022 :

(en milliers d'UAR et en dollars)		UAR en circulation	
		Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi			
77,32		12	0,1
103,66		34	0,1
32,41		147	0,9
70,59		78	1,9
98,27		63	2,9
		334	1,4

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 2,3 M\$ (1,3 M\$ au 31 mars 2021) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 mars 2022, un nombre total de 215 368 (171 222 au 31 décembre 2021) est détenu par les principaux dirigeants.

Unités d'actions de performance

Le 7 février 2022, la Société a octroyé un total de 63 404 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 39 750 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 100,43 \$ par unité à la date d'attribution et de 100,43 \$ par unité au 31 mars 2022.

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 mars 2022.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

(en milliers d'UAP et en dollars)		Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de la période	226	52,25	32,41
Unités attribuées	63	100,43	89,64
Unités ré-investies	-	-	32,41
Unités éteintes	(1)	78,04	32,41
Solde à la fin de la période	288	62,70	52,25

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation et pouvant être exercées au 31 mars 2022 :

(en milliers d'UAP et en dollars)		UAP en circulation	
		Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi			
32,41		147	0,9
89,64		78	1,9
100,43		63	2,9
		288	1,6

Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 1,6 M\$ (0,8 M\$ au 31 mars 2021) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 mars 2022, un nombre total de 181 067 (138 141 au 31 décembre 2021) est détenu par les principaux dirigeants.

18. Charges liées aux matières et aux services

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

	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Entrepreneurs indépendants	848 340	520 953
Charges liées à l'exploitation des véhicules	292 068	144 967
	1 140 408	665 920

19. Charges liées au personnel

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

Durant le trimestre clos le 31 mars 2021, certaines entités juridiques au sein de la Société se sont qualifiées pour la SSUC, résultant en une subvention de 6,5 M\$ (néant en 2022) qui est enregistrée contre les charges liées au personnel, présenté dans les avantages du personnel à court terme, dans l'état consolidé du résultat.

20. Produits financiers et charges financières**Comptabilisation dans le bénéfice :**

<i>Charges (produits)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	12 131	9 872
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 361	3 002
Revenus d'intérêts	(23)	(569)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(43)	259
Perte (gain) de change, montant net	307	(38)
Autres charges financières	4 456	1 909
Charges financières nettes	20 189	14 435
Présentation en tant que :		
Produits financiers	(66)	(607)
Charges financières	20 255	15 042

21. Charge d'impôt sur le résultat**Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :**

	Trimestre clos le 31 mars 2022	Trimestre clos le 31 mars 2021
Charge d'impôt exigible		
Période considérée	52 435	26 384
Ajustement des périodes précédentes	(125)	(3 245)
	52 310	23 139
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	(3 246)	(6 015)
Variation du taux d'impôt	339	(51)
Ajustement des périodes précédentes	2 451	3 350
	(456)	(2 716)
Charge d'impôt sur le résultat	51 854	20 423

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

	Trimestre clos le 31 mars 2022		Trimestre clos le 31 mars 2021	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		199 577		87 310
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	52 888	26,5%	23 137
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	0,0%	54	0,1%	87
Variation du taux d'impôt	0,2%	339	-0,1%	(51)
Charges non déductibles	0,4%	822	1,2%	1 048
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt	-2,4%	(4 801)	-4,8%	(4 191)
Ajustement des périodes précédentes	1,2%	2 326	0,1%	105
Impôt sur les distributions multinationales	0,1%	226	0,3%	288
	26,0%	51 854	23,4%	20 423

22. 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 mars 2022, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 49,5 M\$ (47,4 M\$ au 31 décembre 2021).

c) Autres engagements

Au 31 mars 2022, le Groupe avait 148,4 M\$ d'engagements d'achat (75,1 M\$ au 31 décembre 2021) et 5,6 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (13,2 M\$ au 31 décembre 2021).

23. Événements postérieurs

Après la fin du trimestre, le Groupe a acquis des placements de niveau 1 additionnels pour 41,3 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@tfintl.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.
Fonds de solidarité FTQ
Prudential Financial, Inc.
Guggenheim Investments
MetLife Investment Management, LLC
Barings, LLC
Voya Investment Management, LLC
New York Life Private Capital, LLC

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

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

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

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

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

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



www.tfiintl.com