



RAPPORT ANNUEL **2022**

**RAPPORT DE GESTION  
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

**POUR LE QUATRIÈME TRIMESTRE ET L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2022**



## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2022 et sa performance du trimestre et de l'exercice correspondants clos le 31 décembre 2021 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 décembre 2022. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 22 février 2023, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers consolidés audités et les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2022 et pour l'exercice clos à cette date.

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

Les états financiers consolidés audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sous la recommandation de son comité d'audit le 22 février 2023. 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](http://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 à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), ou du système EDGAR à l'adresse [www.sec.gov/edgar.html](http://www.sec.gov/edgar.html).

## 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 », « projet », « chercher à », « devoir », « cibler », « continuer », ou des expressions semblables. Les énoncés prospectifs comportent un certain nombre de risques et d'incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels soient considérablement différents des résultats historiques ou de ceux qui sont anticipés ou prévus.

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

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

# DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS

(non audité) (en milliers de dollars US, sauf les données par action)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2020	2022	2021*	2020
Revenus avant la surcharge de carburant	1 616 495	1 888 423	1 048 147	7 357 064	6 468 785	3 484 303
Surcharge de carburant	340 199	252 491	73 859	1 455 427	751 644	296 831
Total des revenus	1 956 694	2 140 914	1 122 006	8 812 491	7 220 429	3 781 134
BAlIA ajusté <sup>1</sup>	304 956	318 466	193 538	1 425 024	1 076 479	699 589
Bénéfice opérationnel	216 860	214 979	117 122	1 146 038	979 229	416 567
Bénéfice net	153 494	144 139	86 328	823 232	754 405	275 675
Bénéfice net ajusté <sup>1</sup>	151 759	148 620	93 357	731 668	498 348	299 763
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	248 348	190 333	164 928	971 645	855 351	610 862
Flux de trésorerie disponibles <sup>1</sup>	188 273	120 749	134 715	880 892	700 889	544 644
Données par action						
BPA – dilué	1,74	1,52	0,91	9,02	7,91	3,03
BPA ajusté — dilué <sup>1</sup>	1,72	1,57	0,98	8,02	5,23	3,30
Dividendes	0,35	0,27	0,23	1,16	0,96	0,80
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAlIA ajusté <sup>1</sup>	18,9 %	16,9 %	18,5 %	19,4 %	16,6 %	20,1 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3,5 %	3,5 %	4,2 %	3,4 %	3,5 %	4,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,0 %	1,7 %	2,1 %	1,7 %	1,7 %	2,3 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	0,8 %	0,7 %	1,3 %	0,8 %	0,9 %	1,4 %
Marge d'exploitation <sup>1</sup>	13,4 %	11,4 %	11,2 %	15,6 %	15,1 %	12,0 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	87,4 %	89,0 %	89,1 %	86,5 %	89,4 %	88,5 %

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

## Faits saillants du quatrième trimestre

1. Au quatrième trimestre, le bénéfice opérationnel de 216,9 M\$ a augmenté de 1 % par rapport à 215,0 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent, grâce à la contribution des sociétés acquises au cours de l'exercice précédent et à l'exécution solide dans l'ensemble de l'organisation, y compris son approche allégée en actifs et des réductions des coûts.
2. Le bénéfice net s'est chiffré à 153,5 M\$, en hausse de 6 % comparativement à 144,1 M\$ au quatrième trimestre de 2021. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») s'est établi à 1,74 \$, en hausse de 14 % comparativement à 1,52 \$ au quatrième trimestre de 2021.
3. Le bénéfice net ajusté<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, de 151,8 M\$, représente une hausse de 2 % par rapport à 148,6 M\$ au quatrième trimestre de 2021.
4. Le BPA ajusté dilué<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, de 1,72 \$, représente une hausse de 10 % par rapport à 1,57 \$, au quatrième trimestre de 2021.
5. Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 248,3 M\$, en hausse de 30 % comparativement à 190,3 M\$ au quatrième trimestre de 2021.
6. Les flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, de 188,3 M\$, ont augmenté de 56 % par rapport à 120,7 M\$ au quatrième trimestre de 2021.
7. Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
  - a. Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier a augmenté de 2 % pour s'établir à 37,6 M\$;
  - b. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a diminué de 15 % pour s'établir à 88,2 M\$;
  - c. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a augmenté de 16 % pour s'établir à 71,8 M\$;
  - d. Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a augmenté de 4 % pour s'établir à 34,2 M\$.
8. Au cours du quatrième trimestre, la Société a racheté 901 467 actions pour 83,5 M\$.
9. Le 15 décembre 2022, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,35 \$ par action, versé le 16 janvier 2023, une hausse de 30 % par rapport au dividende trimestriel de 0,27 \$ par action déclaré au quatrième trimestre de 2021.
10. Au cours du trimestre, TFI International a fait l'acquisition de Quévrac Ltée, Boutin et T-Lane Transportation, puis, après la fin du trimestre, a fait l'acquisition d'actifs sélectionnés de Stallion Express, LLC et du groupe Axsun qui opéreront dans le secteur de la logistique et D.M. Breton Inc., qui opérera dans le secteur du transport de lots complets.

<sup>1</sup> 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 présent partout aux États-Unis et au Canada 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 :

2. la livraison de colis et de courrier;
3. le transport de lots brisés;
4. le transport de lots complets;
5. la logistique.

### Caractère saisonnier des activités

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

### Ressources humaines

Au 31 décembre 2022, la Société comptait 25 836 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 29 539 employés au 31 décembre 2021. Le nombre d'employés sur douze mois a diminué de 3 703, liés à la baisse de 2 865 employés attribuable à la vente des activités mexicaines de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif de CFI (collectivement appelées « CFI ») et à la rationalisation qui a touché 2 135 employés principalement dans le secteur du transport de lots brisés, neutralisée par une augmentation de 1 297 employés découlant des acquisitions d'entreprises. La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis par rapport à celui des autres transporteurs américains et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

### Équipement

La Société est d'avis qu'elle dispose de la plus importante flotte de camions au Canada et a une importante présence sur le marché des États-Unis. Au 31 décembre 2022, la Société comptait 11 442 tracteurs, 38 091 remorques et 6 905 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 31 décembre 2021, la Société comptait 13 384 tracteurs, 50 091 remorques et 7 524 entrepreneurs indépendants<sup>1</sup>.

### Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 décembre 2022, la Société comptait 544 installations, comparativement à 576 installations au 31 décembre 2021. De ce total, 249 sont situées au Canada, soit 165 dans l'Est et 84 dans l'Ouest, respectivement. La Société a également 295 installations aux États-Unis. Au cours des 12 derniers mois, 30 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises, 23 ont été supprimées par suite de la vente d'entreprises et le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 39 le nombre total d'installations, principalement dans le secteur du transport de lots complets. Au cours du quatrième trimestre de 2022, la Société a fermé 15 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 (46 % du total des revenus)

Commerce de détail	28 %
Produits manufacturés	18 %
Secteur automobile	12 %
Matériaux de construction	8 %
Métaux et mines	7 %
Aliments et boissons	7 %
Services	6 %
Produits chimiques et explosifs	4 %
Produits forestiers	3 %
Énergie	3 %
Conteneurs maritimes	1 %
Autres	3 %

(Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022)

<sup>1</sup> Divulguation mise à jour pour refléter uniquement les propriétaires-exploitants 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 11 entreprises au cours de 2022.

Le 19 mars 2022, TFI International a fait l'acquisition de Unity Courier Services, Inc. (« Unity »). 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.

Le 27 mai 2022, TFI International a fait l'acquisition de South Shore Transportation Company, Inc. (« South Shore »). Située à Sandusky, South Shore, Ohio, l'entreprise offre des services de transport de lots complets par remorque à plateau dans le segment des produits de construction dans le Midwest américain.

Le 10 juin 2022, TFI International a fait l'acquisition de certains actifs de Premium Ventures Inc (« Premium »). Premium se spécialise dans le transport de fret surdimensionné et en surcharge en Ontario, au Canada.

Le 17 juin 2022, TFI International a fait l'acquisition de certains actifs de Cedar Creek Express, LLC et de DDW Transportation, LLC (collectivement appelés « Cedar Creek »). Cedar Creek exerce ses activités dans le Midwest américain et fournit des services de réservoirs de qualité alimentaire.

Le 3 juillet 2022, TFI International a acquis certains actifs de Transport St-Amour (appelé « St-Amour »). St-Amour exerce ses activités au Québec et offre des services de réservoirs de qualité alimentaire.

Le 10 juillet 2022, TFI International a acquis HO-RO Trucking Company, Inc (appelée « HO-RO »). HO-RO exerce ses activités dans le Nord-Est des États-Unis et fournit des services de transport par remorque à plateau principalement axés sur la livraison de matériaux de construction.

Le 28 août 2022, TFI International a acquis Transport Saint-Michel Inc., Remorquage Saint-Michel Inc. et Location Dion Inc. (collectivement appelées « Transport Saint-Michel »). Établie au Québec, Transport Saint-Michel offre une gamme complète de services de transport, y compris la livraison par remorque à plateau et par camions-citernes spécialisés.

Le 30 septembre 2022, TFI International a acquis certains actifs de filiales de LLL Holdings, Inc. (collectivement appelées « Girton »). Girton exerce ses activités dans le Midwest américain et se spécialise dans le transport de produits liquides.

Le 2 octobre 2022, TFI International a acquis Quévrac Ltée (« Quévrac »). Quévrac assure le transport de matières sèches en vrac, principalement du ciment, au Québec et en Ontario.

Le 30 octobre 2022, TFI International a acquis certains actifs du Groupe Boutin Inc., de V. Boutin Express Inc., de Frontenac Express Inc., de Transport Jean Beaudry Inc. et de Transnat Express Inc. (collectivement « Boutin »). Boutin exerce ses activités dans l'est du Canada et se spécialise dans le transport de lots complets et spécialisés.

Le 20 novembre 2022, TFI International a acquis 0806434 B.C. Ltd, OTM Express Trucking & Logistics 2013 Ltd., 2234360 Alberta Ltd. et 557317 B.C. Ltd. (collectivement appelée « T-Lane »). T-Lane exerce ses activités dans le secteur de transport spécialisé de lots complets selon un modèle allégé en actifs et dessert les marchés du Canada et des États-Unis.

### Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le total des revenus a atteint 1 956,7 M\$, soit une baisse de 9 %, ou de 184,2 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2021. La baisse est principalement attribuable à la vente de CFI, qui avait déclaré un chiffre d'affaires de 139,2 M\$ au quatrième trimestre de 2021, et à la diminution de 102,3 M\$ des activités existantes en raison d'une réduction des volumes, compensée par des contributions de 57,3 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le total des revenus a atteint 8,81 G\$, soit une hausse de 22 %, ou de 1,59 G\$, par rapport à 2021. L'augmentation était principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 1,44 G\$ et à la hausse de 155,5 M\$ provenant des activités existantes, qui comprenait une augmentation des revenus liés à la surcharge de carburant de 482,0 M\$, partiellement compensée par la vente de CFI qui a diminué les revenus totaux de 177,2 M\$.

### Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 186,1 M\$, passant de 1 925,9 M\$ au quatrième trimestre de 2021 à 1 739,8 M\$. La diminution concorde avec la diminution des revenus des activités existantes, la vente de CFI et tient compte d'un profit supplémentaire de 9,3 M\$ sur la vente d'actifs détenus pour la vente, en partie compensée par une augmentation de 49,6 M\$ de la contribution des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 2,4 points de pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'incidence d'une hausse de la surcharge de carburant.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 514,6 M\$, en baisse de 14 % par rapport à 598,6 M\$ au quatrième trimestre de 2021. La diminution correspond aux revenus avant la surcharge du carburant, car la direction a réagi à la réduction du volume en effectuant un ajustement correspondant aux charges liées au personnel. Cette diminution est annulée par l'augmentation de 20,2 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent principalement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et les autres frais administratifs généraux, ont diminué de 13,4 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2022 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de la réduction des charges liées au personnel de 4,0 M\$ et de la baisse de 4,7 M\$ des coûts d'entretien et de réparations, essentiellement dans le secteur du transport de lots brisés.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 1,43 G\$, passant de 6,24 G\$ en 2021 à 7,67 G\$ en 2022. L'augmentation est principalement attribuable à la contribution de 1,32 G\$ des acquisitions d'entreprises et au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de l'exercice précédent de 283,6 M\$, compensée par des réductions des charges opérationnelles découlant du profit sur la vente de CFI de 73,7 M\$, des profits supplémentaires de 65,7 M\$ sur la cession d'actifs détenus en vue de la vente et d'un montant additionnel de 31,1 M\$ sur la vente d'immobilisations corporelles. Les charges opérationnelles des activités existantes en pourcentage des revenus totaux ont diminué de 86,4 % à 86,0 %.

### Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel de TFI International a augmenté de 1,9 M\$, pour s'établir à 216,9 M\$ comparativement à 215,0 M\$ au trimestre correspondant de 2021, qui comprenait la contribution de 7,7 M\$ des acquisitions d'entreprises et exclu la contribution de CFI de 12,6 M\$ du quatrième trimestre de 2021. La marge d'exploitation en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 13,4 % comparativement à 11,4 % au quatrième trimestre de 2021.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel de TFI International a augmenté de 166,8 M\$, pour s'établir à 1 146 M\$, comparativement à 979,2 M\$ en 2021. L'augmentation est principalement attribuable à l'augmentation des revenus et des marges au cours de l'exercice, en plus de l'incidence des acquisitions d'entreprises de 115,1 M\$, du profit sur la vente de CFI de 73,7 M\$, et d'une augmentation de 65,7 M\$ du profit sur des actifs détenus en vue de la vente, le tout neutralisé par le profit sur une acquisition à des conditions avantageuses de 283,6 M\$ constaté en 2021 ainsi que des contributions de CFI en 2021 de 17,5 M\$. La marge d'exploitation en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant est de 15,6 %, en hausse comparativement à 15,1 % à l'exercice précédent.

### Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	2021	2022	2021
<b>Charges financières (produits financiers)</b>				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	11 809	12 393	52 230	45 953
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 413	3 403	13 264	13 521
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(1 075)	(1 573)	(1 750)	(2 187)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	90	1 571	216	1 932
(Gain) perte de change, montant net	(564)	(939)	556	(1 471)
Incidence nette du remboursement anticipé de la contrepartie conditionnelle	—	—	—	(1 469)
Autres	3 290	6 586	15 881	16 739
<b>Charges financières, montant net</b>	<b>16 963</b>	<b>21 441</b>	<b>80 397</b>	<b>73 018</b>

### Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, la charge d'intérêts sur la dette à long terme était inférieure de 0,6 M\$ à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La diminution est attribuable à un niveau d'endettement moyen inférieur, basé sur le niveau de la dette en fin de mois, qui était de 1,32 G\$ au quatrième trimestre de 2022 comparativement à un niveau d'endettement moyen de 1,58 G\$ au quatrième trimestre de 2021, ce qui est neutralisé par la hausse du taux d'intérêt moyen sur la dette, qui est passé de 3,15 % au quatrième trimestre de 2021 à 3,53 % au cours du trimestre en cours.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, la charge d'intérêts a été supérieure de 6,3 M\$ à celle de l'exercice précédent. L'augmentation résulte d'une augmentation du niveau d'endettement moyen, basé sur les niveaux d'endettement de fin de mois, de 1,56 G\$ pour 2022 par rapport à un niveau d'endettement moyen de 1,46 G\$ en 2021 ainsi que d'une augmentation du taux d'intérêt moyen sur la dette qui était passé de 3,18% en 2021 à 3,35% en 2022.

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

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, un gain de change de 19,7 M\$ (gain de 20,2 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, une perte de change de 76,1 M\$ (perte de 72,0 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, une perte de change de 17,9 M\$ (perte de 15,5 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

### Autres charges financières

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les autres charges financières ont diminué, allant de 6,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent pour atteindre 3,3 M\$. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les autres charges financières ont diminué de 0,9 M\$ pour s'établir à 15,9 M\$, comparativement à 16,7 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les autres charges financières sont principalement des frais bancaires et des frais de transaction récurrents.

### Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le taux d'imposition effectif de la Société était de 23,2 %. La charge d'impôt sur le résultat de 46,4 M\$ tient compte d'un écart favorable de 6,6 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 53,0 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est principalement attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 6,8 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le taux d'imposition effectif de la Société était de 22,7 %. La charge d'impôt sur le résultat de 242,4 M\$ tient compte d'un écart favorable de 40,0 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 282,4 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 aux déductions fiscales et au revenu exonéré d'impôt de 40,2 M\$, lié principalement à la vente de CFI.

### 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			Exercices clos les		
	2022	31 décembre		2022	31 décembre	
		2021*	2020		2021*	2020
Bénéfice net	153 494	144 139	86 328	823 232	754 405	275 675
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	13 969	13 128	13 786	52 003	50 498	47 623
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	90	1 571	141	216	1 932	224
(Gain) perte de change, montant net	(564)	(939)	373	556	(1 471)	(1 237)
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise et les coûts directement attribuables	2 069	—	(306)	(69 753)	—	(306)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	—	(283 593)	(4 008)
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(15 941)	(6 638)	(2 206)	(77 870)	(11 978)	(11 893)
(Profit) perte sur la cession d'immobilisations incorporelles	—	(5)	—	—	1	—
Incidence fiscale des ajustements	(1 358)	(2 636)	(3 199)	3 284	(11 446)	(10 278)
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1</sup></b>	<b>151 759</b>	<b>148 620</b>	<b>93 357</b>	<b>731 668</b>	<b>498 348</b>	<b>299 763</b>
<b>BPA ajusté – de base<sup>1</sup></b>	<b>1,75</b>	<b>1,60</b>	<b>1,00</b>	<b>8,19</b>	<b>5,36</b>	<b>3,36</b>
<b>BPA ajusté – dilué<sup>1</sup></b>	<b>1,72</b>	<b>1,57</b>	<b>0,98</b>	<b>8,02</b>	<b>5,23</b>	<b>3,30</b>

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 153,5 M\$, par rapport à 144,1 M\$ au quatrième trimestre de 2021. Le bénéfice net ajusté<sup>1</sup> 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 151,8 M\$ par rapport à 148,6 M\$ au quatrième trimestre de 2021, soit une augmentation de 2 %, ou 3,2 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 0,15 \$, pour s'établir à 1,72 \$, comparativement à 1,57 \$ au quatrième trimestre de 2021.

<sup>1</sup> 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.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le bénéfice net de TFI International s'est établi à 823,2 M\$, comparativement à 754,4 M\$ en 2021, montant qui incluait le profit de 283,6 M\$ réalisé sur l'acquisition d'UPS Freight à des conditions avantageuses. Le bénéfice net ajusté<sup>1</sup> 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 731,7 M\$ par rapport à 498,3 M\$ en 2021, soit une augmentation de 47 %, ou 233,3 M\$. Le BPA ajusté (dilué) a augmenté de 2,79 \$, pour s'établir à 8,02 \$, comparativement à 5,23 \$ en 2021.

## 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
<b>Trimestre clos le 31 décembre 2022</b>							
Revenus avant la surcharge de carburant <sup>1</sup>	129 074	720 783	403 351	375 968	—	(12 681)	1 616 495
% du total des revenus <sup>2</sup>	9 %	46 %	25 %	20 %			100 %
BAIIA ajusté <sup>3</sup>	43 935	126 307	104 007	43 473	(12 766)	—	304 956
Marge du BAIIA ajusté <sup>3,4</sup>	34,0 %	17,5 %	25,8 %	11,6 %			18,9 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	37 563	88 240	71 842	34 204	(14 989)	—	216 860
Marge d'exploitation <sup>3,4</sup>	29,1 %	12,2 %	17,8 %	9,1 %			13,4 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>3</sup>	182 605	2 107 874	1 085 629	263 017	274 595	—	3 913 720
Dépenses en immobilisations, montant net <sup>3</sup>	6 045	57 273	14 248	131	58	—	77 755
<b>Trimestre clos le 31 décembre 2021</b>							
Revenus avant la surcharge de carburant <sup>1</sup>	150 074	822 911	506 432	427 561	—	(18 555)	1 888 423
% du total des revenus <sup>2</sup>	8 %	44 %	27 %	20 %			100 %
BAIIA ajusté <sup>3</sup>	43 496	141 189	111 848	42 465	(20 532)	—	318 466
Marge du BAIIA ajusté <sup>3,4</sup>	29,0 %	17,2 %	22,1 %	9,9 %			16,9 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	36 713	103 449	61 803	32 869	(19 855)	—	214 979
Marge d'exploitation <sup>3,4</sup>	24,5 %	12,6 %	12,2 %	7,7 %			11,4 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>3</sup>	186 116	2 162 534	1 362 007	292 026	88 059	—	4 090 742
Dépenses en immobilisations, montant net <sup>3</sup>	5 926	46 986	15 113	192	20	—	68 237
<b>Cumul annuel au 31 décembre 2022</b>							
Revenus avant la surcharge de carburant <sup>1</sup>	498 972	3 243 557	1 986 331	1 689 122	—	(60 918)	7 357 064
% du total des revenus <sup>2</sup>	7 %	45 %	28 %	20 %			100 %
BAIIA ajusté <sup>3</sup>	160 838	567 759	557 058	178 690	(39 321)	—	1 425 024
Marge du BAIIA ajusté <sup>3,4</sup>	32,2 %	17,5 %	28,0 %	10,6 %			19,4 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	134 306	470 807	366 868	140 446	33 611	—	1 146 038
Marge d'exploitation <sup>3,4</sup>	26,9 %	14,5 %	18,5 %	8,3 %			15,6 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>3</sup>	182 605	2 107 874	1 085 629	263 017	274 595	—	3 913 720
Dépenses en immobilisations, montant net <sup>3</sup>	10 636	132 814	31 658	676	170	—	175 954
<b>Cumul annuel au 31 décembre 2021</b>							
Revenus avant la surcharge de carburant <sup>1</sup>	560 147	2 440 640	1 901 157	1 620 926	—	(54 085)	6 468 785
% du total des revenus <sup>2</sup>	9 %	39 %	30 %	23 %			100 %
BAIIA ajusté <sup>3</sup>	134 845	415 641	431 181	169 005	(74 193)	—	1 076 479
Marge du BAIIA ajusté <sup>3,4</sup>	24,1 %	17,0 %	22,7 %	10,4 %			16,6 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	108 440	572 798	230 189	142 794	(74 992)	—	979 229
Marge d'exploitation <sup>3,4</sup>	19,4 %	23,5 %	12,1 %	8,8 %			15,1 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>3</sup>	186 116	2 162 534	1 362 007	292 026	88 059	—	4 090 742
Dépenses en immobilisations, montant net <sup>3</sup>	14 445	52 703	69 177	316	141	—	136 782

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

<sup>1</sup> Inclut les revenus intersectoriels.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

## Livraison de colis et courrier

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	%	2021	%	2022	%	2021	%
Total des revenus	172 381		177 368		650 844		641 449	
Surcharge de carburant	(43 307)		(27 294)		(151 872)		(81 302)	
<b>Revenus</b>	<b>129 074</b>	<b>100,0 %</b>	<b>150 074</b>	<b>100,0 %</b>	<b>498 972</b>	<b>100,0 %</b>	<b>560 147</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	42 784	33,1 %	60 636	40,4 %	167 725	33,6 %	243 786	43,5 %
Charges liées au personnel	35 877	27,8 %	39 060	26,0 %	144 650	29,0 %	154 820	27,6 %
Autres charges opérationnelles	6 667	5,2 %	6 905	4,6 %	26 845	5,4 %	26 762	4,8 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3 080	2,4 %	3 297	2,2 %	12 863	2,6 %	12 392	2,2 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 135	2,4 %	3 300	2,2 %	13 024	2,6 %	13 109	2,3 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	157	0,1 %	186	0,1 %	645	0,1 %	903	0,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(189)	-0,1 %	(23)	-0,0 %	(1 087)	-0,2 %	(59)	-0,0 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	-	-	-	-	1	0,0 %	(7)	-0,0 %
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	-	-	-	-	-	-	1	0,0 %
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>37 563</b>	<b>29,1 %</b>	<b>36 713</b>	<b>24,5 %</b>	<b>134 306</b>	<b>26,9 %</b>	<b>108 440</b>	<b>19,4 %</b>
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>43 935</b>	<b>34,0 %</b>	<b>43 496</b>	<b>29,0 %</b>	<b>160 838</b>	<b>32,2 %</b>	<b>134 845</b>	<b>24,1 %</b>
<b>Rendement du capital investi<sup>1</sup></b>		<b>32,5 %</b>		<b>25,3 %</b>				

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

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars américains)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	2021	Variation	%	2022	2021	Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,47 \$	0,43 \$	0,04 \$	9,3 %	0,48 \$	0,44 \$	0,04 \$	9,1 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,35 \$	0,36 \$	(0,01) \$	-2,8 %	0,37 \$	0,39 \$	(0,02) \$	-5,1 %
Revenus par colis (excluant le carburant)	5,59 \$	6,11 \$	(0,52) \$	-8,5 %	5,88 \$	6,21 \$	(0,33) \$	-5,3 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	167	187	(20)	-10,7 %	614	656	(42)	-6,4 %
Colis (en milliers)	23 107	24 581	(1 474)	-6,0 %	84 915	90 257	(5 342)	-5,9 %
Poids moyen par colis (en lb)	15,93	16,77	(0,84)	-5,0 %	15,94	16,03	(0,09)	-0,6 %
Nombre moyen de véhicules	1 028	1 139	(111)	-9,7 %	1 046	1 069	(23)	-2,2 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	12,90 \$	11,98 \$	0,92 \$	7,7 %	11,97 \$	11,54 \$	0,43 \$	3,7 %

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les revenus ont atteint 129,1 M\$ comparativement à 150,1 M\$ au quatrième trimestre de 2021. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse de 6,0 % du nombre de colis combinée à une baisse de 8,5 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant). La baisse des revenus par colis est attribuable à une diminution de 2,8 % des revenus par livre (exclusion faite de la surcharge de carburant) et d'une diminution de 5,0 % du poids moyen par colis. La diminution du nombre de colis est attribuable à la diminution de la demande sur le marché, principalement dans le secteur des livraisons marchand-consommateur.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les revenus se sont élevés à 499,0 M\$, comparativement à 560,1 M\$ en 2021. Cette diminution est attribuable à une baisse de 5,3 % des revenus par colis, combinée à une diminution de 5,9 % du nombre de colis, en raison principalement du ralentissement sur le marché marchand-consommateur.

## Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 17,9 M\$ ou 29,4 %, en raison principalement d'une augmentation de 16,0 M\$ des revenus liés à la surcharge du carburant, combinée à une diminution de 1,0 M\$ des charges pour l'entretien et les réparations des pneus et du matériel roulant. Les charges liées au personnel ont diminué de 3,2 M\$ (8,1 %), la direction ayant réagi à une baisse des volumes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 76,1 M\$, ou 31,2 %, en raison principalement d'une augmentation de 70,6 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, combinée à une diminution de 6,3 M\$ des frais de ramassage et de livraison de sous-traitants, liée à la baisse des volumes. Cette baisse a été partiellement neutralisée par une augmentation de 5,1 M\$ des achats de transport de ligne, attribuable à la hausse de la surcharge du carburant payée aux sous-traitants de transport de ligne. Les charges liées au personnel, plus précisément les coûts directs de main-d'œuvre, ont diminué de 10,2 M\$ (6,6 %), en raison principalement d'une diminution des volumes.

## Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel a augmenté de 2,4 % ou 0,9 M\$, comparativement au quatrième trimestre de 2021. La marge d'exploitation est de 29,1 % au quatrième trimestre 2022, une progression par rapport à 24,4 % pour la période correspondante de 2021.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel a augmenté de 25,9 M\$, passant de 108,4 M\$ en 2021 à 134,3 M\$ en 2022, grâce à une concentration constante sur l'amélioration de la qualité du fret et de l'efficacité du réseau.

Le rendement du capital investi a augmenté de 720 points de base, passant de 25,3 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 décembre 2021 à 32,5 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 décembre 2022. La marge d'exploitation était de 26,9 % en 2022 contre 19,4 % en 2021.

## Transport de lots brisés

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	%	2021	%	2022	%	2021*	%
Total des revenus	903 713		959 546		4 023 163		2 815 390	
Surcharge de carburant	(182 930)		(136 635)		(779 606)		(374 750)	
<b>Revenus</b>	<b>720 783</b>	<b>100,0 %</b>	<b>822 911</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 243 557</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2 440 640</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	226 839	31,5 %	274 166	33,3 %	1 003 662	30,9 %	848 273	34,8 %
Charges liées au personnel	311 248	43,2 %	348 237	42,3 %	1 432 857	44,2 %	1 022 214	41,9 %
Autres charges opérationnelles	58 050	8,1 %	60 196	7,3 %	243 347	7,5 %	155 992	6,4 %
Amortissement des immobilisations corporelles	26 374	3,7 %	25 846	3,1 %	104 850	3,2 %	73 242	3,0 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9 641	1,3 %	9 398	1,1 %	38 985	1,2 %	33 050	1,4 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 065	0,3 %	2 495	0,3 %	8 831	0,3 %	9 768	0,4 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	-	-	-	(271 593)	-11,1 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(1 601)	-0,2 %	(842)	-0,1 %	(4 056)	-0,1 %	(907)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(60)	-0,0 %	(35)	-0,0 %	(12)	-0,0 %	(573)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(13)	-0,0 %	1	0,0 %	(55 714)	-1,7 %	(1 624)	-0,1 %
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>88 240</b>	<b>12,2 %</b>	<b>103 449</b>	<b>12,6 %</b>	<b>470 807</b>	<b>14,5 %</b>	<b>572 798</b>	<b>23,5 %</b>
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>126 307</b>	<b>17,5 %</b>	<b>141 189</b>	<b>17,2 %</b>	<b>567 759</b>	<b>17,5 %</b>	<b>415 641</b>	<b>17,0 %</b>

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

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

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars américains)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	2021	Variation	%	2022	2021	Variation	%
<b>Transport de lots brisés - États-Unis</b>								
Revenus (en milliers de dollars) <sup>1</sup>	475 389	568 761	(93 372)	-16,4 %	2 186 668	1 586 228	600 440	37,9 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>2</sup>	90,4%	89,4%			89,9%	90,1%		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) <sup>1</sup>	30,05 \$	29,20 \$	0,85 \$	2,9 %	29,67 \$	28,52 \$	1,15 \$	4,0 %
Revenus par expédition (excluant le carburant) <sup>1</sup>	322,74 \$	310,97 \$	11,77 \$	3,8 %	320,20 \$	299,91 \$	20,29 \$	6,8 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) <sup>1</sup>	39,04 \$	34,76 \$	4,28 \$	12,3 %	38,03 \$	33,57 \$	4,46 \$	13,3 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) <sup>1</sup>	419,26 \$	371,17 \$	48,09 \$	13,3 %	410,38 \$	353,06 \$	57,32 \$	16,2 %
Tonnage (en milliers de tonnes) <sup>1</sup>	791	974	(183)	-18,8 %	3 685	2 781	904	32,5 %
Expéditions (en milliers) <sup>1</sup>	1 473	1 829	(356)	-19,5 %	6 829	5 289	1 540	29,1 %
Poids moyen par expédition (en lb) <sup>1</sup>	1 074	1 065	9	0,8 %	1 079	1 052	27	2,6 %
Distance moyenne par trajet (en miles) <sup>1</sup>	1 092	1 110	(18)	-1,6 %	1 101	1 089	12	1,1 %
Nombre moyen de véhicules <sup>4</sup>	4 410	4 583	(173)	-3,8 %	4 685	4 866	(181)	-3,7 %
Rendement du capital investi <sup>2,3</sup>	18,8%	-						
<b>Transport de lots brisés - Canada</b>								
Revenus (en milliers de dollars)	123 176	144 697	(21 521)	-14,9 %	548 012	556 891	(8 879)	-1,6 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>2</sup>	75,3%	78,3%			74,0%	79,9%		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	10,84 \$	11,13 \$	(0,29) \$	-2,6 %	11,26 \$	10,80 \$	0,46 \$	4,3 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	235,97 \$	223,30 \$	12,67 \$	5,7 %	241,95 \$	222,40 \$	19,55 \$	8,8 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) <sup>1</sup>	14,46 \$	13,33 \$	1,13 \$	8,5 %	14,65 \$	12,62 \$	2,03 \$	16,1 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) <sup>1</sup>	314,61 \$	267,43 \$	47,18 \$	17,6 %	314,88 \$	260,01 \$	54,87 \$	21,1 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	568	650	(82)	-12,6 %	2 434	2 579	(145)	-5,6 %
Expéditions (en milliers)	522	648	(126)	-19,4 %	2 265	2 504	(239)	-9,5 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 176	2 006	170	8,5 %	2 149	2 060	89	4,3 %
Distance moyenne par trajet (en miles)	734	791	(57)	-7,2 %	748	773	(25)	-3,2 %
Nombre moyen de véhicules	808	810	(2)	-0,2 %	800	837	(37)	-4,4 %
Rendement du capital investi <sup>2</sup>	24,0%	17,8%						

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

<sup>2</sup> Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS et autres mesures financières » ci-après pour un rapprochement.

<sup>3</sup> Le rendement du capital investi du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis n'est pas divulgué, les données pour les douze derniers mois n'étant pas disponibles pour l'exercice 2021, car l'acquisition a été réalisée le 30 avril 2021.

<sup>4</sup> Le nombre moyen de véhicules pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 a été ajusté pour calculer la moyenne depuis l'acquisition de UPS Freight le 30 avril 2021. Au 31 décembre 2022, le nombre de véhicules actifs était de 4 046.

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les revenus ont diminué de 102,1 M\$ pour atteindre 720,8 M\$. Cette diminution est principalement attribuable à une réduction de 16,4 %, ou 93,4 M\$, attribuable au secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, combinée à une réduction de 14,9 %, ou 21,5 M\$, des activités de transport de lots brisés au Canada, compensée en partie par une augmentation de 13,1 % ou 14,6 M\$ des revenus provenant de Ground with Freight Pricing (GFP). La baisse des revenus dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis découle d'une diminution de 19,5 % du nombre d'expéditions, contrebalancée en partie par une augmentation de 3,8 % des revenus par expédition (excluant le carburant) comparativement au quatrième trimestre de 2021. Cette baisse est principalement attribuable à l'élimination intentionnelle du fret non rentable par la Société, combinée à des volumes plus faibles en raison d'un marché final plus faible. La baisse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés au Canada est attribuable à une diminution de 19,4 % du nombre d'expéditions, annulée partiellement par une augmentation de 5,7 % des revenus par expédition (excluant le

carburant). La hausse des revenus par expédition dans le secteur du transport de lots brisés au Canada est attribuable à une hausse de 8,5 % du poids moyen par expédition, contrebalancée en partie par une diminution de 2,6 % des revenus par cent livres (avant le carburant). La hausse des revenus de GFP est liée principalement à une augmentation impressionnante de 11,6 % des expéditions livrées.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les revenus ont augmenté de 802,9 M\$, pour s'établir à 3 243,6 M\$. L'augmentation est essentiellement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 933,3 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis. Les revenus tirés des activités existantes ont augmenté de 21,5 M\$, ou 4 %, par rapport à l'exercice précédent.

### Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 47,3 M\$, ou 17,3 %, en raison de la hausse de 46,3 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, combinée à une baisse de 12,1 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, annulée en partie par une augmentation de 8,2 M\$ des coûts du carburant et de 8,4 M\$ des charges liées aux accidents et aux demandes de règlement. Les charges liées au personnel ont diminué de 37,0 M\$, la réduction étant principalement attribuable au secteur du transport des lots brisés aux États-Unis, causée par la réduction des volumes au cours du trimestre, mais partiellement annulée par une hausse des salaires administratifs, car la Société crée progressivement des postes affectés aux tâches administratives en vue de la fin du contrat de service de transition avec UPS. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 2,1 M\$, en raison principalement de la baisse de 5,6 M\$ des coûts de réparation et d'entretien des immeubles, combinée à une baisse de 1,3 M\$ des honoraires professionnels, le tout étant annulé par une augmentation de 4,6 M\$ des charges liées à la TI, car la Société a eu des frais de TI au cours du trimestre engagés pour la mise en œuvre d'un nouveau système comptable, afin de nous départir le plus rapidement possible de notre contrat de service de transition avec UPS.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge du carburant, ont augmenté de 155,4 M\$, y compris 284,7 M\$ attribuables à l'acquisition d'entreprises. Les charges liées aux matières et aux services des opérations existantes ont diminué de 129,3 M\$, ou 15,2 %, en raison principalement d'une augmentation de 217,2 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, partiellement annulée par une augmentation de 47,1 M\$ des coûts liés aux sous-traitants et de 42,3 M\$ du coût du carburant. Les charges liées au personnel des opérations existantes ont diminué de 42,0 M\$ (4,1 %), principalement en raison d'une réduction des coûts directs de main-d'œuvre à la suite de la chute du volume. Les autres charges opérationnelles des opérations existantes ont augmenté de 18,2 M\$ par rapport à la période correspondante de 2021, dont 18,1 M\$ sont attribuables aux créances douteuses et à la hausse de coûts de la TI.

### Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 décembre 2022 a diminué de 15,2 M\$ pour s'établir à 88,2 M\$, en raison principalement des activités du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis. 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 75,3 % au quatrième trimestre de 2022, comparativement à 78,3 % au trimestre correspondant de 2021. Dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, le ratio d'exploitation ajusté, mesure non conforme aux IFRS, s'est établi à 90,4 %, au quatrième trimestre de 2022, contre 89,4 % au quatrième trimestre de 2021. L'augmentation est principalement attribuable à la baisse des volumes et à la hausse des charges administratives engagées pour la mise en œuvre de services administratifs tout en payant UPS pour ces services dispensés en vertu de l'entente de services de transition.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, bénéfice opérationnel était de 470,8 M\$ comparativement à 572,8 M\$ en 2021. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis a diminué de 131,3 M\$, en raison d'un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 271,6 M\$ constaté à l'exercice précédent, annulé partiellement par une augmentation de 92,6 M\$ des acquisitions d'entreprises et de 55,1 M\$ du gain sur la cession des actifs détenus en vue de la vente. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés au Canada a augmenté de 29,3 M\$ par rapport à l'exercice précédent.

Au quatrième trimestre de 2022, le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, du secteur du transport de lots brisés au Canada de la Société s'établissait à 24,0 %, une augmentation de 620 points de base, par rapport à 17,8 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. L'augmentation est principalement attribuable à un bénéfice opérationnel sensiblement plus élevé combiné à une légère diminution des montants de capital investi. Le rendement du capital investi du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis s'est établi à 22,8 % au quatrième trimestre de 2022.

## Transport de lots complets

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	%	2021	%	2022	%	2021	%
Total des revenus	502 784		584 009		2 451 038		2 162 752	
Surcharge de carburant	(99 433)		(77 577)		(464 707)		(261 595)	
<b>Revenus</b>	<b>403 351</b>	<b>100,0 %</b>	<b>506 432</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 986 331</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 901 157</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	174 305	43,2 %	221 538	43,7 %	821 442	41,4 %	823 645	43,3 %
Charges liées au personnel	115 449	28,6 %	160 351	31,7 %	585 891	29,5 %	604 041	31,8 %
Autres charges opérationnelles	13 709	3,4 %	19 193	3,8 %	76 612	3,9 %	66 468	3,5 %
Amortissement des immobilisations corporelles	26 695	6,6 %	35 652	7,0 %	129 013	6,5 %	137 301	7,2 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	15 730	3,9 %	15 087	3,0 %	59 473	3,0 %	52 680	2,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 699	1,4 %	5 960	1,2 %	23 944	1,2 %	21 580	1,1 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(3 981)	-1,0 %	(6 338)	-1,3 %	(54 481)	-2,7 %	(23 747)	-1,2 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(138)	-0,0 %	(160)	-0,0 %	(191)	-0,0 %	(431)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(15 959)	-4,0 %	(6 649)	-1,3 %	(22 240)	-1,1 %	(10 569)	-0,6 %
Profit sur la cession d'immobilisations incorporelles	-	-	(5)	-0,0 %	-	-	-	-
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>71 842</b>	<b>17,8 %</b>	<b>61 803</b>	<b>12,2 %</b>	<b>366 868</b>	<b>18,5 %</b>	<b>230 189</b>	<b>12,1 %</b>
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>104 007</b>	<b>25,8 %</b>	<b>111 848</b>	<b>22,1 %</b>	<b>557 058</b>	<b>28,0 %</b>	<b>431 181</b>	<b>22,7 %</b>

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	2021	Variation	%	2022	2021	Variation	%
<b>Transport spécialisé de lots complets<sup>2</sup></b>								
Revenus (en milliers de dollars US)	325 493	328 648	(3 154)	-1,0 %	1 362 390	1 233 791	128 599	10,4 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	87,4 %	89,6 %			83,1 %	88,7 %		
Nombre moyen de tracteurs	3 839	3 845	(7)	-0,2 %	3 641	3 722	(81)	-2,2 %
Nombre moyen de remorques	11 004	11 302	(298)	-2,6 %	10 833	10 912	(79)	-0,7 %
Âge des tracteurs	3,6	3,4	0,2	5,5 %	3,6	3,4	0,2	5,5 %
Âge des remorques	11,5	10,5	1,0	9,8 %	11,5	10,5	1,0	9,8 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 193	1 201	(8)	-0,7 %	1 126	1 217	(91)	-7,5 %
Rendement du capital investi <sup>1</sup>	13,4 %	9,2 %						
<b>Transport conventionnel de lots complets - Canada</b>								
Revenus (en milliers de dollars US)	79 101	73 786	5 315	7,2 %	322 553	250 177	72 376	28,9 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	81,1 %	88,4 %			78,7 %	87,9 %		
Millage total (en milliers)	24 498	26 467	(1 969)	-7,4 %	93 923	92 236	1 687	1,8 %
Nombre moyen de tracteurs	858	728	130	17,9 %	741	640	102	15,9 %
Nombre moyen de remorques	3 636	3 401	235	6,9 %	3 456	2 884	572	19,8 %
Âge des tracteurs	3,5	4,1	(0,6)	-13,7 %	3,5	4,1	(0,6)	-13,7 %
Âge des remorques	7,3	7,5	(0,2)	-2,5 %	7,3	7,5	(0,2)	-2,5 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	254	324	(70)	-21,7 %	269	306	(37)	-12,0 %
Rendement du capital investi <sup>1</sup>	21,3 %	10,9 %						

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Chiffres comparatifs retraités pour le transfert des opérations dédiées du secteur du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis à la suite de la vente des activités de CFI.

Au cours du quatrième trimestre de 2022, Quévrac et Boutin ont été acquises et intégrées dans le secteur du transport de lots complets.

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les revenus ont diminué de 103,1 M\$, pour s'établir à 403,4 M\$, une baisse de 20 %, comparativement à 506,4 M\$ au quatrième trimestre de 2021. L'incidence de 113,8 M\$ sur les revenus de la vente de la CFI et la diminution de 29,5 M\$ des revenus des activités existantes sont les facteurs ayant contribué à cette baisse, annulée en partie par les contributions provenant des acquisitions d'entreprises de 40,3 M\$. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont diminué de 3,2 M\$, ou 1,0 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement d'une baisse organique de 34,4 M\$, partiellement compensée par les contributions de 31,3 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de 5,3 M\$, ou 7,2 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est surtout attribuable à une amélioration de 5,7 % des revenus par tracteur, soutenue par une croissance de 20,7 % des revenus au mille, annulée partiellement par une baisse de 12,4 % des milles par tracteur.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les revenus du secteur du transport de lots complets ont augmenté de 85,2 M\$, ou 4 %, passant de 1 901,2 M\$ en 2021 à 1 986,3 M\$ en 2022. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution des acquisitions d'entreprises de 227,6 M\$, annulée partiellement par l'incidence sur les revenus de la vente de la CFI se chiffrant à 150,9 M\$.

## Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 113,1 M\$, ou 25 %, passant de 444,6 M\$ en 2021 à 331,5 M\$ en 2022. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 86,6 M\$ des charges opérationnelles après la vente de CFI et une diminution des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) de 59,8 M\$ provenant des activités de transport de lots complets existantes, partiellement annulée par l'augmentation de 33,3 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 51,5 M\$, ou 3 %, passant de 1 671,0 M\$ en 2021 à 1 619,5 M\$ en 2022. Cette baisse est principalement attribuable à une diminution de 91,3 M\$ des charges opérationnelles après la vente de CFI, à une augmentation de 42,2 M\$ du profit sur la vente d'immobilisations corporelles et à une diminution des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) des activités de transport de lots complets existantes, annulée partiellement par une augmentation de 209,2 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant), provenant de l'acquisition d'entreprises.

### Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est établi à 71,8 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, en hausse de 16 % par rapport à 61,8 M\$ au quatrième trimestre de 2021. Les contributions au bénéfice opérationnel provenant des acquisitions d'entreprises se sont chiffrées à 7,0 M\$ et excluent la contribution de la CFI de 12,6 M\$ du quatrième trimestre 2021.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets a augmenté de 136,7 M\$, ou 59 %, passant de 230,2 M\$ en 2021 à 366,9 M\$ en 2022. L'augmentation est principalement attribuable à la croissance organique, à laquelle s'ajoute le profit de 42,2 M\$, sur la vente de matériel roulant et d'équipement et des contributions de 18,5 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises excluant la contribution de la CFI de 17,5 M\$.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a augmenté à 13,4 % comparativement à 9,2 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement d'une augmentation du bénéfice opérationnel. Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport conventionnel de lots complets au Canada, était de 21,3 % en hausse par rapport à 10,9 %, respectivement, pour la période correspondante de l'exercice précédent, traduisant une hausse du bénéfice opérationnel.

### Logistique

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2022	%	2021	%	2022	%	2021	%
Total des revenus	394 071		441 086		1 763 280		1 662 072	
Surcharge de carburant	(18 103)		(13 525)		(74 158)		(41 146)	
<b>Revenus</b>	<b>375 968</b>	<b>100,0 %</b>	<b>427 561</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 689 122</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 620 926</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	269 625	71,7 %	323 164	75,6 %	1 232 049	72,9 %	1 223 846	75,5 %
Charges liées au personnel	35 770	9,5 %	29 419	6,9 %	143 505	8,5 %	116 523	7,2 %
Autres charges opérationnelles	27 107	7,2 %	32 443	7,6 %	134 923	8,0 %	111 742	6,9 %
Amortissement des immobilisations corporelles	333	0,1 %	375	0,1 %	1 460	0,1 %	1 581	0,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 644	1,0 %	3 442	0,8 %	14 794	0,9 %	13 943	0,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 292	1,4 %	5 776	1,4 %	21 990	1,3 %	22 684	1,4 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	-	-	-	(12 000)	-0,7 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(7)	-0,0 %	70	0,0 %	(37)	-0,0 %	70	0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	-	-	-	-	(8)	-0,0 %	(260)	-0,0 %
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	-	3	0,0 %	-	-	3	0,0 %
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>34 204</b>	<b>9,1 %</b>	<b>32 869</b>	<b>7,7 %</b>	<b>140 446</b>	<b>8,3 %</b>	<b>142 794</b>	<b>8,8 %</b>
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>43 473</b>	<b>11,6 %</b>	<b>42 465</b>	<b>9,9 %</b>	<b>178 690</b>	<b>10,6 %</b>	<b>169 005</b>	<b>10,4 %</b>
<b>Rendement du capital investi<sup>1</sup></b>	<b>21,9 %</b>		<b>19,9 %</b>					

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

Au cours du quatrième trimestre de 2022, T-Lane a été acquise et intégrée au secteur Logistique.

### Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, les revenus ont diminué de 51,6 M\$, ou 12 %, passant de 427,6 M\$ au quatrième trimestre de 2021 à 376,0 M\$ au quatrième trimestre de 2022, en raison principalement de la baisse du volume 3PL s'élevant à 42,8 M\$ au cours du quatrième trimestre. Le solde de la diminution des revenus est attribuable à la division du dernier kilomètre. La contribution des acquisitions d'entreprises au cours du trimestre a été de 10,4 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les revenus ont augmenté de 68,2 M\$, ou 4 %, passant de 1 620,9 M\$ en 2021 à 1 689,1 M\$ en 2022. L'augmentation est attribuable à la contribution de 53,9 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises et à la contribution de 14,3 M\$ des activités existantes, principalement attribuable aux activités 3PL.

Au cours du trimestre, environ 78 % des revenus du secteur de la logistique (77 % en 2021) ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 22 % (23 % en 2021) par des entreprises au Canada.

## Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 52,9 M\$, ou 13 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, passant de 394,7 M\$ à 341,8 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté une augmentation de 9,7 M\$ des charges opérationnelles, et le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 62,7 M\$ pour les activités existantes. Les dépenses liées aux matières et aux services ont diminué de 54,5 M\$, en raison principalement de la diminution du volume des activités 3PL et du dernier kilomètre. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 5,8 M\$, en raison principalement d'une réduction des autres frais administratifs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 70,5 M\$, ou 5 %, passant de 1 478,1 M\$ à 1 548,7 M\$. L'augmentation dans le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, est principalement due aux acquisitions d'entreprises de 49,9 M\$, des activités existantes de 8,7 M\$, et de 12,0 M\$ provenant du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses comptabilisé en 2021. L'augmentation dans les activités existantes provient principalement d'augmentations du règlement d'un litige s'élevant à 11,8 M\$ dans notre division du dernier kilomètre aux États-Unis, et d'une augmentation de 12,9 M\$ des commissions de vente liée à la croissance des revenus, compensée par la diminution de 8,1 M\$ des charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge du carburant) et la diminution de 1,7 M\$ des charges liées au personnel.

## Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel a augmenté de 1,3 M\$ ou 4 %, passant de 32,9 M\$ à 34,2 M\$. L'augmentation est en partie attribuable aux efforts de gestion des coûts de la direction et aux contributions de 0,7 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, le bénéfice opérationnel a diminué de 2,3 M\$, ou 2 %. La diminution est attribuable à une charge de 11,8 M\$ pour le règlement d'un litige et au profit de 12 M\$ réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses inclus dans les résultats de 2021, compensée par la contribution de 4,1 M\$ des acquisitions d'entreprises.

Le rendement du capital investi<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, s'est accru, passant de 19,9 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent, à 21,9 %.

## LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

### Entrées et sorties de fonds

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	31 décembre 2021	2022	31 décembre 2021
<b>Entrées de fonds :</b>				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	<b>248 348</b>	190 333	<b>971 645</b>	855 351
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	<b>17 685</b>	22 508	<b>128 821</b>	92 842
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>33 956</b>	10 503	<b>131 250</b>	19 869
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	45 647	—	—
Produits nets tirés de la dette à long terme	<b>1 172</b>	71 161	—	736 030
Produits de la vente d'une entreprise	—	—	<b>546 228</b>	—
Autres	<b>13 948</b>	42 969	<b>29 682</b>	64 589
<b>Total des entrées de fonds</b>	<b>315 109</b>	383 121	<b>1 807 626</b>	1 768 681
<b>Sorties de fonds :</b>				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	<b>111 716</b>	101 578	<b>350 824</b>	268 656
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	<b>23 180</b>	96 328	<b>158 251</b>	1 008 131
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	<b>14 915</b>	—	<b>120 335</b>	22 168
Remboursement de la dette à long terme, montant net	—	—	<b>272 030</b>	—
Remboursement des obligations locatives	<b>31 194</b>	32 035	<b>123 606</b>	115 336
Dividendes versés	<b>23 746</b>	21 406	<b>97 321</b>	85 386
Rachat d'actions propres	<b>83 497</b>	106 863	<b>567 983</b>	198 153
Autres	<b>26 861</b>	24 911	<b>117 276</b>	70 851
<b>Total des sorties de fonds</b>	<b>315 109</b>	383 121	<b>1 807 626</b>	1 768 681

### Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles ont atteint 971,6 M\$, en hausse de 14 %, par rapport à 855,4 M\$ en 2021. L'augmentation de 116,3 M\$ est attribuable à une augmentation du résultat net et des charges hors trésorerie, compensée par une diminution de 163,7 M\$ du fonds de roulement hors trésorerie, découlant de l'augmentation des ventes, ce qui a entraîné une hausse des soldes des comptes débiteurs, et en particulier l'augmentation des coûts de carburant pour lesquels les paiements doivent être effectués beaucoup plus rapidement que les revenus de la surcharge de carburant ne sont perçus. L'augmentation de 35,4 M\$ des impôts payés est due à une augmentation des profits.

<sup>1</sup> Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

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

Le tableau suivant présente, par catégorie, les additions d'immobilisations corporelles acquises par la Société au cours des trimestres et exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	31 décembre 2021	2022	31 décembre 2021
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	111 716	101 578	350 824	268 656
Ajustements hors caisse	1 321	1 017	445	(1 483)
	<b>113 037</b>	<b>102 595</b>	<b>351 269</b>	<b>267 173</b>
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	17 498	11 939	46 928	36 902
Matériel roulant	87 306	85 868	286 277	217 080
Équipement	8 233	4 788	18 064	13 191
	<b>113 037</b>	<b>102 595</b>	<b>351 269</b>	<b>267 173</b>

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.

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres et des exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	31 décembre 2021	2022	31 décembre 2021
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	33 857	10 592	131 684	19 222
Matériel roulant	17 727	22 394	126 034	93 411
Équipement	57	25	2 353	78
	<b>51 641</b>	<b>33 011</b>	<b>260 071</b>	<b>112 711</b>
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	15 945	6 638	77 881	11 978
Matériel roulant	7 219	7 309	59 671	25 176
Équipement	(1 414)	(169)	63	(320)
	<b>21 750</b>	<b>13 778</b>	<b>137 615</b>	<b>36 834</b>

**Acquisitions d'entreprises**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, des flux de trésorerie totalisant 158,3 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition de 11 entreprises. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2022 » et la note 5 des états financiers consolidés audités en date du 31 décembre 2022 pour obtenir de plus amples renseignements.

**Vente d'une entreprise**

Le 31 août 2022, la Société a annoncé la conclusion de la vente des activités mexicaines de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif de CFI à Heartland Express, Inc. qui a dégagé des produits de vente de 546,2 M\$.

**Achat de placements**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, des flux de trésorerie de 80,6 M\$ (35,9 M\$ en 2021) ont été utilisés pour l'achat de placements. La direction a choisi d'évaluer ces placements 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 ce montant par suite de la transaction.

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un produit supplémentaire de 100 M\$ provenant de la convention d'endettement modifiée et retraitée 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 ce montant à la suite de la transaction.

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 26 (f) des états financiers consolidés annuels de 2022.

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.

Le 2 septembre 2022, la Société a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit jusqu'au 16 août 2026. Sous le nouveau prolongement, les montants totaux disponibles CA et US restent inchangés. À compter du 2 septembre 2022, le taux d'intérêt sera la somme du taux de financement à un jour garanti à terme ajusté publié par la Federal Reserve Bank of New York (« SOFR ») plus la marge applicable, qui peut varier entre 113 et 175 points de base sur la base de certains ratios. Le changement des taux d'intérêt n'a pas eu d'impact significatif sur les états financiers de la Société, car la Société n'a pas de swaps de taux d'intérêt couvrant la dette à taux variable. La Société est assujettie à certaines clauses décrites à la note 26 (f) des états financiers consolidés annuels de 2022 concernant le maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses que celles précédemment exigées par le contrat de crédit syndiqué renouvelable de la Société, à l'exception de la définition de la dette consolidée, où l'encaisse non affectée doit être réduite du montant total de la dette consolidée. Des frais de financement différés de 0,8 M\$ ont été constatés sur ce montant.

### 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 2022 et qui se termine le 1<sup>er</sup> novembre 2023, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 6 370 199 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 décembre 2022, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 436 820 actions ordinaires.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022, la Société a racheté 6 368 322 actions ordinaires (comparativement à 2 157 862 pour la période correspondante de 2021) à un prix moyen pondéré de 89,19 \$ par action (comparativement à 91,83 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 499,4 M\$ (comparativement à 174,7 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

### Flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup>

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les				Exercices clos les	
	2022	2021	31 décembre 2020	2022	2021	31 décembre 2020
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	248 348	190 333	164 928	971 645	855 351	610 862
Additions d'immobilisations corporelles		(102 595)	(60 410)	(350 824)	(267 173)	(142 814)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	17 685	22 508	23 949	128 821	92 842	52 116
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	33 956	10 503	6 248	131 250	19 869	24 480
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>188 273</b>	<b>120 749</b>	<b>134 715</b>	<b>880 892</b>	<b>700 889</b>	<b>544 644</b>

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.

<sup>1</sup> Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-dessous.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles de 880,9 M\$, comparativement à 700,9 M\$ en 2021, ce qui représente une augmentation de 180,0 M\$ ou 26 % sur douze mois. L'augmentation est due à une augmentation de 116,3 M\$ des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, comme expliqué ci-dessus. Les additions d'immobilisations corporelles ont augmenté de 83,7 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison des renouvellements de la flotte liés à la difficulté de l'approvisionnement en équipement en 2021. Le produit de la vente d'immobilisations corporelles a augmenté de 36,0 M\$ par rapport à l'exercice précédent, en raison du renouvellement de la flotte mentionné précédemment et de la hausse des prix sur le marché. Le produit de la cession des actifs détenus en vue de la vente a augmenté de 111,4 M\$ par rapport à 2021, et découle de la vente de biens excédentaires.

La conversion des flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 87,7 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 se compare à 87,3 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 31 décembre 2022, soit 100,24 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> générés par la Société au cours des douze derniers mois (880,9 M\$ ou 10,18 \$ par action en circulation) a été de 10,2 %.

## Situation financière

(non audité) (en milliers de dollars US)	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2021*
Immobilisations incorporelles	1 592 110	1 792 921
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>1</sup>	3 913 720	4 090 742
Dettes à long terme	1 315 757	1 608 094
Obligations locatives	413 039	429 206
Capitaux propres	2 463 070	2 310 355

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

Comparativement au 31 décembre 2021, le total des actifs de la Société, moins les immobilisations incorporelles, de la dette à long terme et des obligations locatives de la Société a diminué. Cette diminution est principalement attribuable à la vente de CFI et des actifs et passifs connexes. Le produit de la vente a servi à réduire immédiatement la dette à taux variable qu'avait contractée la Société sur sa facilité de crédit bancaire renouvelable non garantie. L'augmentation des capitaux propres est principalement due au rachat et à l'annulation d'actions.

## Obligations contractuelles, engagements, éventualités et ententes hors bilan

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société et leurs dates d'échéance respectives au 31 décembre 2022, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Total	Moins d'une année	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Débitures non garanties — Décembre 2024	147 558	—	147 558	—	—
Billets de premier rang non garantis — Décembre 2026 à mars 2037	1 080 000	—	—	150 000	930 000
Contrats de vente conditionnelle	92 822	37 087	40 466	11 302	3 967
Obligations locatives	413 039	115 934	163 902	73 741	59 462
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	380 517	57 324	96 613	75 582	150 998
<b>Total des obligations contractuelles</b>	<b>2 113 936</b>	<b>210 345</b>	<b>448 539</b>	<b>310 625</b>	<b>1 144 427</b>

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 ce montant à la suite de la transaction.

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 ce montant à la suite de la transaction.

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.

Au 31 décembre 2022, la dette à long terme de la Société se composait de 100 % de dettes à taux fixe (85,1 % en 2021) et de nul de dettes à taux variable (14,9 % en 2021).

<sup>1</sup> Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-dessous.

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 :

<b>(non audité)</b> <b>Engagements</b>	<b>Exigences</b>	<b>Au 31 décembre 2022</b>
<b>Ratio dette consolidée/BAIIA</b> [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	0,96
<b>Ratio de couverture du BAIIAL</b> [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	6,22

Au 31 décembre 2022, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 66,8 M\$ (47,4 M\$ au 31 décembre 2021).

Au 31 décembre 2022, la Société avait des engagements d'achat de 149,8 M\$ et des bons de commande totalisant 13,9 M\$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location qui devrait se matérialiser d'ici un an (31 décembre 2021 – 87,5 M\$, et 13,2 M\$ respectivement).

## Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

### Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 30,3 M\$, ou 0,35 \$ par action ordinaire, pour le quatrième trimestre de 2022. Le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,35 \$ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 30,3 M\$ qui sera versé le 17 avril 2023 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 mars 2023.

### Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 86 539 559 actions ordinaires étaient en circulation au 31 décembre 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 décembre 2022 et le 22 février 2023.

Au 31 décembre 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 1 301 972 (2 060 960 au 31 décembre 2021), dont 1 272 811 (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 décembre 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 272 330 (271 704 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. Le 28 avril 2022, la Société a accordé un total de 10 815 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. La juste valeur des UAR est déterminée comme étant la juste valeur du cours de l'action à la date de l'octroi et est comptabilisée comme surplus d'apport en tant que charge de rémunération à base d'actions, au cours de la période d'acquisition. La juste valeur des UAR accordées était de 83,28 \$ par unité. Le 31 août 2022, en raison de la vente de CFI, 22 876 UAR ont été perdues, les employés ont été indemnisés conformément aux dispositions prévues dans le régime.

Au 31 décembre 2021, le nombre d'unités d'action 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 261 451 (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. Le 31 août 2022, en raison de la vente de CFI, 41 380 UAP ont été annulées, incluant 18 504 UAP ajoutées dues aux conditions de performance, et les employés ont été indemnisés conformément aux dispositions prévues dans le régime.

### 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

Les prévisions de croissance économique en Amérique du Nord selon d'éminents économistes demeurent faibles en raison de divers facteurs, notamment les taux d'intérêt et les taux d'inflation élevés qui ont une incidence sur les salaires, le prix de l'énergie et des produits de base, les pénuries de main-d'œuvre, les défis au sein de la chaîne d'approvisionnement mondial et le ralentissement de la croissance sur la majorité des marchés internationaux. La diversité des activités de TFI International dans les marchés industriels et de consommation et dans de nombreux modes de transport, ainsi l'approche rigoureuse que la Société a adoptée dans la gestion de ses activités, a aidé l'entreprise à générer d'excellents résultats au cours du quatrième trimestre. Néanmoins, l'incertitude macroéconomique persiste et la possibilité d'une récession économique au cours de l'année en cours est toujours présente.

Les activités de TFI International se sont avérées résilientes face aux récents macro-défis; la direction demeure vigilante dans sa surveillance des nouveaux risques potentiels, qui pourraient causer d'autres perturbations économiques. 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 comme la guerre qui se déroule actuellement en Ukraine, la situation difficile dans le marché du travail, 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.

À moins d'un ralentissement économique plus important, la direction estime que la Société occupe une position favorable à une solide performance opérationnelle et financière en 2023, en raison notamment de sa solide assise financière et de sa production de flux de trésorerie, qui lui permettent de faire des investissements stratégiques. L'entreprise vise à établir une structure de coûts allégée et met depuis longtemps l'accent sur la rentabilité, l'efficacité, la densité du réseau, le service à la clientèle, l'optimisation de la tarification, le maintien en poste des chauffeurs et la rationalisation de la capacité. TFI continue d'avoir des opportunités de synergie importantes liées à l'acquisition de TForce Freight en 2021, et a également des possibilités significatives d'améliorer son rendement dans la plupart de ses autres activités. En outre, la position diversifiée qu'occupe TFI au sein de l'industrie par l'intermédiaire de ses secteurs du transport spécialisé de lots complets et de lots brisés continue de profiter de l'évolution actuelle du marché vers une production nationale dans le secteur manufacturier. Ses secteurs de la livraison de colis et de courrier et de la logistique devraient bénéficier à long terme de l'expansion du commerce électronique, qui offre à la fois des occasions de croissance et d'accroissement de la marge.

Quelle que soit la conjoncture économique, l'objectif de la direction est 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, TFI International accorde une grande importance à la génération de flux de trésorerie disponibles, en plus du maintien de bonnes liquidités, assorti d'un bilan conservateur qui comporte une part élevée d'écart 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 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

<i>(en millions de dollars US, sauf les données par action)</i>								
	<b>T4 2022</b>	<b>T3 2022</b>	<b>T2 2022</b>	<b>T1 2022</b>	<b>T4 2021</b>	<b>T3 2021</b>	<b>T2 2021*</b>	<b>T1 2021</b>
Total des revenus	1 956,7	2 242,0	2 422,3	2 191,5	2 140,9	2 094,0	1 836,7	1 148,8
BAIIA ajusté <sup>1</sup>	305,0	348,2	441,9	330,0	318,5	296,4	285,4	176,2
Bénéfice opérationnel	216,9	318,4	391,0	219,8	215,0	191,6	470,9	101,7
Bénéfice net	153,5	245,2	276,8	147,7	144,1	131,6	411,8	66,9
BPA – de base	1,77	2,78	3,05	1,61	1,56	1,42	4,42	0,72
BPA – dilué	1,74	2,72	3,00	1,57	1,52	1,38	4,32	0,70
Bénéfice net ajusté <sup>1</sup>	151,8	181,2	241,1	157,6	148,6	138,9	137,2	73,6
BPA ajusté — dilué <sup>1</sup>	1,72	2,01	2,61	1,68	1,57	1,46	1,44	0,77

<sup>1</sup> 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.

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

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 au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 283,6 M\$ sur l'acquisition de UPS Freight et le troisième trimestre de 2022 comprend un profit de 75,7 M\$ sur la vente de CFI.

## 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 financières 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 et d'actifs détenus en vue de la vente, du profit ou de la perte sur la vente d'une entreprise et les charges directement attribuables à la vente, du profit ou de la perte sur la cession d'immobilisations incorporelles, et de la réforme fiscale américaine. La Société présente un bénéfice net ajusté et un BPA ajusté pour donner une meilleure indication du bénéfice net et du bénéfice par action qui auraient été enregistrés dans le contexte des regroupements d'entreprises importants, sans tenir compte de l'incidence de facteurs particuliers et pour montrer le résultat d'un point de vue strictement opérationnel. L'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises comprend la charge d'amortissement au titre des relations clients, des marques de commerce et des clauses de non-concurrence qui est comptabilisé dans le cadre des regroupements d'entreprises, ainsi que l'incidence fiscale de cet amortissement. La direction est également d'avis qu'en excluant l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, elle fournit de plus amples renseignements sur l'amortissement de la portion, après impôt, des immobilisations incorporelles qui n'auront pas besoin d'être remplacées pour maintenir la capacité de la Société à générer des flux de trésorerie futurs similaires. La Société ne tient pas compte de ces éléments, car ils ont une incidence sur la comparabilité de ses résultats financiers et pourraient éventuellement fausser l'analyse des tendances de la performance de ses activités. Le fait de ne pas tenir compte de ces éléments ne laisse pas entendre qu'ils sont nécessairement non récurrents. Voir le rapprochement à la page 7.

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

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

**BAIIA ajusté** : Bénéfice net avant produits financiers et charges financières, charge d'impôt sur le résultat, amortissement, dépréciation des actifs incorporels, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente, de la vente d'une entreprise et profit ou perte sur la vente 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 d'une entreprise, de terrains et bâtiments, et d'actifs détenus en vue de la vente et profit ou perte sur la vente 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			Exercices clos les		
	2022	2021	2020	2022	2021*	2020
<b>Bénéfice net</b>	<b>153 494</b>	144 139	86 328	<b>823 232</b>	754 405	275 675
Charges financières, montant net	<b>16 963</b>	21 441	15 382	<b>80 397</b>	73 018	53 910
Charge d'impôt sur le résultat	<b>46 403</b>	49 399	15 412	<b>242 409</b>	151 806	86 982
Amortissement des immobilisations corporelles	<b>56 587</b>	65 294	43 753	<b>248 638</b>	225 007	170 520
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	<b>32 150</b>	31 190	21 618	<b>126 276</b>	112 782	80 496
Amortissement des immobilisations incorporelles	<b>13 262</b>	13 653	13 557	<b>55 679</b>	55 243	48 213
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	<b>2 069</b>	—	(306)	<b>(73 653)</b>	—	(306)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	—	(283 593)	(4 008)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	—	9	5	<b>(43)</b>	19	6
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>(15 972)</b>	(6 654)	(2 211)	<b>(77 911)</b>	(12 209)	(11 899)
(Profit) perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	(5)	—	—	1	—
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>304 956</b>	318 466	193 538	<b>1 425 024</b>	1 076 479	699 589

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

## Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	2021	2022	2021*
<b>Livraison de colis et courrier</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>37 563</b>	36 713	<b>134 306</b>	108 440
Amortissement	<b>6 372</b>	6 783	<b>26 532</b>	26 404
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	—	1
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>43 935</b>	43 496	<b>160 838</b>	134 845
<b>Transport de lots brisés</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>88 240</b>	103 449	<b>470 807</b>	572 798
Amortissement	<b>38 080</b>	37 739	<b>152 666</b>	116 060
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	(271 593)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	<b>(1)</b>	6	—	16
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>(12)</b>	(5)	<b>(55 714)</b>	(1 640)
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>126 307</b>	141 189	<b>567 759</b>	415 641
<b>Transport de lots complets</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>71 842</b>	61 803	<b>366 868</b>	230 189
Amortissement	<b>48 124</b>	56 699	<b>212 430</b>	211 561
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	<b>1</b>	—	<b>(43)</b>	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>(15 960)</b>	(6 649)	<b>(22 197)</b>	(10 569)
Profit sur la cession d'immobilisations incorporelles	—	(5)	—	—
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>104 007</b>	111 848	<b>557 058</b>	431 181
<b>Logistique</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>34 204</b>	32 869	<b>140 446</b>	142 794
Amortissement	<b>9 269</b>	9 593	<b>38 244</b>	38 208
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	(12 000)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	3	—	3
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>43 473</b>	42 465	<b>178 690</b>	169 005
<b>Siège social</b>				
Perte opérationnelle	<b>(14 989)</b>	(19 855)	<b>33 611</b>	(74 992)
Amortissement	<b>154</b>	(677)	<b>721</b>	799
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	<b>2 069</b>	—	<b>(73 653)</b>	—
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>(12 766)</b>	(20 532)	<b>(39 321)</b>	(74 193)

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

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 16.

**Conversion des flux de trésorerie disponibles** : BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en capital, divisé par le BAIIA ajusté. La direction estime que cette mesure fournit un point de comparaison pour évaluer la performance de la Société quant à sa capacité de convertir son bénéfice opérationnel en flux de trésorerie disponibles.

**Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :**

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	31 décembre 2021	2022	31 décembre 2021*
<b>Bénéfice net</b>	<b>153 494</b>	144 139	<b>823 232</b>	754 405
Charges financières, montant net	<b>16 963</b>	21 441	<b>80 397</b>	73 018
Charge d'impôt sur le résultat	<b>46 403</b>	49 399	<b>242 409</b>	151 806
Amortissement des immobilisations corporelles	<b>56 587</b>	65 294	<b>248 638</b>	225 007
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	<b>32 150</b>	31 190	<b>126 276</b>	112 782
Amortissement des immobilisations incorporelles	<b>13 262</b>	13 653	<b>55 679</b>	55 243
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	<b>2 069</b>	—	<b>(73 653)</b>	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	(283 593)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	—	9	<b>(43)</b>	19
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>(15 972)</b>	(6 654)	<b>(77 911)</b>	(12 209)
(Profit) perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	(5)	—	1
BAIIA ajusté	<b>304 956</b>	318 466	<b>1 425 024</b>	1 076 479
Dépenses en immobilisations, montant net	<b>(77 755)</b>	(68 237)	<b>(175 954)</b>	(136 782)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	<b>227 201</b>	250 229	<b>1 249 070</b>	939 697
<b>Conversion des flux de trésorerie disponibles</b>	<b>74,5 %</b>	78,6 %	<b>87,7 %</b>	87,3 %

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

**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.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison	Transport	Transport	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
	de colis et courrier	de lots brisés	de lots complets				
<b>Au 31 décembre 2022</b>							
<b>Total de l'actif</b>	<b>362 724</b>	<b>2 275 672</b>	<b>1 861 093</b>	<b>731 564</b>	<b>274 777</b>	-	<b>5 505 830</b>
<b>Immobilisations incorporelles</b>	<b>180 119</b>	<b>167 798</b>	<b>775 464</b>	<b>468 547</b>	<b>182</b>	-	<b>1 592 110</b>
<b>Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles</b>	<b>182 605</b>	<b>2 107 874</b>	<b>1 085 629</b>	<b>263 017</b>	<b>274 595</b>	-	<b>3 913 720</b>
<b>Au 31 décembre 2021*</b>							
Total de l'actif	379 881	2 351 138	2 317 615	746 638	88 391	-	5 883 663
Immobilisations incorporelles	193 765	188 604	955 608	454 612	332	-	1 792 921
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	186 116	2 162 534	1 362 007	292 026	88 059	-	4 090 742

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

**Dépenses en immobilisations, montant net** : 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.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
<b>Trimestre clos le 31 décembre 2022</b>							
Additions de matériel roulant	5 786	58 353	23 167	-	-	-	87 306
Additions d'équipement	579	5 025	2 134	437	58	-	8 233
Produit de la vente de matériel roulant	(320)	(6 399)	(11 252)	(115)	-	-	(18 086)
Produit de la vente d'équipement	-	294	199	(191)	-	-	302
<b>Dépenses en immobilisations, montant net</b>	<b>6 045</b>	<b>57 273</b>	<b>14 248</b>	<b>131</b>	<b>58</b>		<b>77 755</b>

<b>Trimestre clos le 31 décembre 2021</b>							
Additions de matériel roulant	4 794	47 680	33 394	-	-	-	85 868
Additions d'équipement	1 112	1 620	1 801	235	20	-	4 788
Produit de la vente de matériel roulant	20	(2 313)	(20 075)	(26)	-	-	(22 394)
Produit de la vente d'équipement	-	(1)	(7)	(17)	-	-	(25)
<b>Dépenses en immobilisations, montant net</b>	<b>5 926</b>	<b>46 986</b>	<b>15 113</b>	<b>192</b>	<b>20</b>		<b>68 237</b>

<b>Exercice clos le 31 décembre 2022</b>							
Additions de matériel roulant	9 991	134 898	141 388	-	-	-	286 277
Additions d'équipement	2 227	10 888	3 747	1 032	170	-	18 064
Produit de la vente de matériel roulant	(1 579)	(13 067)	(111 582)	(165)	-	-	(126 393)
Produit de la vente d'équipement	(3)	95	(1 895)	(191)	-	-	(1 994)
<b>Dépenses en immobilisations, montant net</b>	<b>10 636</b>	<b>132 814</b>	<b>31 658</b>	<b>676</b>	<b>170</b>		<b>175 954</b>

<b>Exercice clos le 31 décembre 2021</b>							
Additions de matériel roulant	11 569	55 087	150 282	142	-	-	217 080
Additions d'équipement	3 125	2 655	6 897	373	141	-	13 191
Produit de la vente de matériel roulant	(246)	(5 024)	(87 995)	(146)	-	-	(93 411)
Produit de la vente d'équipement	(3)	(15)	(7)	(53)	-	-	(78)
<b>Dépenses en immobilisations, montant net</b>	<b>14 445</b>	<b>52 703</b>	<b>69 177</b>	<b>316</b>	<b>141</b>		<b>136 782</b>

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

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

#### Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2022	2021	2020	2022	2021*	2020
Charges opérationnelles	1 739 834	1 925 935	1 004 884	7 666 453	6 241 200	3 364 567
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	(2 069)	-	306	73 653	-	306
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	-	283 593	4 008
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	-	(9)	(5)	43	(19)	(6)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	15 972	6 654	2 211	77 911	12 209	11 899
Profit (perte) sur cession d'actifs incorporels	-	5	-	-	(1)	-
Charges opérationnelles ajustées	1 753 737	1 932 585	1 007 396	7 818 060	6 536 982	3 380 774
Revenus liés à la surcharge de carburant	(340 199)	(252 491)	(73 859)	(1 455 427)	(751 644)	(296 831)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 413 538	1 680 094	933 537	6 362 633	5 785 338	3 083 943
Revenus avant la surcharge de carburant	1 616 495	1 888 423	1 048 147	7 357 064	6 468 785	3 484 303
Ratio d'exploitation ajusté	87,4 %	89,0 %	89,1 %	86,5 %	89,4 %	88,5 %

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2022	31 décembre 2021*	2022	31 décembre 2021*
<b>Transport de lots brisés</b>				
Total des revenus	903 713	959 546	4 023 163	2 815 390
Total des charges opérationnelles	815 473	856 097	3 552 356	2 242 592
Bénéfice opérationnel	88 240	103 449	470 807	572 798
Charges opérationnelles	815 473	856 097	3 552 356	2 242 592
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	271 593
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	13	(1)	55 714	1 624
Charges opérationnelles ajustées	815 486	856 096	3 608 070	2 515 809
Revenus liés à la surcharge de carburant	(182 930)	(136 635)	(779 606)	(374 750)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	632 556	719 461	2 828 464	2 141 059
Revenus avant la surcharge de carburant	720 783	822 911	3 243 557	2 440 640
Ratio d'exploitation ajusté	87,8 %	87,4 %	87,2 %	87,7 %
<b>Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant</b>				
Transport de lots brisés - États-Unis	601 436	680 212	2 709 762	1 889 611
Transport de lots brisés - Canada	123 176	144 697	548 012	556 891
Éliminations	(3 829)	(1 998)	(14 217)	(5 862)
	720 783	822 911	3 243 557	2 440 640
<b>Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant</b>				
Transport de lots brisés - États-Unis	142 180	108 275	615 840	281 110
Transport de lots brisés - Canada	41 051	28 598	165 185	94 166
Éliminations	(301)	(238)	(1 419)	(526)
	182 930	136 635	779 606	374 750
<b>Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)</b>				
Transport de lots brisés - États-Unis	57 819	72 077	327 793	459 071
Transport de lots brisés - Canada	30 421	31 372	143 014	113 727
	88 240	103 449	470 807	572 798
<b>Transport de lots brisés - États-Unis</b>				
Charges opérationnelles*	685 797	716 410	2 997 809	1 711 650
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	271 593
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	-	(7)	55 054	(17)
Charges opérationnelles ajustées	685 797	716 403	3 052 863	1 983 226
Revenus liés à la surcharge de carburant	(142 180)	(108 275)	(615 840)	(281 110)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	543 617	608 128	2 437 023	1 702 116
Revenus avant la surcharge de carburant	601 436	680 212	2 709 762	1 889 611
Ratio d'exploitation ajusté	90,4 %	89,4 %	89,9 %	90,1 %
<b>Transport de lots brisés - Canada</b>				
Charges opérationnelles*	133 806	141 923	570 183	537 330
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	13	6	660	1 641
Charges opérationnelles ajustées	133 819	141 929	570 843	538 971
Revenus liés à la surcharge de carburant	(41 051)	(28 598)	(165 185)	(94 166)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	92 768	113 331	405 658	444 805
Revenus avant la surcharge de carburant	123 176	144 697	548 012	556 891
Ratio d'exploitation ajusté	75,3 %	78,3 %	74,0 %	79,9 %

\* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight pour l'exercice précédent.

\* 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		Exercices clos les	
	2022	31 décembre 2021	2022	31 décembre 2021
<b>Transport de lots complets</b>				
Total des revenus	502 784	584 009	2 451 038	2 162 752
Total des charges opérationnelles	430 942	522 206	2 084 170	1 932 563
Bénéfice opérationnel	71 842	61 803	366 868	230 189
Charges opérationnelles	430 942	522 206	2 084 170	1 932 563
Profit sur la vente d'une entreprise	—	—	—	—
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	15 959	6 649	22 240	10 569
Charges opérationnelles ajustées	446 901	528 855	2 106 410	1 943 132
Revenus liés à la surcharge de carburant	(99 433)	(77 577)	(464 707)	(261 595)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	347 468	451 278	1 641 703	1 681 537
Revenus avant la surcharge de carburant	403 351	506 432	1 986 331	1 901 157
Ratio d'exploitation ajusté	86,1 %	89,1 %	82,7 %	88,4 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. <sup>1</sup>	—	106 171	310 026	424 320
Transport conventionnel de lots complets - Canada	79 101	73 786	322 553	250 177
Transport spécialisé de lots complets <sup>1</sup>	325 493	328 648	1 362 390	1 233 761
Éliminations	(1 243)	(2 173)	(8 638)	(7 101)
	403 351	506 432	1 986 331	1 901 157
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. <sup>1</sup>	—	20 337	82 059	72 527
Transport conventionnel de lots complets - Canada	17 307	9 414	62 929	29 043
Transport spécialisé de lots complets <sup>1</sup>	82 288	48 045	321 362	160 574
Éliminations	(162)	(219)	(1 643)	(549)
	99 433	77 577	464 707	261 595
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. <sup>1</sup>	—	12 409	46 133	49 989
Transport conventionnel de lots complets - Canada	30 463	8 565	84 321	30 367
Transport spécialisé de lots complets <sup>1</sup>	41 379	40 829	236 414	149 833
	71 842	61 803	366 868	230 189
<b>Transport conventionnel de lots complets — É.-U.<sup>1</sup></b>				
Charges opérationnelles*	—	114 099	345 952	446 858
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	—	—
Charges opérationnelles ajustées	—	114 099	345 952	446 858
Revenus liés à la surcharge de carburant	—	(20 337)	(82 059)	(72 527)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	—	93 762	263 893	374 331
Revenus avant la surcharge de carburant	—	106 171	310 026	424 320
Ratio d'exploitation ajusté	—	88,3 %	85,1 %	88,2 %
<b>Transport conventionnel de lots complets - Canada</b>				
Charges opérationnelles*	65 945	74 635	301 161	248 853
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	15 485	—	15 529	17
Charges opérationnelles ajustées	81 430	74 635	316 690	248 870
Revenus liés à la surcharge de carburant	(17 307)	(9 414)	(62 929)	(29 043)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	64 123	65 221	253 761	219 827
Revenus avant la surcharge de carburant	79 101	73 786	322 553	250 177
Ratio d'exploitation ajusté	81,1 %	88,4 %	78,7 %	87,9 %
<b>Transport spécialisé de lots complets<sup>1</sup></b>				
Charges opérationnelles*	366 402	335 864	1 447 338	1 244 502
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	474	6 649	6 711	10 552
Charges opérationnelles ajustées	366 876	342 513	1 454 049	1 255 054
Revenus liés à la surcharge de carburant	(82 288)	(48 045)	(321 362)	(160 574)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	284 588	294 468	1 132 687	1 094 480
Revenus avant la surcharge de carburant	325 493	328 648	1 362 390	1 233 761
Ratio d'exploitation ajusté	87,4 %	89,6 %	83,1 %	88,7 %

<sup>1</sup> Chiffres comparatifs retraités pour le transfert des opérations dédiées du secteur du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis à la suite de la vente des activités de CFI

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

**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 décembre 2021
<b>Livraison de colis et courrier</b>		
Bénéfice opérationnel	134 306	108 440
Amortissement des immobilisations incorporelles	645	903
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	134 951	109 343
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>99 189</b>	<b>80 367</b>
Immobilisations incorporelles	180 119	193 765
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	182 605	186 116
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(67 428)	(65 438)
Total du capital investi, exercice en cours	295 296	314 443
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	193 765	193 288
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	186 116	194 631
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(65 438)	(66 793)
Total du capital investi, exercice précédent	314 443	321 126
<b>Capital investi moyen</b>	<b>304 870</b>	<b>317 785</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>32,5 %</b>	<b>25,3 %</b>
<b>Transport de lots brisés - Canada</b>		
Bénéfice opérationnel	143 014	113 727
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(660)	(1 640)
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 713	9 004
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	150 067	121 091
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>110 299</b>	<b>89 002</b>
Immobilisations incorporelles	162 397	182 084
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	352 949	373 655
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(77 439)	(74 241)
Total du capital investi, exercice en cours	437 907	481 498
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	182 084	189 579
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	373 655	403 549
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(74 241)	(76 608)
Total du capital investi, exercice précédent	481 498	516 520
<b>Capital investi moyen</b>	<b>459 703</b>	<b>499 009</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>24,0 %</b>	<b>17,8 %</b>

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2022	Au 31 décembre 2021
<b>Transport conventionnel de lots complets - Canada</b>		
Bénéfice opérationnel	84 321	30 367
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	(44)	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(15 485)	(17)
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 958	2 124
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	70 750	32 474
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>52 001</b>	<b>23 868</b>
Immobilisations incorporelles	96 941	104 947
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	185 740	169 197
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(40 671)	(28 473)
Total du capital investi, exercice en cours	242 010	245 671
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	104 947	96 737
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	169 197	121 407
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(28 473)	(24 839)
Total du capital investi, exercice précédent	245 671	193 305
<b>Capital investi moyen</b>	<b>243 841</b>	<b>219 488</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>21,3 %</b>	<b>10,9 %</b>
<b>Transport spécialisé de lots complets*</b>		
Bénéfice opérationnel	236 414	149 833
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 711)	(10 553)
Amortissement des immobilisations incorporelles	20 495	17 394
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	250 198	156 674
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>183 896</b>	<b>115 155</b>
Immobilisations incorporelles	678 522	658 692
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	906 564	791 293
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(151 097)	(139 683)
Total du capital investi, exercice en cours	1 433 989	1 310 302
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	658 692	615 865
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	791 293	701 987
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(139 683)	(112 888)
Total du capital investi, exercice précédent	1 310 302	1 204 964
<b>Capital investi moyen</b>	<b>1 372 146</b>	<b>1 257 633</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>13,4 %</b>	<b>9,2 %</b>
<b>Logistique</b>		
Bénéfice opérationnel	140 446	142 794
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	3
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 990	22 683
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	(12 000)
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	162 436	153 480
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>119 390</b>	<b>112 808</b>
Immobilisations incorporelles	468 547	454 612
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	263 550	292 026
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(186 557)	(199 967)
Total du capital investi, exercice en cours	545 540	546 671
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	454 612	457 098
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	292 026	272 592
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(199 967)	(144 305)
Total du capital investi, exercice précédent	546 671	585 385
<b>Capital investi moyen</b>	<b>546 106</b>	<b>566 028</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>21,9 %</b>	<b>19,9 %</b>

\* Chiffres comparatifs retraités pour le transfert des opérations dédiées du secteur du transport conventionnel de lots complets aux États-Unis à la suite de la vente des activités de CFI.

**Rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis :** La direction croit que le RCI au niveau des secteurs est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds en capital. Le RCI pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis a été modifié comparativement au RCI des autres secteurs en raison de l'incidence du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses afin de fournir une comparaison plus conforme au calcul du RCI des autres secteurs. La modification consiste à soustraire du total des actifs, excluant les actifs incorporels, le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, en utilisant le prix d'acquisition au lieu du capital investi de l'exercice précédent, et à soustraire du total du capital investi de l'exercice en cours le total du passif des États-Unis.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2022	Au 31 décembre 2021*
<b>Transport de lots brisés – États-Unis</b>		
Bénéfice opérationnel	327 793	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	8	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(55 054)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 118	—
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	273 865	—
Impôt sur le résultat	26,5 %	—
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>201 291</b>	<b>—</b>
Immobilisations incorporelles	5 401	—
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 483 288	—
moins : Total du passif	(637 340)	—
Total du capital investi, exercice en cours	851 349	—
Total du capital investi, prix d'acquisition	838 910	—
<b>Capital investi moyen</b>	<b>845 130</b>	<b>—</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>23,8 %</b>	<b>—</b>

\* Le rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis n'est pas divulgué, les données pour les douze derniers mois n'étant pas disponibles pour l'exercice 2021.

## RISQUES ET INCERTITUDES

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

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

- la Société rivalise avec de nombreuses autres sociétés de transport de différentes tailles, y compris des sociétés de transport canadiennes, américaines et mexicaines;
- les concurrents de la Société peuvent réduire périodiquement leurs tarifs de transport de marchandises pour accroître leur part de marché, ce qui pourrait limiter la capacité de la Société de maintenir ou d'augmenter ses tarifs de transport des marchandises ou de maintenir la croissance de ses activités;
- certains clients de la Société sont des sociétés de transport ou des sociétés qui exploitent également leur propre flotte de camions, et ils pourraient décider de transporter une plus grande partie de leurs marchandises ou de regrouper leurs activités de transport avec d'autres services;
- certains clients de la Société pourraient réduire le nombre de transporteurs qu'ils utilisent en choisissant des transporteurs « partenaires » à titre de fournisseurs de services approuvés ou en retenant les services de fournisseurs spécialisés, et, dans certains cas, la Société pourrait ne pas être choisie;
- de nombreux clients acceptent périodiquement des offres de divers transporteurs pour leurs besoins en matière d'expédition, et cette façon de faire pourrait entraîner une baisse des tarifs de transport des marchandises ou faire en sorte que la Société perde une part de son marché au profit de la concurrence;
- le marché pour les chauffeurs qualifiés peut être très concurrentiel, plus particulièrement dans le cas des activités en expansion de la Société aux États-Unis, et l'incapacité de la Société d'attirer et de retenir des chauffeurs pourrait entraîner une diminution de l'utilisation de son équipement ou obliger cette dernière à augmenter la rémunération qu'elle offre aux chauffeurs, lesquelles situations auraient toutes deux une incidence défavorable sur la rentabilité de la Société;
- les économies d'échelle dont peuvent bénéficier certains transporteurs de moindre taille grâce à des regroupements de fournisseurs pourraient permettre à ces transporteurs de faire concurrence à la Société;
- certains des concurrents de moindre importance de la Société pourraient ne pas s'être encore conformés entièrement à des règlements adoptés récemment, ce qui permettrait à ces concurrents de tirer avantage de la productivité additionnelle des chauffeurs;
- les progrès technologiques, notamment les systèmes de sécurité perfectionnés, les systèmes automatisés de triage, de manutention et de livraison des colis, la circulation de véhicules en peloton, l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement, la technologie des véhicules autonome et la numérisation des services de fret, peuvent obliger la Société à effectuer des investissements supplémentaires afin de rester concurrentielle, et les clients de la Société pourraient ne pas accepter les augmentations de tarifs requises pour couvrir le coût de ces investissements;
- les résultats de concurrents au chapitre de la sécurité pourraient être supérieurs à ceux de la Société, ou donner cette impression, ce qui pourrait nuire à la capacité de la Société de livrer concurrence;
- des expéditeurs à grand volume, comme Amazon.com, élaborent et mettent en place leurs propres services de livraison et font appel à des entrepreneurs indépendants pour la livraison, ce qui pourrait avoir pour effet de réduire le chiffre d'affaires de la Société et sa part de marché;
- les marques de l'entreprise peuvent faire l'objet d'une publicité défavorable (qu'elle soit justifiée ou non), et perdre une valeur importante, ce qui pourrait entraîner une réduction de la demande pour les services de la Société;
- la concurrence de sociétés de courtage de fret pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les tarifs de la Société et ses relations avec ses clients;
- la hausse des prix du carburant et la hausse connexe des surcharges de carburant pour les clients de la Société pourraient inciter certains des clients de la Société à envisager d'autres options de transport de marchandises, notamment le transport ferroviaire.

**Réglementation.** Au Canada, les transporteurs doivent obtenir des permis délivrés par les commissions de transport provinciales afin de transporter des marchandises d'une province à l'autre ou à l'intérieur d'une même province. Des permis sont également exigés par les organismes de réglementation des États-Unis et du Mexique pour le transport de marchandises au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Toute modification des règlements actuels ou futurs ou toute infraction à ces règlements pourrait avoir une incidence défavorable sur la portée des activités de la Société. Des lois et des règlements futurs plus rigoureux pourraient obliger la Société à modifier ses pratiques d'exploitation, avoir une incidence sur la demande pour les services de transport de marchandises ou obliger la Société à engager des frais additionnels importants. Les frais plus élevés engagés par la Société ou par les fournisseurs de la Société (qui les transmettent à la Société par voie d'augmentations du prix de leurs produits) pourraient avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation de la Société.

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

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

Dans le cadre du programme de la CSA, les transporteurs sont évalués et classés par rapport à leurs pairs en fonction de sept catégories de données liées à la sécurité. Les sept catégories de données liées à la sécurité comprennent actuellement la conduite non sécuritaire, la conformité aux heures de service, la condition physique des chauffeurs, le dépistage des substances contrôlées ou d'alcool, l'entretien des véhicules, la conformité aux règlements sur les matières dangereuses et l'indicateur d'accident (catégories appelées « BASICs »). Les transporteurs sont regroupés par catégorie avec d'autres transporteurs qui affichent un nombre équivalent d'événements de sécurité (c.-à-d. des accidents, des inspections ou des infractions); les transporteurs sont classés et se voient attribuer une cote en percentiles ou une note. Si l'entreprise faisait l'objet de telles interventions, cela pourrait avoir une incidence négative sur les activités de l'entreprise, sa situation financière et ses résultats d'exploitation. La flotte de véhicules de la Société pourrait être moins bien classée que celle d'autres transporteurs. Rien ne garantit que la Société sera en mesure de maintenir ses cotes de sécurité actuelles ou qu'elle ne fera pas l'objet d'interventions à l'avenir. La Société recrute des chauffeurs débutants et ceux-ci sont plus susceptibles d'être à l'origine d'événements défavorables aux termes du programme CSA. Le cas échéant, cela pourrait : compliquer le recrutement de chauffeurs aux États-Unis; inciter des chauffeurs de grande qualité à chercher un emploi auprès d'autres transporteurs; limiter le bassin de chauffeurs disponibles; ou inciter les clients de la Société à choisir d'autres transporteurs mieux classés que la Société au chapitre de la sécurité. Dans tous ces cas, cela aurait des conséquences défavorables importantes sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. De tels événements pourraient donner lieu à une augmentation des primes d'assurance de la Société. De plus, la concurrence pour des chauffeurs possédant des antécédents enviables au chapitre de la sécurité pourrait s'intensifier, ce qui pourrait donner lieu à une augmentation des charges salariales relatives aux chauffeurs. La Société pourrait également être contrainte d'engager des frais plus élevés que prévu pour améliorer son score au chapitre de la sécurité.

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

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

De plus, d'autres règles ont été proposées ou finalisées par la FMCSA, y compris i) une règle qui avait été proposée en 2016 et qui exige l'installation sur les camions-tracteurs lourds de dispositifs qui limitent la vitesse maximale; et ii) une règle établissant des normes minimales en matière de formation pour les personnes qui présentent pour la première fois une demande de permis de chauffeur commercial et pour les chauffeurs expérimentés qui veulent être en mesure de conduire des véhicules plus lourds ou des véhicules de transport de matières dangereuses. Cette règle a été finalisée en décembre 2016 et sa date de conformité est en février 2020. (Toutefois, les responsables de la FMCSA ont retardé de deux ans la mise en œuvre officielle de la règle définitive.) En juillet 2017, le DOT a annoncé qu'il ne chercherait plus à faire adopter une règle imposant l'installation de dispositifs limitant la vitesse, mais il n'a pas exclu la possibilité qu'il puisse tenter ultérieurement de faire adopter une telle règle. Toutefois, en mai 2021, un projet de loi a été présenté de nouveau à la Chambre des représentants des États-Unis qui exigerait que les véhicules automobiles commerciaux d'un poids brut supérieur à 26 000 livres soient équipés d'un dispositif limitant la vitesse, interdisant les vitesses supérieures à 65 milles à l'heure. On ne sait pas si le projet de loi deviendra loi. L'effet de ces règles, dans la mesure où elles entrent en vigueur, serait de réduire la productivité et/ou la disponibilité des chauffeurs, ce qui, dans les deux cas, aurait une incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Les filiales de la Société dont l'autorité opérationnelle se trouve aux États-Unis ont actuellement une cote satisfaisante selon le DOT, qui est la cote la plus élevée disponible dans l'échelle de cotes de sécurité actuelle. Si les filiales de la Société dont l'autorité opérationnelle se trouve aux États-Unis recevaient une note non satisfaisante selon le DOT ou une note assujettie à des conditions, cela aurait une incidence défavorable importante sur les activités de la Société, sa situation financière et ses résultats d'exploitation, car une note satisfaisante selon le DOT peut être une condition de contrats avec des clients, et qu'une note non satisfaisante ou assujettie à des conditions pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société ou les restreindre de façon importante et faire augmenter les coûts d'assurance de la Société.

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

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

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

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

En mars 2014, la Ninth Circuit Court of Appeals des États-Unis (la « Ninth Circuit ») a jugé que l'application aux chauffeurs de camion, qui traversent plusieurs États, des lois de la Californie régissant la rémunération et les heures de travail n'est pas interdite par la législation fédérale des États-Unis. Ce jugement a été porté en appel devant la Cour suprême des États-Unis. Cette dernière a décidé de rejeter l'appel en mai 2015, et, en conséquence, la décision de la Ninth Circuit continue de prévaloir. Toutefois, en décembre 2018, la FMCSA a accordé une requête déposée par l'American Trucking Associations qui établit que la loi fédérale prévaut sur les lois californiennes en matière de salaires et d'heures de travail, et que les chauffeurs de camion qui traversent plusieurs États ne sont pas assujettis à ces lois. La décision de la FMCSA a été portée en appel par des groupes de travailleurs et de nombreuses poursuites ont été intentées devant les tribunaux américains pour tenter d'infirmer la décision. Toutefois, en janvier 2021, la Ninth Circuit a maintenu la décision de la FMCSA selon laquelle la loi fédérale américaine a préséance sur les lois californiennes concernant les pauses-repas et les pauses de repos, qui s'appliquent aux chauffeurs de véhicules automobiles commerciaux transportant des biens. D'autres lois des États-Unis actuelles et futures, étatiques ou locales, régissant la rémunération et les heures de travail, y compris les lois régissant les périodes de repos et les périodes réservées aux repas des employés, sont très différentes des lois fédérales des États-Unis sur ces mêmes questions. De plus, la rémunération à la pièce des chauffeurs, qui est une norme dans l'industrie, a été considérée comme non conforme aux lois de l'État sur le salaire minimum. En conséquence, la Société et d'autres sociétés œuvrant dans le même secteur sont assujetties à des lois très variées régissant la rémunération et les heures de travail aux États-Unis. En outre, l'incertitude relative à l'application pratique des lois sur les salaires et les heures de travail peut et pourrait, à l'avenir, entraîner des coûts supplémentaires pour la Société et le secteur dans son ensemble. Tout résultat négatif à l'égard de l'une ou l'autre des poursuites susmentionnées pourrait avoir une incidence défavorable importante pour la Société. Si cette législation fédérale confirmant la préséance sur les lois étatiques et locales concernant les salaires et les heures de travail n'est pas adoptée, la Société devra soit continuer de se conformer aux lois étatiques et locales plus rigoureuses applicables à l'ensemble de sa flotte aux États-Unis, soit réviser ses systèmes de gestion pour se conformer aux différentes lois étatiques et locales. Dans un cas comme dans l'autre, cela pourrait donner lieu à une augmentation de ses frais de conformité et de ses coûts de main-d'œuvre, à une augmentation de la rotation des chauffeurs, à une diminution de l'efficacité et à un risque accru de non-conformité. En avril 2016, la Food and Drug Administration (FDA) a publié une règle définitive établissant les exigences pour les expéditeurs, les chargeurs, les transporteurs par véhicule automobile et par véhicule ferroviaire, ainsi que les réceptionnaires engagés dans le transport des aliments, lesquels doivent respecter des pratiques de transport sanitaire pour assurer la salubrité des aliments qu'ils transportent dans le cadre de la Food Safety Modernization Act (FSMA). Cette règle énonce les exigences relatives i) à la conception et à l'entretien de l'équipement servant au transport des aliments, ii) aux mesures prises pendant le transport des aliments pour assurer la salubrité des aliments, iii) à la formation du personnel du transporteur sur les pratiques de transport sanitaire des aliments et iv) à la tenue et la conservation des dossiers contenant les procédures écrites, et décrivant les ententes et la formation liées aux éléments susmentionnés. Ces exigences sont entrées en vigueur pour les grands transporteurs en avril 2017 et s'appliquent également si la Société

agit comme transporteur ou courtier. Si la Société était reconnue coupable d'avoir enfreint les lois ou les règlements applicables liés à la FSMA ou si elle transportait des aliments ou des marchandises contaminés ou qui sont reconnus comme cause de maladie ou de mort, la Société pourrait faire l'objet d'amendes importantes, de poursuites, de pénalités ou de poursuites au criminel et au civil qui pourraient avoir une incidence défavorable sur ses activités, sa situation financière et les résultats de ses activités.

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

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

**Activités aux États-Unis et au Mexique.** Une part importante des revenus de la Société provient de ses activités aux États-Unis et de ses activités de transport à destination du Mexique et en provenance de ce pays. Les activités internationales de la Société comportent divers risques, notamment ceux qui sont liés aux fluctuations des monnaies étrangères, aux changements dans la vigueur économique ou la hausse de la volatilité dans l'économie de pays étrangers dans lesquels la Société fait affaire, à la difficulté de faire respecter des droits contractuels et des droits de propriété intellectuelle, au fardeau en matière d'observation des lois concernant l'exportation et l'importation, au vol et au vandalisme, et à l'instabilité sociale, politique et économique. Les activités internationales de la Société pourraient être touchées de façon défavorable par des restrictions sur les déplacements. Les activités internationales de la Société comportent d'autres risques, notamment ceux qui sont liés aux politiques commerciales restrictives, à l'imposition de droits, aux modifications apportées à des accords commerciaux ou à d'autres traités, aux taxes ou aux redevances perçues par des gouvernements étrangers, aux changements défavorables dans la réglementation, y compris les lois et les règlements fiscaux, des pays étrangers dans lesquels la Société fait affaire, à la conformité avec les lois anticorruption, aux restrictions sur le retrait des investissements étrangers, à la capacité d'identifier et de retenir des gestionnaires locaux ayant les compétences requises et au défi de gérer des activités dans des milieux culturels et géographiques différents. La Société ne peut pas garantir sa conformité en tout temps à toutes les lois applicables, et des violations de ces lois pourraient occasionner des amendes élevées, des sanctions civiles ou pénales, des dommages à la réputation et une diminution du caractère concurrentiel, des litiges ou des mesures réglementaires, ainsi que d'autres conséquences pouvant avoir un effet négatif sur les résultats d'exploitation de la Société.

L'administration présidentielle des États-Unis actuelle a fourni 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 autoassurée 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 mars 2028. Dans un petit nombre de cas, la date d'échéance de la convention collective est passée; dans de tels cas, la Société est généralement en train de renégocier la

convention. La Société ne peut prédire l'incidence que pourraient avoir sur ses activités l'une ou l'autre de ces nouvelles conventions collectives ou le défaut de conclure ces conventions à l'expiration des conventions actuellement en vigueur.

La Société a une expérience limitée avec des employés syndiqués aux États-Unis. Il pourrait y avoir des risques supplémentaires liés à l'augmentation du nombre d'employés syndiqués aux États-Unis découlant de l'acquisition de UPS Freight. L'incidence que les activités syndiquées de la Société pourraient avoir sur les activités non syndiquées est incertaine.

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

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

De plus, la Société et de nombreuses autres sociétés de camionnage souffrent d'un taux élevé de roulement des chauffeurs dans le domaine du transport de lots complets aux États-Unis. Ce taux élevé oblige la Société à embaucher continuellement un nombre important de nouveaux chauffeurs afin d'exploiter l'équipement existant générant des revenus. Les pénuries de chauffeurs sont plus importantes durant les périodes d'expansion économique, tandis que des occasions d'emplois de remplacement, y compris dans les secteurs de la construction et de la fabrication, qui peuvent offrir une meilleure rémunération et/ou plus de temps à la maison, sont plus nombreuses et que la demande pour le fret augmente, ou durant les périodes de ralentissement économique, au cours desquelles des prestations d'assurance-emploi peuvent être accordées et que le financement est limité pour les entrepreneurs indépendants qui veulent acheter de l'équipement, ou la rareté ou l'augmentation des prêts pour les étudiants qui cherchent une aide financière pour payer leurs cours de conduite. De plus, les inscriptions dans les écoles de conduite pourraient être encore plus limitées par les exigences de distanciation sociale liées à la COVID-19, les obligations de vaccination, de tests et de port du masque, et d'autres exigences réglementaires qui réduisent le nombre de chauffeurs admissibles. Le manque de stationnements adéquats pour les camions-tracteurs sur les autoroutes américaines et la congestion créée par des défaillances au chapitre du financement des autoroutes peuvent faire en sorte qu'il soit plus compliqué pour les chauffeurs de respecter les règlements sur les heures de service, ce qui constitue une source de stress supplémentaire pour les chauffeurs et contribue à réduire le bassin de chauffeurs admissibles. La Société utilise des équipes de deux chauffeurs pour les chargements urgents, ce qui augmente encore davantage le nombre de chauffeurs que la Société doit recruter et fidéliser, en comparaison des envois qui ne nécessitent qu'un seul chauffeur par camion-tracteur. La Société suit également des normes d'embauche des chauffeurs, ce qui pourrait réduire encore davantage le bassin de chauffeurs susceptibles d'être embauchés par la Société. Si la Société n'est pas en mesure de continuer d'attirer et de fidéliser un nombre suffisant de chauffeurs, elle pourrait être obligée, entre autres choses, d'ajuster leur rémunération, d'augmenter le nombre de camions-tracteurs sans chauffeur de la Société ou d'exploiter ses activités avec moins de camions, et elle pourrait éprouver des difficultés à respecter les demandes d'expédition, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur la croissance et la rentabilité de la Société.

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

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

Aux termes du programme de surcharge de carburant avec des entrepreneurs indépendants, la Société paie aux entrepreneurs indépendants avec lesquels elle conclut des contrats, une surcharge de carburant qui augmente lorsque les prix du carburant augmentent. Une augmentation importante ou une fluctuation rapide du prix du carburant ferait en sorte que les coûts de la Société en vertu de ce programme seraient plus élevés que les revenus que la Société reçoit aux termes des programmes de surcharge de carburant.

Certaines autorités réglementaires des États-Unis, notamment certaines autorités fiscales, ainsi que les entrepreneurs américains indépendants, ont fait valoir avec de plus en plus d'insistance que dans l'industrie du camionnage, les chauffeurs qui sont des entrepreneurs américains indépendants sont des employés plutôt que des entrepreneurs indépendants, et la classification des entrepreneurs indépendants par la Société a fait l'objet d'audits de ces autorités de temps à autre. Une législation fédérale et étatique des États-Unis a été introduite par le passé visant à simplifier pour les autorités fiscales et d'autres autorités le reclassement d'entrepreneurs indépendants comme employés. Une législation visait à accroître les exigences en matière de tenue de livres pour ceux qui engagent des chauffeurs qui sont des entrepreneurs indépendants et pour accroître les pénalités pour les sociétés qui classent mal leurs employés et sont trouvées coupables de violations des droits de leurs employés en matière d'heures supplémentaires et/ou de rémunération. L'exemple le plus récent est la Protecting the Rights to Organize (« PRO ») Act, qui a été adoptée par la Chambre des représentants des États-Unis et reçue par le Sénat des États-Unis en mars 2021, et qui a été soumise à l'étude du Comité de la santé, de l'éducation, du travail et des pensions du Sénat des États-Unis. La PRO Act propose d'appliquer le « test ABC » (décrit ci-dessous) pour la classification des travailleurs selon les demandes de règlement déposées en vertu de la Federal Fair Labor Standards Act. On ne sait pas si l'une ou l'autre des mesures législatives proposées entrera en vigueur ou si des exemptions seront accordées pour l'industrie à l'égard de toute loi qui en découlera. De plus, les législateurs fédéraux des États-Unis ont tenté d'abolir les règles actuelles en matière d'exonération qui permettent à des contribuables qui satisfont à certains critères de traiter des personnes comme des entrepreneurs indépendants s'ils suivent la pratique reconnue en vigueur depuis longtemps consistant à étendre l'application de la loi des États-Unis intitulée Fair Labor Standards Act aux entrepreneurs indépendants et à imposer des exigences en matière d'avis fondées sur l'emploi ou sur le statut d'entrepreneur indépendant, ainsi que des amendes en cas d'infraction. Certains États des États-Unis ont pris des mesures en vue d'accroître les revenus qu'ils tirent d'éléments comme le chômage, l'indemnisation des accidents de travail et l'impôt sur le revenu, et un reclassement des entrepreneurs indépendants comme des employés aideraient les États qui ont pris de telles mesures. En outre, les tribunaux de certains États américains ont rendu des décisions qui pourraient accroître la probabilité que des entrepreneurs indépendants soient désignés comme des employés dans de tels États.

En septembre 2019, la Californie a adopté une nouvelle loi, A.B. 5 (« AB5 »), ce qui rendait plus difficile pour les travailleurs d'être considérés comme entrepreneurs indépendants (par opposition aux employés). La loi AB5 prévoit que le « critère ABC » à trois volets doit être utilisé pour déterminer la classification des travailleurs dans les revendications salariales. Selon le critère ABC, un travailleur est présumé être un employé, et le fardeau de démontrer son statut d'entrepreneur indépendant incombe à l'entreprise qui l'embauche et ce statut doit satisfaire aux trois critères suivants : a) le travailleur est libre de tout contrôle et de toute direction dans la prestation des services; b) il effectue un travail en dehors du cours normal des activités de l'entreprise qui l'embauche; c) le travailleur exerce habituellement un métier, une profession ou une entreprise indépendants. La façon dont la loi AB5 sera appliquée reste à déterminer. Toutefois, en janvier 2021, la Cour suprême de la Californie a statué que le critère ABC pouvait s'appliquer rétroactivement à tous les cas qui n'étaient pas encore définitifs à la date de la décision initiale, soit avril 2018. Alors que la Loi devait entrer en vigueur en janvier 2020, un juge fédéral américain en Californie a émis une injonction préliminaire interdisant son application dans l'industrie du camionnage pendant la poursuite déposée par la California Trucking Association (« CTA ») afin d'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 déchéance de terme, la conjoncture économique pourrait faire en sorte qu'il soit difficile ou onéreux de refinancer la créance dont l'exigibilité est anticipée, ou la Société pourrait devoir émettre des titres de participation, ce qui pourrait diluer l'actionnariat. Même si la Société obtenait du nouveau financement, elle pourrait ne pas pouvoir profiter de la disponibilité du crédit selon des modalités acceptables. Tout défaut aux termes des conventions de financement de la Société pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa liquidité, sa situation financière et ses résultats opérationnels. En date des présentes, la Société respecte toutes ses obligations et clauses restrictives.

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

L'endettement de la Société pourrait augmenter de temps à autre pour différentes raisons, y compris en conséquence d'acquisitions ou de fluctuations de ses résultats d'exploitation et de ses dépenses en immobilisations. Les ententes régissant l'endettement de la Société, y compris les facilités de crédit et le prêt à terme, arrivent à échéance à diverses dates allant de 2023 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 2022. 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.

**Travail à distance.** La Société a, et continuera d'avoir, une partie de ses employés qui travaillent à domicile à temps plein ou selon des modalités de travail flexibles, ce qui expose la Société à des risques de cybersécurité supplémentaires. Les employés travaillant à distance peuvent exposer l'entreprise à des risques de cybersécurité par : (i) un accès non autorisé à des informations sensibles en raison d'un accès à distance accru, y compris l'utilisation par les employés d'appareils appartenant à l'entreprise et personnels et de fonctions et d'applications de vidéoconférence pour gérer, accéder, discuter ou transmettre des informations confidentielles, (ii) une exposition accrue à l'hameçonnage et à d'autres escroqueries, car les cybercriminels peuvent, entre autres, installer des logiciels malveillants sur les systèmes et l'équipement de la Société et accéder à des informations sensibles, et (iii) la violation des lois internationales, fédérales ou étatiques - des lois spécifiques sur la confidentialité. La Société estime que l'augmentation du nombre d'employés travaillant à distance a progressivement augmenté le profil de cyber-risque de la Société, mais la Société n'est pas en mesure de prédire l'étendue ou les impacts de ces risques pour le moment. Une perturbation importante de nos systèmes de technologie de l'information, un accès non autorisé ou une perte d'informations confidentielles, ou des réclamations légales résultant d'une loi sur la confidentialité pourraient avoir un effet défavorable important sur 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 loi américaine Sarbanes-Oxley Act, 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 reporté des faiblesses importantes au 31 décembre 2021 qui ont été remédiées en 2022, de sorte que l'évaluation de 2022 du contrôle interne à l'égard de l'information financière a conclu que les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces. Si la Société ne se conforme pas à l'article 404 de la loi américaine Sarbanes-Oxley Act et 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.

**Attention portée aux questions environnementales, sociales et de gouvernance (ESG).** Les entreprises font face à une attention croissante de la part des parties prenantes concernant les questions ESG, notamment la gérance environnementale, la responsabilité sociale, la diversité et l'inclusion. Les organisations qui fournissent des informations aux investisseurs sur la gouvernance d'entreprise et les questions connexes ont développé des processus de notation pour évaluer les entreprises sur leur approche des questions ESG. Ces notations sont utilisées par certains investisseurs pour éclairer leurs décisions d'investissement et de vote. Des notations ESG défavorables peuvent conduire à un sentiment négatif envers la Société, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur le cours de l'action de la Société.

## 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<sup>er</sup> janvier 2022 et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers consolidés audités :

Contrats déficitaires — Coût d'exécution d'un contrat  
(Modifications d'IAS 37)

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

### Conventions qui seront adoptées au cours de périodes futures

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

Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (modifications de l'IAS 1)  
Définition des estimations comptables (modifications d'IAS 8)  
Obligation locative découlant d'une cession-bail (modifications d'IFRS 16)

La note 3 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2022 fournit de plus amples renseignements.

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément aux dispositions du Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, et dans la U.S. Securities Exchange Act de 1934 telle que modifiée (la « 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 :

- i) 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;
- ii) 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 le National Instrument 52-109 et la règle 13a-15e) et 15d-15e de l'Exchange Act) dans le but de donner l'assurance raisonnable que :

- iii) 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;
- iv) l'information que la Société est tenue de présenter dans ses rapports en vertu des lois sur les valeurs mobilières est enregistrée, traitée, condensée et présentée dans les délais prescrits par ces lois sur les valeurs mobilières.

Au 31 décembre 2022, une évaluation a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, de la conception et de l'efficacité du fonctionnement des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information de la Société étaient conçus de façon appropriée et fonctionnaient efficacement au 31 décembre 2022.

### 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 le National Instrument 52-109 et la règle 13a-15 (f) et 15d-15 (f) de l'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 2022, une évaluation a été effectuée, sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, 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 de la direction financière ont conclu que les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient conçus de façon appropriée et fonctionnaient efficacement en date du 31 décembre 2022. 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).

L'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2022 a été auditée par KPMG LLP, cabinet d'experts-comptables enregistré qui a audité les états financiers consolidés et qui est inclus dans les états financiers consolidés de la Société. KPMG LLP a conclu que la Société avait maintenu efficacement le contrôle interne à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2022.

### Correction des faiblesses importantes signalées précédemment

Comme il a été mentionné précédemment dans le Rapport de gestion de 2021 et les Rapport de gestion intérimaires de 2022, la Société a relevé deux faiblesses importantes dans le contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société :

- v) **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 ses processus opérationnels, y compris des lacunes liées aux contrôles d'accès, à la gestion des changements et des utilisateurs ayant des accès hautement privilégiés.
- vi) **Processus de commande à l'encaissement** : En raison de la faiblesse importante décrite ci-dessus, les contrôles automatisés et manuels dépendants de l'information provenant des systèmes de TI affectés concernant les 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 étaient également insuffisantes.

Au cours de l'année, la direction a pris des mesures pour corriger ces faiblesses importantes, notamment en améliorant le processus d'examen de l'accès en mettant en œuvre des procédures d'examen normalisées dans l'ensemble des divisions de la Société et en effectuant des examens périodiques. Elle a corrigé les mesures liées à l'accès privilégié élevé en supprimant les accès inutiles et en effectuant des examens

périodiques, ainsi qu'en mettant en œuvre un deuxième niveau d'autorisation d'accès dans la mesure du possible. Enfin, des systèmes et des mécanismes d'établissement de billets ont été mis en œuvre, de même que des matrices d'approbation documentées, pour veiller à ce que les changements soient effectués adéquatement. La direction a testé l'efficacité du fonctionnement de ces contrôles dans le cadre de son évaluation de fin d'année et a alors été en mesure de déterminer que les actions remédiaient à la faiblesse significative.

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

Outre les modifications décrites à la rubrique « Correction des faiblesses importantes signalées précédemment », il n'y a eu aucun changement apporté aux contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière au cours du trimestre clos le 31 décembre 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.



## RAPPORT DU CABINET D'EXPERTS-COMPTABLES INSCRIT ET INDÉPENDANT

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

### Opinion sur les états financiers consolidés

Nous avons effectué l'audit des états consolidés de la situation financière ci-joint de TFI International Inc. (la « Société ») aux 31 décembre 2022 et 2021, des états consolidés connexes du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021, ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés »). À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2022 et 2021, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'elles ont été publiées par l'International Accounting Standards Board.

Nous avons également effectué l'audit, conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (« PCAOB ») des États-Unis, du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société au 31 décembre 2022 en nous fondant sur les critères établis dans le document *Internal Control – Integrated Framework (2013)* publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Commission Treadway et notre rapport daté du 22 février 2023 exprimait une opinion sans réserve sur l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société.

### Fondement de l'opinion

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

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



## **Questions critiques de l'audit**

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

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

Comme il est mentionné aux notes 5(a) et (d) des états financiers consolidés, le 30 avril 2021, la Société a réalisé l'acquisition de UPS Freight, les divisions de transport de lots brisés et de lots complets dédiés de United Parcel Service, Inc. Du fait du regroupement d'entreprises, la Société a acquis, entre autres actifs, des terrains et des bâtiments ayant une juste valeur définitive de 859,2 millions de dollars. La juste valeur des terrains et des bâtiments a été déterminée par la direction à l'aide de la technique par comparaison de marché et de la technique des coûts. Le modèle d'évaluation prend en compte les prix du marché pour des sites comparables, lorsqu'ils sont disponibles, et considère le coût de remplacement amorti qui reflète les ajustements pour la détérioration physique, le cas échéant. Les données d'entrée importantes comprenaient les prix du marché pour des sites comparables et le coût de reconstruction moyen. Au cours de l'exercice 2022, des ajustements ont été apportés aux montants provisoires et il en a découlé une révision des montants comptabilisés au cours de l'exercice 2021. Un profit réalisé sur l'acquisition à des conditions avantageuses définitif de 283,6 M\$ a été comptabilisé à l'état du résultat pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

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

Les procédures qui suivent sont les principales procédures que nous avons mises en œuvre pour traiter cette question critique de l'audit. Nous avons évalué la conception et testé l'efficacité du fonctionnement de certains contrôles internes ayant trait à la mise à jour du processus d'évaluation des terrains et des bâtiments visant à finaliser les montants provisoires. Pour un échantillon de terrains et de bâtiments, nous avons comparé les prix du marché utilisés par la direction à des données de marché externes pour des éléments comparables. Nous avons demandé à des professionnels en évaluation possédant des compétences et des connaissances spécialisées de participer à la mission. Ces professionnels nous ont aidés à évaluer les méthodes d'évaluation et certaines hypothèses utilisées pour établir la juste valeur définitive des terrains et des bâtiments.



## **Appréciation des provisions d'autoassurance**

Comme il est mentionné à la note 17 des états financiers consolidés, les provisions d'autoassurance de la Société s'élevaient à 96,3 millions de dollars au 31 décembre 2022. Comme il est mentionné à la note 3 I), la provision d'autoassurance représente la partie non assurée des demandes de règlements en cours à la fin de l'année. La provision représente les décaissements futurs estimés qui sont associés à la part d'autoassurance pour des demandes de règlement encourues et déposées en fin d'exercice mais non encore déclarées, en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. Les évaluations sont basées sur les antécédents de la Société, notamment les tendances relatives aux règlements et aux paiements.

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

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

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



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

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

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

Montréal, Canada  
Le 22 février 2023



## RAPPORT DU CABINET D'EXPERTS-COMPTABLES INSCRIT ET INDÉPENDANT

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

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

Nous avons effectué l'audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière de TFI International Inc. (la « Société ») au 31 décembre 2022 en nous fondant sur les critères établis dans le document *Internal Control – Integrated Framework (2013)* publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission. À notre avis, la Société a maintenu, dans tous ses aspects significatifs, un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2022, selon les critères établis dans le document *Internal Control – Integrated Framework (2013)* publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission.

Nous avons également effectué l'audit, conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (« PCAOB ») des États-Unis, des états consolidés de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2022 et 2021, des états consolidés connexes du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021 ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés »), et notre rapport daté du 22 février 2023 exprimait une opinion sans réserve sur ces états financiers consolidés.

### ***Fondement de l'opinion***

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



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

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

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

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

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

Montréal, Canada  
Le 22 février 2023

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2021*
<b>Actifs</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		147 117	19 292
Clients et autres débiteurs	7	1 030 726	1 056 023
Fournitures en stock		24 181	24 402
Impôt sur le revenu à recouvrer		12 788	6 080
Charges payées d'avance		38 501	54 518
Actifs détenus en vue de la vente		10 250	1 943
<b>Actifs courants</b>		<b>1 263 563</b>	<b>1 162 258</b>
Immobilisations corporelles	9	2 131 955	2 455 141
Actifs au titre de droits d'utilisation	10	381 640	398 533
Immobilisations incorporelles	11	1 592 110	1 792 921
Placements	12	85 964	31 391
Avantages du personnel	16	4 359	-
Autres actifs		19 192	13 724
Actifs d'impôt différé	18	27 047	29 695
<b>Actifs non courants</b>		<b>4 242 267</b>	<b>4 721 405</b>
<b>Total des actifs</b>		<b>5 505 830</b>	<b>5 883 663</b>
<b>Passifs</b>			
Fournisseurs et autres créditeurs	13	708 768	861 908
Impôt sur le revenu à payer		41 714	16 552
Provisions	17	43 903	39 012
Autres passifs financiers		19 275	10 566
Dette à long terme	14	37 087	363 586
Obligations locatives	15	115 934	115 344
<b>Passifs courants</b>		<b>966 681</b>	<b>1 406 968</b>
Dette à long terme	14	1 278 670	1 244 508
Obligations locatives	15	297 105	313 862
Avantages du personnel	16	-	68 037
Provisions	17	131 736	108 145
Autres passifs financiers		382	8 033
Passifs d'impôt différé	18	368 186	423 755
<b>Passifs non courants</b>		<b>2 076 079</b>	<b>2 166 340</b>
<b>Total des passifs</b>		<b>3 042 760</b>	<b>3 573 308</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Capital social	19	1 089 229	1 133 181
Surplus d'apport	19, 21	41 491	39 150
Cumul des autres éléments du résultat global		(233 321)	(144 665)
Résultats non distribués		1 565 671	1 282 689
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>2 463 070</b>	<b>2 310 355</b>
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	27		
Événements subséquents	29		
<b>Total des passifs et des capitaux propres</b>		<b>5 505 830</b>	<b>5 883 663</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)) et pour changement de présentation (voir note 12).

Les notes des pages 62 à 108 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration :



administrateur

Alain Bédard



administrateur

André Bédard

**TFI International Inc.**
**ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT  
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2022 ET 2021**

<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Note	2022	2021*
Revenus		7 357 064	6 468 785
Surcharge de carburant		1 455 427	751 644
<b>Revenus totaux</b>		<b>8 812 491</b>	<b>7 220 429</b>
Charges liées aux matières et aux services	22	4 592 191	3 815 453
Charges liées au personnel	23	2 362 856	1 974 081
Autres charges opérationnelles		492 291	380 342
Amortissement des immobilisations corporelles	9	248 638	225 007
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	10	126 276	112 782
Amortissement des immobilisations incorporelles	11	55 679	55 243
Profit sur la vente d'une entreprise	6	(73 653)	-
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	5	-	(283 593)
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(59 661)	(24 644)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(210)	(1 282)
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments		(43)	19
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(77 911)	(12 209)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		-	1
<b>Total des charges opérationnelles</b>		<b>7 666 453</b>	<b>6 241 200</b>
<b>Bénéfice opérationnel</b>		<b>1 146 038</b>	<b>979 229</b>
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	24	(1 750)	(5 127)
Charges financières	24	82 147	78 145
<b>Charges financières nettes</b>		<b>80 397</b>	<b>73 018</b>
Bénéfice avant impôt sur le résultat		1 065 641	906 211
Charge d'impôt sur le résultat	25	242 409	151 806
<b>Bénéfice net</b>		<b>823 232</b>	<b>754 405</b>
Bénéfice par action			
Bénéfice de base par action	20	9,21	8,11
Bénéfice dilué par action	20	9,02	7,91

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

Les notes des pages 62 à 108 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars US)	2022	2021*
<b>Bénéfice net</b>	<b>823 232</b>	754 405
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les exercices futurs :		
Écarts de conversion	(10 148)	12 960
Couverture d'investissement net, après impôt	(72 046)	(15 542)
Avantages du personnel, après impôt	292	87
Éléments qui ne peuvent jamais être reclassés en bénéfice :		
Réévaluation des régimes à prestations définies, après impôt	63 508	(4 128)
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :		
(Perte latente) 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	(5 495)	24 147
<b>Autres éléments du résultat global, après impôts</b>	<b>(23 889)</b>	17 524
<b>Total du résultat global</b>	<b>799 343</b>	771 929

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

Les notes des pages 62 à 108 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**TFI International Inc.**
**ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES  
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2022 ET 2021**
*(en milliers de dollars US)*

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Perte latente cumulée d'avantage du régime 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
<b>Solde au 31 décembre 2021*</b>		<b>1 133 181</b>	<b>39 150</b>	<b>(292)</b>	<b>(156 926)</b>	<b>12 553</b>	<b>1 282 689</b>	<b>2 310 355</b>
Bénéfice net		-	-	-	-	-	823 232	823 232
Autres éléments du résultat global, après impôt (Perte réalisée) gain réalisé sur les titres de capitaux propres		-	-	292	(82 194)	(5 495)	63 508	(23 889)
<b>Total du résultat global</b>		-	-	<b>292</b>	<b>(82 194)</b>	<b>(6 754)</b>	<b>887 999</b>	<b>799 343</b>
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt								
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	21	-	16 298	-	-	-	-	16 298
Dividendes aux propriétaires de la Société	19, 21	22 800	(6 298)	-	-	-	-	16 502
Rachat d'actions propres	19	-	-	-	-	-	(102 615)	(102 615)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	19	(68 536)	-	-	-	-	(499 447)	(567 983)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	19, 21	1 784	(7 659)	-	-	-	(2 955)	(8 830)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres								
		(43 952)	2 341	-	-	-	(605 017)	(646 628)
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>1 089 229</b>	<b>41 491</b>	-	<b>(239 120)</b>	<b>5 799</b>	<b>1 565 671</b>	<b>2 463 070</b>
<b>Solde au 31 décembre 2020</b>								
		1 120 049	19 783	(379)	(154 344)	-	803 503	1 788 612
Bénéfice net*		-	-	-	-	-	754 405	754 405
Autres éléments du résultat global, après impôt (Perte réalisée) gain réalisé sur les titres de capitaux propres		-	-	87	(2 582)	24 147	(4 128)	17 524
<b>Total du résultat global</b>		-	-	<b>87</b>	<b>(2 582)</b>	<b>12 553</b>	<b>761 871</b>	<b>771 929</b>
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt								
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	21	-	27 577	-	-	-	-	27 577
Dividendes aux propriétaires de la Société	19, 21	26 324	(3 266)	-	-	-	-	23 058
Rachat d'actions propres	19	-	-	-	-	-	(89 121)	(89 121)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	19	(23 449)	-	-	-	-	(174 704)	(198 153)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	19, 21	10 257	(4 944)	-	-	-	(18 860)	(13 547)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres								
		13 132	19 367	-	-	-	(282 685)	(250 186)
<b>Solde au 31 décembre 2021*</b>		<b>1 133 181</b>	<b>39 150</b>	<b>(292)</b>	<b>(156 926)</b>	<b>12 553</b>	<b>1 282 689</b>	<b>2 310 355</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

Les notes des pages 62 à 108 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Note	2022	2021*
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>			
Bénéfice net		823 232	754 405
Ajustements pour:			
Amortissement des immobilisations corporelles	9	248 638	225 007
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	10	126 276	112 782
Amortissement des immobilisations incorporelles	11	55 679	55 243
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	21	14 648	15 424
Charges financières, montant net	24	80 397	73 018
Charge d'impôt sur le résultat	25	242 409	151 806
Profit sur la vente d'une entreprise	6	(73 653)	-
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		-	(283 593)
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(59 704)	(24 625)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(210)	(1 282)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(77 911)	(12 209)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles		-	1
Avantages du personnel		14 946	(20 193)
Provisions, nettes des paiements		26 044	21 890
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	8	(147 453)	41 940
Intérêts payés		(77 512)	(65 453)
Impôts sur le résultat payés		(224 181)	(188 810)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles</b>		<b>971 645</b>	<b>855 351</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	9	(350 824)	(268 656)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		128 821	92 842
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		131 250	19 869
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	11	(6 120)	(7 143)
Produits de la vente d'immobilisations incorporelles		250	-
Produits de la vente d'une entreprise, déduction faite de la trésorerie vendue	6	546 228	-
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(158 251)	(1 008 131)
Achats de placements		(80 551)	(35 913)
Produits de la vente de placements		12 930	40 686
Autres		(311)	3 789
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>		<b>223 422</b>	<b>(1 162 657)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>			
Diminution (augmentation) nette du découvert bancaire		7 490	(7 173)
Produits tirés de la dette à long terme	14	334 164	661 039
Remboursement de la dette à long terme	14	(369 692)	(43 868)
(Augmentation) diminution nette des facilités renouvelables	14	(236 502)	118 859
Remboursement des obligations locatives	15	(123 606)	(115 336)
Remboursement des autres passifs financiers		(21 108)	(11 216)
Dividendes versés		(97 321)	(85 386)
Rachat d'actions propres	19	(567 983)	(198 153)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	19	16 502	20 114
Paieement pour le règlement d'unités d'actions restreintes		(9 186)	(16 579)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>		<b>(1 067 242)</b>	<b>322 301</b>
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>127 825</b>	<b>14 995</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice		19 292	4 297
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice</b>		<b>147 117</b>	<b>19 292</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

Les notes des pages 62 à 108 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**11. Entité publiante**

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

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

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

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

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

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 22 février 2023.

**b) Base d'évaluation**

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

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

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

**c) Monnaie fonctionnelle et de présentation**

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

La monnaie fonctionnelle de la Société est le dollar canadien (« \$ CA »). Les gains et les pertes de change découlant de l'application du dollar américain comme monnaie de présentation, tandis que le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle, sont inclus dans l'écart de conversion cumulé et couverture d'investissement net.

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

**d) Utilisation d'estimations et recours au jugement**

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

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

d'autoassurance et autres provisions et éventualités. Ces estimations et hypothèses sont fondées sur les meilleures estimations de la direction et font appel à ses jugements.

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

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

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

Note 16 – Détermination des estimations et des hypothèses relatives à l'évaluation de l'obligation au titre des prestations constituées.

Note 17 - Détermination des estimations et des hypothèses utilisées dans le cadre de l'évaluation des provisions pour litiges et d'autoassurance.

### 3. Principales conventions comptables

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

#### a) Méthode de consolidation

##### i) Regroupements d'entreprises

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

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

##### ii) Filiales

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

##### iii) Transactions éliminées au moment de la consolidation

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

#### b) Monnaies étrangères

##### i) Transactions en monnaie étrangère

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

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

charges libellés en devises étrangères sont convertis à la date des transactions. Les gains et les pertes sont comptabilisés dans le bénéfice.

## ii) Établissements étrangers

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

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

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

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

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

## c) Instruments financiers

### i) Actifs financiers non dérivés

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

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

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

#### **Actifs financiers évalués au coût amorti**

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

- l'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs dans l'intention de percevoir les flux de trésorerie contractuels; et

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

- les modalités contractuelles de l'actif financier donnent lieu à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts à des dates précises.

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

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

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

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

#### ***Actifs financiers évalués à la juste valeur***

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

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

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

#### **ii) Passifs financiers non dérivés**

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

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

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

#### ***Passifs financiers évalués au coût amorti***

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

***Passifs financiers évalués à la juste valeur***

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

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

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

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

**iv) Instruments financiers dérivés**

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

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

**d) Comptabilité de couverture**

La direction applique une stratégie de gestion des risques visant à réduire la variabilité du résultat net et des flux de trésorerie associée à l'exposition aux risques de marché. La comptabilité de couverture est utilisée pour réduire cette variabilité à un degré acceptable. Les instruments de couverture utilisés par le Groupe réduisent les expositions aux fluctuations de la monnaie.

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

***Couverture d'un investissement net***

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

Les écarts de change résultant de la reconversion d'un passif financier désigné comme couverture d'un investissement net dans un établissement étranger sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où la couverture est efficace, et ils sont présentés dans les écarts de conversion cumulés dans les capitaux propres. Dans la mesure où la couverture est

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

inefficace, ces écarts sont comptabilisés dans le résultat net. Lors de la cession de l'investissement net couvert, le montant pertinent de la réserve de conversion est transféré au résultat net en tant que profit ou perte sur la cession.

#### e) Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### f) Immobilisations incorporelles

##### i) Goodwill

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

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

##### ii) Autres immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### g) Actifs loués

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### h) Fournitures en stock

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

#### i) Dépréciation

##### *Actifs non financiers*

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

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

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

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

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

#### j) Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

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

#### k) Avantages du personnel

##### i) Régimes à cotisations définies

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

##### ii) Régimes à prestations définies

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

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

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

##### iii) Avantages à court terme

Les obligations au titre des avantages à court terme sont évaluées sur une base non actualisée et passées en charges à mesure que le service correspondant est rendu. Un passif est comptabilisé pour le montant qui devrait être payé au titre des régimes d'attribution de primes ou d'intéressement réglés en trésorerie à court terme si le Groupe a une obligation actuelle, juridique ou implicite, de payer ce montant en contrepartie de services passés rendus par l'employé et si l'obligation peut être estimée de façon fiable.

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

**iv) Transactions dont le paiement est fondé sur des actions**

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

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

**v) Indemnités de fin de contrat de travail**

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

**i) Provisions**

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

**Autoassurance**

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

**m) Constatation des revenus**

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

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

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

**n) Autres charges opérationnelles**

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

**o) Produits financiers et charges financières**

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

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

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

**p) Impôt sur le résultat**

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

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

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

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

**q) Bénéfice par action**

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

**r) Information sectorielle**

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

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

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

**s) Subventions gouvernementales**

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

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

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers 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<sup>er</sup> 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 sur les états financiers consolidés du Groupe.

***Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées***

Les nouvelles normes suivantes n'étaient pas en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 et n'ont pas été appliquées au moment de l'établissement des présents états financiers consolidés :

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

Le 23 janvier 2020, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 1, *Présentation des états financiers* (les « modifications de 2020 »), qui visent à clarifier le classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants. Le 31 octobre 2022, l'IASB a publié *Passifs non courants assortis de clauses restrictives (modifications d'IAS 1)* (les « modifications de 2022 »), dans le but d'améliorer les informations que les entités fournissent sur les emprunts à long terme assortis de clauses restrictives. Les modifications de 2020 et les modifications de 2022 (collectivement, « les Modifications ») s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024. L'application anticipée est permise. Une société qui applique les modifications de 2020 plus tôt est tenue d'appliquer aussi les modifications de 2022.

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

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 exister à la date de clôture et être substantiel. Les Modifications ont reconfirmé que seules les clauses restrictives auxquelles une société doit se conformer au plus tard à la date de clôture ont une incidence sur le classement d'un passif en tant que passif courant ou non courant. Les clauses restrictives auxquelles une société doit se conformer après la date de clôture n'ont pas d'incidence sur le classement à cette date.

Les Modifications clarifient également la manière dont une société classe un passif qui comprend une option de conversion au gré de l'autre partie. Les Modifications stipulent que :

- le règlement d'un passif comprend le transfert d'instruments de capitaux propres de l'entité à l'autre partie;
- lors du classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants, une société peut omettre uniquement les options de conversion comptabilisées en tant que capitaux propres

L'ampleur de l'impact 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'adoption des modifications ne devrait pas avoir d'incidence importante.

#### *Obligation locative dans une vente et cession-bail*

Le 22 septembre 2022, l'IASB a publié Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16). Les modifications entrent en vigueur pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1er janvier 2024. L'adoption anticipée est permise. L'amendement introduit un nouveau modèle comptable qui a un impact sur la façon dont un vendeur-preneur comptabilise les paiements de location variables qui surviennent dans une transaction de cession-bail. Les modifications précisent que lors de la comptabilisation initiale, le vendeur-preneur inclut les paiements de location variables lorsqu'il évalue une obligation locative résultant d'une transaction de cession-bail et qu'après la comptabilisation initiale, le vendeur-preneur applique les exigences générales pour la comptabilisation ultérieure du contrat de location de sorte qu'il ne comptabilise aucun gain ou perte lié au droit d'usage qu'il conserve. Les amendements doivent être appliqués de manière rétrospective, ce qui oblige les vendeurs-preneurs à réévaluer et éventuellement à retraiter les transactions de cession-bail conclues depuis la mise en œuvre d'IFRS 16 en 2019. L'ampleur de l'impact de l'adoption des amendements n'a pas encore été déterminée.

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

#### 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 <sup>(a)</sup>	Cueillette, regroupement, transport et livraison de petits chargements.
Transport de lots complets <sup>(b)</sup>	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) À compter du deuxième trimestre de l'exercice 2021, étant donné l'acquisition de UPS Ground Freight, Inc., le secteur du transport de lots brisés regroupe désormais le secteur du transport de lots brisés canadien et le secteur du transport de lots brisés américain. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires, entre autres, en ce qui concerne la nature des services offerts et les méthodes utilisées pour distribuer leurs services. En outre, ces segments ont des caractéristiques économiques similaires en ce qui concerne la marge brute attendue à long terme, les niveaux de capital investi et les tendances du marché.

(b) Avant le 31 août 2022, 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. Le 31 août 2022, le Groupe a vendu les activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI, opérant principalement dans le secteur du transport de lots complets conventionnels américain. Suite à la vente, les activités commerciales restantes du secteur du transport de lots complets conventionnels américain du Groupe ont été transférées au secteur de services spécialisés de lots complets. Étant donné que le transfert s'est effectué entre les secteurs opérationnels du même secteur isolable et que les critères d'agrégation ont continué à être respectés, il n'y a eu aucun impact sur les résultats des secteurs isolables.

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

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

	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
<b>2022</b>							
Revenus <sup>(1)</sup>	498 972	3 243 556	1 986 331	1 689 122	-	(60 917)	7 357 064
Surcharge de carburant <sup>(1)</sup>	151 872	779 607	464 707	74 158	-	(14 917)	1 455 427
Revenus totaux <sup>(1)</sup>	650 844	4 023 163	2 451 038	1 763 280	-	(75 834)	8 812 491
Bénéfice opérationnel	134 306	470 807	366 868	140 446	33 611	-	1 146 038
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	26 532	152 666	212 430	38 244	721	-	430 593
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	-	-	43	-	-	-	43
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	55 714	22 197	-	-	-	77 911
Profit sur la vente d'une entreprise	-	-	-	-	73 653	-	73 653
Immobilisations incorporelles	180 119	167 798	775 464	468 547	182	-	1 592 110
Total des actifs	362 724	2 275 672	1 861 093	731 564	274 777	-	5 505 830
Total des passifs	126 383	836 937	464 962	239 916	1 374 687	(125)	3 042 760
Additions d'immobilisations corporelles	15 097	168 667	165 953	1 150	402	-	351 269

<b>2021*</b>							
Revenus <sup>(1)(2)</sup>	560 147	2 440 640	1 901 157	1 620 926	-	(54 085)	6 468 785
Surcharge de carburant <sup>(1)(2)</sup>	81 302	374 750	261 595	41 146	-	(7 149)	751 644
Revenus totaux <sup>(1)</sup>	641 449	2 815 390	2 162 752	1 662 072	-	(61 234)	7 220 429
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	108 440	572 798	230 189	142 794	(74 992)	-	979 229
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	26 404	116 060	211 561	38 208	799	-	393 032
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(16)	-	(3)	-	-	(19)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	1 640	10 569	-	-	-	12 209
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses <sup>(3)</sup>	-	271 593	-	12 000	-	-	283 593
Immobilisations incorporelles	193 765	188 604	955 608	454 612	332	-	1 792 921
Total des actifs	379 881	2 351 138	2 317 615	746 638	88 391	-	5 883 663
Total des passifs	128 599	957 148	559 438	248 122	1 680 135	(134)	3 573 308
Additions d'immobilisations corporelles	19 347	65 543	181 313	809	161	-	267 173

<sup>(1)</sup> Inclus le revenus intersectoriels et surcharge de carburant intersectorielle

\* Retraité pour:

<sup>(2)</sup> Changements de présentation pour cohérence avec la présentation de l'exercice en cours : Les « revenus et surcharges de carburant intersectoriels » présentés séparément dans les périodes précédentes sont désormais présentés dans les « revenus » et « surcharge de carburant ».

<sup>(3)</sup> Ajustements des montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight de l'exercice précédente (voir note 5d))

### Informations géographiques

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

	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Éliminations	Total
<b>2022</b>						
Canada	650 844	667 506	1 182 198	256 714	(34 202)	2 723 060
États-Unis	-	3 355 657	1 268 840	1 488 941	(41 632)	6 071 806
Mexique	-	-	-	17 625	-	17 625
Revenus totaux	650 844	4 023 163	2 451 038	1 763 280	(75 834)	8 812 491
<b>2021</b>						
Canada	641 449	576 311	912 166	269 568	(31 193)	2 368 301
États-Unis	-	2 239 079	1 250 586	1 370 843	(30 041)	4 830 467
Mexique	-	-	-	21 661	-	21 661
Revenus totaux	641 449	2 815 390	2 162 752	1 662 072	(61 234)	7 220 429

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

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

	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2021*
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	1 848 746	1 933 050
États-Unis	2 256 959	2 698 630
Mexique	-	14 915
	<b>4 105 705</b>	<b>4 646 595</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

## 5. Regroupements d'entreprises

### a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis onze entreprises en 2022, qui ne sont pas considérées comme significatives. Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Durant l'année terminée le 31 décembre 2022, les entreprises non significatives, dans l'ensemble, ont généré des revenus et un bénéfice net de 100,6 M\$ et 5,9 M\$ respectivement depuis les acquisitions.

Si les acquisitions non significatives avaient eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2022, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 235,7 M\$ et 18,1 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<sup>er</sup> janvier 2022 et a ajusté pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôt sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif.

Durant 2022, des coûts de transaction de 0,1 M\$ ont été engagés relativement à l'acquisition des entreprises mentionnée ci-dessus et ont été comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la répartition du prix d'achat sur les éléments identifiables de l'actif net et du goodwill des acquisitions de 2022. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs n'ont pas encore été obtenues pour ces acquisitions. Le Groupe finalisera la répartition du prix d'achat à mesure qu'il obtiendra plus de renseignements.

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

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	31 décembre 2022*
Trésorerie et équivalents de trésorerie		863
Clients et autres débiteurs		28 231
Fournitures en stock et charges payées d'avance		2 179
Immobilisations corporelles	9	70 959
Actifs au titre de droits d'utilisation	10	28 269
Immobilisations incorporelles	11	45 740
Autres actifs		368
Fournisseurs et autres créditeurs		(10 327)
Impôt sur le revenu à payer		(1 465)
Provisions	17	(280)
Obligations locatives	15	(28 269)
Passifs d'impôt différé	18	(13 848)
Total de l'actif net identifiable		122 420
Total de la contrepartie transférée		181 608
Goodwill	11	59 188
Trésorerie		159 114
Contrepartie conditionnelle		22 494
Total de la contrepartie transférée		181 608

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

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

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 28,4 M\$, dont une tranche de 0,1 M\$ était considérée comme irrécouvrable à la date d'acquisition.

En ce qui a trait au goodwill et aux immobilisations incorporelles acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises en 2022, un montant de 2,9 M\$ est déductible aux fins de l'impôt.

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis dix entreprises en 2021, dont UPS Ground Freight, Inc. (« UPS Freight »), renommée TForce Freight, Inc. (« TForce Freight ») en avril 2021, est considérée comme significative. Les autres acquisitions ne sont pas considérées comme significatives.

Le 30 avril 2021, le Groupe a réalisé l'acquisition de UPS Freight, les divisions de transport de lots brisés et de lots complets dédiés de United Parcel Service, Inc., Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 864,6 M\$. La transaction a été financée par les fonds en caisse et le solde a été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable non garantie. La juste valeur estimée des actifs nets identifiables acquis, y compris la juste valeur des relations clients acquises, dépassait le prix d'achat, générant un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses préliminaire de 283,6 M\$ dans les secteurs de transport de lots brisés et de la logistique (271,6 M\$ et 12,0 M\$ respectivement). Le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses résulte principalement de l'évaluation de la juste valeur des immobilisations corporelles de l'entreprise. Durant l'année terminée le 31 décembre 2021, l'entreprise a généré des revenus et un bénéfice net de 2 334,4 M\$ et 122,6 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 283,6 M\$) respectivement depuis l'acquisition.

Si l'acquisition de UPS Freight avait eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 3 438,3 M\$ et 146,0 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 283,6 M\$). Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si l'acquisition avait eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et a ajusté pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôt sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif.

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

Si les acquisitions non significatives avaient eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2021, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 174,9 M\$ et 5,6 M\$ (excluant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 283,6 M\$). Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si l'acquisition avait eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et a ajusté pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôt sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif.

En ce qui a trait au goodwill et aux immobilisations incorporelles acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises en 2021, un montant de 5,7 M\$ est déductible aux fins de l'impôt.

Durant 2021, des coûts de transaction de 8,7 M\$ ont été engagés relativement à l'acquisition des entreprises mentionnée ci-dessus et ont été comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

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

Le tableau ci-dessous présente la répartition du prix d'achat au 31 décembre 2021 :

Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge	Note	UPS Freight (réévalué - voir note 5d))*	Autres**	31 décembre 2021
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6	11 570	11 576
Clients et autres débiteurs		328 468	23 806	352 274
Fournitures en stock et charges payées d'avance		26 643	3 500	30 143
Immobilisations corporelles		1 309 465	86 872	1 396 337
Actifs au titre de droits d'utilisation	10	100 971	10 619	111 590
Immobilisations incorporelles	11	18 856	25 914	44 770
Autres actifs		8 133	65	8 198
Fournisseurs et autres créditeurs		(209 474)	(14 470)	(223 944)
Impôt sur le revenu à payer		-	(2 668)	(2 668)
Avantages du personnel		(65 849)	-	(65 849)
Provisions	17	(74 867)	(222)	(75 089)
Autres passifs non courants		(56)	(6)	(62)
Dette à long terme	14	-	(3 484)	(3 484)
Obligations locatives	15	(100 971)	(10 619)	(111 590)
Passifs d'impôt différé	18	(193 125)	(17 785)	(210 910)
Total de l'actif net identifiable		1 148 200	113 092	1 261 292
Total de la contrepartie transférée		864 607	162 313	1 026 920
Goodwill	11	-	49 221	49 221
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses		(283 593)	-	(283 593)
Trésorerie		864 607	155 100	1 019 707
Contrepartie conditionnelle		-	7 213	7 213
Total de la contrepartie transférée		864 607	162 313	1 026 920

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

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

Les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer la juste valeur des terrains et des bâtiments (859,2 M\$) et les relations clients (12,0 M\$) acquis concernant UPS Freight étaient les suivantes :

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

## b) Goodwill

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

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

Secteur opérationnel	Secteur isolable	31 décembre 2022*	31 décembre 2021*
Transport de lots brisés canadien	Transport de lots brisés	-	(225)
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	811	4 079
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	35 865	42 546
Transport de lots complets américain	Transport de lots complets	-	2 846
Logistique	Logistique	22 512	(25)
		59 188	49 221

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

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

**c) Contrepartie conditionnelle**

La contrepartie conditionnelle pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022 est liée à des regroupements d'entreprise non significatifs et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. La contrepartie est conditionnelle à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour les périodes futures. Le montant maximum payable est de 22,5 M\$ dans moins d'un an, et 21,0 M\$ ont été payés avant la fin d'année.

La contrepartie conditionnelle pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021 est liée à des regroupements d'entreprise non significatifs et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. La juste valeur a été déterminée en tenant compte des flux de trésorerie estimatifs actualisés selon un taux de 3,9% et 6,4%. Ces contreparties sont conditionnelles à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour les périodes futures. Le montant maximum payable est de 0,4 M\$ dans un an et 7,6 M\$ dans deux ans.

Au 31 décembre 2022, la balance de la contrepartie conditionnelle est de 8,8 M\$ (2021 - 8.7 M\$) et est 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. Cette acquisition a été comptabilisée en vertu des dispositions de la norme IFRS 3.

Tel que requis par la norme IFRS 3, les justes valeurs provisoires ont été réévaluées à la lumière de l'information obtenue durant la période d'évaluation suivant l'acquisition et les ajustements sont requis d'être reflétés rétrospectivement à compter de la date d'acquisition. Par conséquent, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs assumés de UPS Ground Freight Inc. au cours de l'exercice 2021 a été ajustée au cours du trimestre terminé le 30 juin 2022 lorsque la répartition du prix d'acquisition a été complétée et, par conséquent, les informations comparatives au 31 décembre 2021 inclus dans ces états financiers consolidés ont été révisés tel que détaillé ci-dessous. L'ajustement des informations financières de la période précédente à compter de la date d'acquisition à ce jour a entraîné un gain supplémentaire de 90,0 M\$ sur le profit réalisé à des conditions avantageuses, ce qui a entraîné le retraitement des informations financières du 30 juin 2021. Le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses d'un montant de 283,6 M\$ a conséquemment été comptabilisé dans l'état des résultats pour l'exercice clos le 31 décembre 2021.

	Juste valeur provisoire au 31 déc. 2021	Ajustement durant la période d'évaluation de Q2-2022	Juste valeur réévaluée finale
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	-	6
Clients et autres débiteurs	328 468	-	328 468
Fournitures en stock et charges payées d'avance	26 643	-	26 643
Immobilisations corporelles	1 186 198	123 267	1 309 465
Actifs au titre de droits d'utilisation	100 971	-	100 971
Immobilisations incorporelles	18 856	-	18 856
Autres actifs	860	7 273	8 133
Fournisseurs et autres créditeurs	(208 928)	(546)	(209 474)
Impôt sur le revenu à payer	302	(302)	-
Avantages du personnel	(65 849)	-	(65 849)
Provisions	(50 352)	(24 515)	(74 867)
Autres passifs non courants	(56)	-	(56)
Obligations locatives	(100 971)	-	(100 971)
Passifs d'impôt différé	(177 992)	(15 133)	(193 125)
Total de l'actif net identifiable	1 058 156	90 044	1 148 200
Total de la contrepartie transférée	864 607	-	864 607
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(193 549)	(90 044)	(283 593)
Total de la contrepartie transférée	864 607	-	864 607

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

**e) Ajustement aux montants provisoires des regroupements d'entreprises non significatifs 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 diverses 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 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, et ont été inclus dans les autres acquisitions de 2022.

**6. Vente d'une entreprise**

Le 31 août 2022, les activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI ont été vendues à Heartland Express pour une contrepartie totale nette de 553,0 M\$, qui comprend une contrepartie en espèces, des ajustements du fonds de roulement net et est nette des coûts de vente supplémentaires de 4,5M\$. La contrepartie totale est assujettie à des ajustements du fonds de roulement additionnels et toujours sous réserve de l'acceptation de l'acheteur à compter du dépôt de ces états financiers. La vente a résulté en un gain sur vente d'une entreprise de 73,7 M\$. L'entité opérait principalement dans le segment opérationnel du transport conventionnel de lots complets américain du secteur isolable du transport conventionnel de lots complets du Groupe. Le Groupe a conservé les divisions Dedicated et U.S. Logistics (fournisseurs de services logistiques basés aux États-Unis sans actifs), qui continuent d'être reportées dans le secteur isolable de transport de lots complets. TFI a également retenu les réclamations d'accident et d'indemnisation des travailleurs pré-fermeture.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des actifs nets disposés :

	Note	31 décembre 2022
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6 790
Clients et autres débiteurs		77 877
Fournitures en stock et charges payées d'avance		7 856
Immobilisations corporelles	9	321 123
Actifs au titre de droits d'utilisation	10	3 203
Immobilisations incorporelles	11	42 599
Goodwill	11	144 551
Autres actifs		306
Cumul des autres éléments du résultat global – écarts de conversion cumulés		2 737
Fournisseurs et autres créditeurs		(46 776)
Impôt sur le revenu à payer		(564)
Avantages du personnel		(1 302)
Provisions	17	(1 465)
Obligations locatives	15	(3 129)
Passifs d'impôt différé	18	(74 441)
Total de l'actif net identifiable		479 365
Total de la contrepartie reçue		553 018
Profit sur la vente d'une entreprise		73 653

Le goodwill cédé a été attribué, conformément à ce qui est indiqué ci-dessous, aux secteurs opérationnels qui représentent le niveau de suivi interne minimal du goodwill :

Secteur opérationnel	Secteur isolable	31 décembre 2022
Transport de lots complets américain	Transport de lots complets	141 056
Logistique	Logistique	3 495
		144 551

**7. Clients et autres débiteurs**

	31 décembre, 2022	31 décembre, 2021
Comptes clients, nets des pertes de crédit attendues	966 428	986 783
Autres débiteurs	64 298	69 240
	1 030 726	1 056 023

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

La note 26 a) et d) donne des renseignements sur les risques de crédit et de change auxquels le Groupe est exposé en lien avec les clients et autres débiteurs.

Au 31 décembre 2022, les créances clients comprenaient 48,5 M\$ en soldes des revenus en transit (31 décembre 2021 – 58,2 M\$). En raison de la nature à court terme des services de transport et de logistique fournis par le Groupe, ces services devraient être achevés dans la semaine suivant la fin de l'année.

**8. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie**
*Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel*

	2022	2021
Clients et autres débiteurs	(59 105)	(101 664)
Fournitures en stock	(1 498)	(1 233)
Charges payées d'avance	9 924	(9 455)
Fournisseurs et autres créditeurs	(96 774)	154 292
	<b>(147 453)</b>	<b>41 940</b>

**9. Immobilisations corporelles**

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
<b>Coût</b>					
Solde au 31 décembre 2020		314 804	1 267 617	134 234	1 716 655
Regroupements d'entreprises**	5	889 657	445 656	61 024	1 396 337
Autres additions		36 902	217 080	13 191	267 173
Cessions		(1 473)	(177 992)	(8 773)	(188 238)
Transfert aux actifs au titre de droits d'utilisation		-	21 474	-	21 474
Reclassement (dans les) des actifs détenus en vue de la vente		(8 843)	1 023	-	(7 820)
Incidence des variations des taux de change		2 221	(2 395)	1 089	915
Solde au 31 décembre 2021		1 233 268	1 772 463	200 765	<b>3 206 496</b>
Regroupements d'entreprises*	5	2 003	66 240	2 716	<b>70 959</b>
Autres additions		46 928	286 277	18 064	<b>351 269</b>
Cessions		(678)	(122 946)	(9 370)	<b>(132 994)</b>
Vente d'une entreprise	6	(31 356)	(452 547)	(1 817)	<b>(485 720)</b>
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(67 203)	-	-	<b>(67 203)</b>
Incidence des variations des taux de change		(15 972)	(47 939)	(5 570)	<b>(69 481)</b>
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>1 166 990</b>	<b>1 501 548</b>	<b>204 788</b>	<b>2 873 326</b>

**Amortissement**

Solde au 31 décembre 2020		59 817	494 322	88 088	642 227
Amortissement		16 301	187 895	20 811	225 007
Cessions		(1 332)	(110 341)	(8 347)	(120 020)
Transfert des actifs au titre de droits d'utilisation		-	5 746	-	5 746
Reclassement (dans les) des actifs détenus en vue de la vente		(2 997)	424	-	(2 573)
Incidence des variations des taux de change		223	(153)	898	968
Solde au 31 décembre 2021		72 012	577 893	101 450	<b>751 355</b>
Amortissement		21 353	203 431	23 854	<b>248 638</b>
Cessions		(137)	(56 549)	(7 191)	<b>(63 877)</b>
Vente d'une entreprise	6	(6 837)	(157 618)	(142)	<b>(164 597)</b>
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(5 426)	-	-	<b>(5 426)</b>
Incidence des variations des taux de change		2 175	(23 885)	(3 012)	<b>(24 722)</b>
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>83 140</b>	<b>543 272</b>	<b>114 959</b>	<b>741 371</b>

**Valeurs comptables nettes**

Solde au 31 décembre 2021		1 161 256	1 194 570	99 315	2 455 141
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>1 083 850</b>	<b>958 276</b>	<b>89 829</b>	<b>2 131 955</b>

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

\*\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

Au 31 décembre 2022, 1,3 M\$ sont inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (1,0 M\$ au 31 décembre 2021).

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

**Garantie**

Au 31 décembre 2022, une certaine portion du matériel roulant est donnée en garantie des contrats de vente conditionnelle, pour une valeur comptable de 126,4 M\$ (144,5 M\$ au 31 décembre 2021) (voir note 14).

**10. Actifs au titre de droits d'utilisation**

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
<b>Coût</b>					
Solde au 31 décembre 2020		452 106	191 164	2 290	645 560
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(21 474)	-	(21 474)
Autres additions		37 768	51 494	1 084	90 346
Regroupements d'entreprises*	5	57 916	52 465	1 209	111 590
Décomptabilisation**		(39 842)	(40 434)	(668)	(80 944)
Incidence des variations des taux de change		2 329	495	(12)	2 812
Solde au 31 décembre 2021		510 277	233 710	3 903	747 890
Autres additions		62 353	53 906	962	117 221
Regroupements d'entreprises*	5	14 217	14 052	-	28 269
Vente d'une entreprise	6	(238)	(5 780)	-	(6 018)
Décomptabilisation**		(31 475)	(34 221)	(977)	(66 673)
Incidence des variations des taux de change		(26 343)	(9 624)	(91)	(36 058)
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>528 791</b>	<b>252 043</b>	<b>3 797</b>	<b>784 631</b>
<b>Amortissement</b>					
Solde au 31 décembre 2020		232 541	74 503	1 231	308 275
Transfert aux immobilisations corporelles		-	(5 746)	-	(5 746)
Amortissement		59 719	51 953	1 110	112 782
Décomptabilisation**		(35 691)	(30 926)	(579)	(67 196)
Incidence des variations des taux de change		938	308	(4)	1 242
Solde au 31 décembre 2021		257 507	90 092	1 758	349 357
Amortissement		66 036	59 101	1 139	126 276
Vente d'une entreprise	6	(130)	(2 685)	-	(2 815)
Décomptabilisation**		(22 733)	(26 783)	(1 082)	(50 598)
Incidence des variations des taux de change		(14 424)	(4 754)	(51)	(19 229)
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>286 256</b>	<b>114 971</b>	<b>1 764</b>	<b>402 991</b>
<b>Valeurs comptables nettes</b>					
Solde au 31 décembre 2021		252 770	143 618	2 145	398 533
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>242 535</b>	<b>137 072</b>	<b>2 033</b>	<b>381 640</b>

\* 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.

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

## 11. Immobilisations incorporelles

	Note	Goodwill	Autres immobilisations incorporelles				Total
			Relations clients	Marques de commerce	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	
<b>Coût</b>							
Solde au 31 décembre 2020		1 523 626	574 942	86 402	14 688	22 524	2 222 182
Regroupements d'entreprises*	5	49 221	29 130	4 166	4 405	7 069	93 991
Autres additions		-	3 263	-	-	3 880	7 143
Extinction		-	(18 357)	(1 178)	(1 027)	(1 510)	(22 072)
Incidence des variations des taux de change		(556)	(464)	(579)	(118)	33	(1 684)
Solde au 31 décembre 2021		1 572 291	588 514	88 811	17 948	31 996	2 299 560
Regroupements d'entreprises*	5	59 188	38 121	3 846	3 727	46	104 928
Autres additions		-	-	-	-	6 120	6 120
Cessions		-	-	(380)	-	-	(380)
Vente d'une entreprise	6	(210 806)	(33 312)	(28 589)	(150)	(1 075)	(273 932)
Extinction		-	(61 985)	(19 058)	(836)	(1 321)	(83 200)
Incidence des variations des taux de change		(61 328)	(17 641)	(1 950)	(682)	(644)	(82 245)
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>1 359 345</b>	<b>513 697</b>	<b>42 680</b>	<b>20 007</b>	<b>35 122</b>	<b>1 970 851</b>
<b>Amortissement et dépréciation</b>							
Solde au 31 décembre 2020		148 016	261 599	43 636	5 304	15 964	474 519
Amortissement		-	44 862	3 274	3 378	3 729	55 243
Extinction		-	(18 357)	(1 178)	(1 027)	(1 509)	(22 071)
Incidence des variations des taux de change		(536)	(526)	(57)	11	56	(1 052)
Solde au 31 décembre 2021		147 480	287 578	45 675	7 666	18 240	506 639
Amortissement		-	43 538	4 764	3 702	3 675	55 679
Cessions		-	-	(130)	-	-	(130)
Vente d'une entreprise	6	(66 255)	(16 669)	(2 996)	(26)	(836)	(86 782)
Extinction		-	(61 985)	(19 058)	(836)	(1 321)	(83 200)
Incidence des variations des taux de change		(3 213)	(8 210)	(1 205)	(376)	(461)	(13 465)
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>78 012</b>	<b>244 252</b>	<b>27 050</b>	<b>10 130</b>	<b>19 297</b>	<b>378 741</b>
<b>Valeurs comptables nettes</b>							
Solde au 31 décembre 2021		1 424 811	300 936	43 136	10 282	13 756	1 792 921
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>		<b>1 281 333</b>	<b>269 445</b>	<b>15 630</b>	<b>9 877</b>	<b>15 825</b>	<b>1 592 110</b>

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

En 2022, les activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actifs au Mexique de CFI ont été vendues à Heartland Express, y compris les marques de commerce à durée de vie indéfinie. Au 31 décembre 2022, il n'y a pas d'immobilisations incorporelles significatives à durée de vie indéfinie.

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

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

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

Au 31 décembre 2022, le Groupe a soumis à son test de dépréciation annuel le goodwill de ses secteurs opérationnels, qui représentent le niveau minimal auquel ce goodwill est suivi au sein du Groupe aux fins de la communication de l'information de gestion. Les valeurs comptables totales du goodwill attribué à chaque secteur opérationnel s'établissent comme suit :

Secteur isolable / secteur opérationnel	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Livraison de colis et courrier	177 941	190 853
Transport de lots brisés		
Transport de lots brisés canadien	128 449	137 638
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	87 604	93 152
Services spécialisés de lots complets*	546 674	536 267
Transport de lots complets américain*	-	141 064
Logistique	340 665	325 837
	<b>1 281 333</b>	<b>1 424 811</b>

\* Le 31 août 2022, TFI International a vendu les activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actifs au Mexique de CFI, opérant principalement dans le segment opérationnel de transport de lots complets américain. Après la vente, les activités commerciales restantes du secteur d'exploitation transport de lots complets conventionnel américains de TFI International ont été transférées au secteur d'exploitation transport de lots complets services spécialisés. Ceci a résulté au retraitement rétrospectif du goodwill de 104,5 M\$ transféré du secteur d'exploitation de lots complets américain aux services spécialisés de lots complets en 2021.

Les résultats du test au 31 décembre 2022 ont permis de déterminer que les valeurs recouvrables des secteurs opérationnels du Groupe dépassaient leurs valeurs comptables respectives.

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

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

Secteur isolable / secteur opérationnel	2022	2021
Livraison de colis et courrier	11,5%	9,3%
Transport de lots brisés		
Transport de lots brisés canadien	11,5%	9,3%
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	13,9%	11,7%
Services spécialisés de lots complets*	12,7%	10,5%
Transport de lots complets américain*	-	10,5%
Logistique	10,9%	8,7%

\* Le 31 août 2022, TFI International a vendu les activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actifs au Mexique de CFI, opérant principalement dans le segment opérationnel de transport de lots complets américain. Après la vente, les activités commerciales restantes du secteur d'exploitation transport de lots complets conventionnel de TFI International aux États-Unis ont été transférées au secteur d'exploitation transport de lots complets services spécialisés.

Les taux d'actualisation ont été estimés en tenant compte des données antérieures et du coût moyen pondéré du capital au sein de l'industrie, en fonction d'un niveau d'endettement potentiel de 40,0 % (2021 – 40,0 %) à un taux d'intérêt du marché de 9,4 % (2021 – 5,7 %).

Pour la première année, les flux de trésorerie ont été projetés basés sur les flux de trésorerie prévus en tenant compte des résultats opérationnels antérieurs et ils reflètent les conditions économiques actuelles. Pour une période supplémentaire de quatre années, les flux de trésorerie ont été extrapolés en fonction d'un taux de croissance moyen de 2,0 % (2,0 % en 2021) des revenus, et les marges ont été ajustées quand cela a été jugé approprié. La valeur finale du taux de croissance s'est établie à 2,0 % (2,0 % en 2021). Les valeurs attribuées aux principales hypothèses représentent l'évaluation par la direction des futures tendances dans l'industrie du transport, et elles sont fondées sur des sources externes et internes (données historiques).

## 12. Placements

	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2021
Placements - Niveau 1	71 979	16 391
Placements - Niveau 3	13 985	15 000
	<b>85 964</b>	<b>31 391</b>

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

Les placements qui étaient auparavant présentés comme autres actifs aux états consolidés de la situation financière sont maintenant présentés dans les placements et ont été retraités en raison de l'augmentation de la valeur des placements en 2022.

Les placements de niveau 1 incluent 1 026 696 actions de ArcBest Corporation (NYSE: ARCB) qui ont été évalués à la juste valeur de marché avec le cours de l'action accessible au public. Les placements de niveau 3 ont été évalués basés sur la performance de la compagnie au 31 décembre 2022. Le Groupe a choisi de désigner ces placements comme juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

**13. Fournisseurs et autres créditeurs**

	<b>31 décembre 2022</b>	31 décembre 2021*
Comptes fournisseurs et charges à payer	<b>498 777</b>	612 092
Charges liées au personnel à payer	<b>179 702</b>	224 935
Dividendes à payer	<b>30 289</b>	24 881
	<b>708 768</b>	861 908

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

La note 26 donne des renseignements sur les risques de change et de liquidité auxquels le Groupe est exposé en lien avec les fournisseurs et autres créditeurs.

**14. Dette à long terme**

La présente note fournit de l'information sur les modalités contractuelles de la dette à long terme portant intérêt du Groupe, laquelle est évaluée au coût amorti. Pour en savoir plus sur les risques auxquels le Groupe est exposé en lien avec les taux d'intérêt, les taux de change et les liquidités, veuillez vous reporter à la note 26.

	<b>Au 31 décembre 2022</b>	Au 31 décembre 2021
<b>Passifs non courants</b>		
Facilités renouvelables non garanties	-	239 406
Débeture non garantie	<b>147 233</b>	157 743
Billets de premier rang non garantis	<b>1 075 702</b>	778 613
Contrats de vente conditionnelle	<b>55 735</b>	68 746
	<b>1 278 670</b>	1 244 508
<b>Passifs courants</b>		
Partie courante de l'emprunt à terme non garanti	-	324 444
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	<b>37 087</b>	39 142
	<b>37 087</b>	363 586

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

	Devise	Taux d'intérêt nominal	Année d'échéance	2022		2021		
				Valeur nominale	Valeur comptable	Valeur nominale	Valeur comptable	
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ CA	AB + 1,125%	2026	—	—	130 000	101 061
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ CA	AB + 1,125%	2026	—	—	21 279	16 646
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ US	SOFR + 1,125%	2026	—	—	120 000	118 634
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ US	SOFR + 1,125%	2026	—	—	3 100	3 065
Emprunt à terme non garanti	a	\$ CA	AB + 1,125%	2022	—	—	410 000	324 444
Débeture non garantie	b	\$ CA	3,32% - 4,22%	2024	<b>200 000</b>	<b>147 233</b>	200 000	157 743
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	2,89% - 3,85%	2026 - 2033	<b>180 000</b>	<b>179 013</b>	180 000	179 658
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	3,15% - 3,50%	2029 - 2036	<b>500 000</b>	<b>497 258</b>	500 000	499 049
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	2,87% - 3,55%	2029 - 2034	<b>200 000</b>	<b>199 644</b>	100 000	99 906
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	3,50% - 3,80%	2032 - 2037	<b>200 000</b>	<b>199 787</b>	—	—
Contrats de vente conditionnelle	d	Surtout \$ CA	1,45% - 5,28%	2022 - 2024	<b>125 810</b>	<b>92 822</b>	136 338	107 888
					<b>1 315 757</b>	<b>1 315 757</b>	1 608 094	1 608 094

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

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

	Note	2022	2021
Solde au début de l'exercice		1 608 094	872 544
Produits tirés de la dette à long terme		334 164	661 039
Regroupements d'entreprises	5	-	3 484
Remboursement de la dette à long terme		(369 692)	(43 868)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables		(236 502)	118 859
Amortissement des frais de financement reportés		1 296	1 296
Incidence des variations des taux de change		(97 744)	(23 154)
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net		76 141	17 894
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>		<b>1 315 757</b>	<b>1 608 094</b>

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

Le 2 septembre 2022, le Groupe a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit jusqu'au 16 août 2026. Sous le nouveau prolongement, les montants totaux disponibles CA et US restent inchangés. L'adoption de la *Réforme des taux d'intérêt de référence - Phase 2* n'a pas eu d'impact significatif sur les états financiers consolidés du Groupe car les seuls soldes de la dette assujettis à la réforme du LIBOR sont la portion en dollars américains de la facilité renouvelable non garantie. L'entente de facilité de crédit renouvelable indiquait que le SOFR serait le principal remplaçant du LIBOR aux États-Unis. À compter du 2 septembre 2022, le taux d'intérêt était la somme du taux de financement à un jour garanti à terme ajusté publié par la Federal Reserve Bank of New York (« SOFR ») plus la marge applicable, qui peut varier entre 113 et 175 points de base sur la base de certains ratios. Le changement des taux d'intérêt n'a pas eu d'impact significatif sur les états financiers du Groupe car le Groupe n'a pas de swaps de taux d'intérêt couvrant la dette à taux variable. Des frais de financement reportés de 0,8 M\$ ont été comptabilisés suite à l'augmentation.

La facilité de crédit renouvelable est non garantie et peut être prolongée annuellement. Le montant total disponible en vertu de la facilité renouvelable est de 929,6 M\$ (31 décembre 2021 - 997,1 M\$). La convention procure un crédit supplémentaire de 185,8 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Au 31 décembre 2022, les taux d'intérêt sur la dette libellée en dollars canadiens et sur la dette libellée en dollars américains en vertu de la facilité de crédit étaient de 4,49 % et 4,30 %, respectivement (1,70% et 1,35 % en 2021).

Le 16 août 2021, le Groupe a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable jusqu'au 16 août 2025. Sous le nouveau prolongement, le montant total disponible CA a augmenté de 10 M\$ CA et le montant disponible US a augmenté de 50 M\$ US. Sur la base de certains ratios, le taux d'intérêt sera la somme du taux des acceptations bancaires, ou le taux Libor sur la dette libellée en \$US, plus la marge applicable, qui peut varier entre 113 points de base et 175 points de base. La marge applicable sur la facilité de crédit était de 1,25% au 31 décembre 2021.

Le 18 décembre 2021, le Groupe a remboursé, sans pénalité, la première tranche de 200 M\$ CA son emprunt à terme échéant en juin 2022. La deuxième tranche restante de l'emprunt à terme de 410 M\$ CA n'est pas garantie et était due en juin 2022 et a été remboursée en mars 2022. Le remboursement anticipé, en partie ou en totalité, est autorisé, sans pénalité, et réduira de façon permanente le montant emprunté. Les modalités de cet emprunt à terme non garanti sont les mêmes que celles de la facilité de crédit renouvelable non garantie et sont assujetties aux mêmes clauses restrictives. Au 31 décembre 2021, le taux d'intérêt de l'emprunt à terme était de 1,90%.

Les émissions de dettes décrites ci-haut sont assujetties à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Le Groupe respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 26 f)).

**b) Débenture non garantie**

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

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

**c) Billets de premier rang non garantis**

Ce prêt prend la forme de billets de premier rang portant chacun un taux d'intérêt et arrivant à échéance tel que détaillé dans le tableau ci-haut. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital.

Le 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 de 100 M\$ chacune, 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 à la suite de la transaction.

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 à la suite de la transaction.

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

Le 13 janvier 2021, la Société a reçu un produit de 500 M\$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de quatre tranches venant à échéance entre janvier 2029 et janvier 2036 et portant intérêt fixe entre 3,15% et 3,50%. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital. Des frais de financement reportés de 1,4 M\$ ont été comptabilisés sur l'augmentation.

Le 2 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 100 M\$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de deux tranches venant à échéance le 2 juillet 2029 et 2 juillet 2033 et portant intérêt fixe de 2,87% et 3,34%. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital.

Le 14 juillet 2021, la Société a reçu un produit de 30 M\$ provenant de l'émission d'une nouvelle dette sous forme de billets de premier rang non garantis composés de deux tranches venant à échéance le 14 juillet 2029 et 14 juillet 2033 et portant intérêt fixe de 2,89% et 3,37%. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital.

Les émissions de dettes décrites ci-haut sont assujetties à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Le Groupe respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 26 f)).

**d) Contrats de vente conditionnelle**

Les contrats de vente conditionnelle sont garantis par du matériel roulant d'une valeur comptable de 126,4 M\$ (144,5 M\$ au 31 décembre 2021) (voir note 9).

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

	Moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Débiteure non garantie	-	147 558	-	147 558
Billets de premier rang non garantis	-	150 000	930 000	1 080 000
Contrats de vente conditionnelle	37 087	51 768	3 967	92 822
	<b>37 087</b>	<b>349 326</b>	<b>933 967</b>	<b>1 320 380</b>

**15. Obligations locatives**

	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2021
Obligations locatives courantes	115 934	115 344
Obligations locatives non courantes	297 105	313 862
	<b>413 039</b>	<b>429 206</b>

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

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

	Note	2022	2021
Solde au début de l'exercice		429 206	355 986
Regroupements d'entreprises	5	28 269	111 590
Vente d'une entreprise	6	(3 129)	-
Additions		117 221	90 346
Décomptabilisation*		(16 285)	(15 030)
Remboursement		(123 606)	(115 336)
Incidence des variations des taux de change		(18 637)	1 650
Solde à la fin de l'exercice		413 039	429 206

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

Le taux d'intérêt implicite utilisé en moyenne pour les contrats de location de 2022 est de 4,01% (2021 – 2,59%).

**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 9,9 M\$ (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 377,7 M\$ (2021 – 362,4 M\$).

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

**Paiements de location variables**

Certains baux contiennent des paiements de location variables qui ne sont pas inclus dans l'évaluation de l'obligation locative. Ces paiements comprennent, entre autres, les frais d'entretien des aires communes, les taxes municipales et les frais d'entretien des véhicules. La dépense reliée aux paiements de location variables pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 était de 20,6 M\$ (2021 – 18,9 M\$).

**Sous-location**

Le Groupe sous-loue certaines de ses propriétés. Le revenu des actifs au titre de droits d'utilisation en sous-location pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 s'est élevé à 15,2 M\$ (2021 – 15,4 M\$), présenté dans les « Autres charges opérationnelles ».

**Flux de trésorerie contractuels**

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

	Au 31 décembre 2022
Moins de 1 an	129 059
De 1 à 5 ans	260 095
Plus de 5 ans	64 950
	454 104

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, une charge pour contrats de location simple de 45,6 M\$ (42,4 M\$ en 2021) a été constatée dans l'état consolidé du résultat pour les contrats de locations qui ne répondaient pas à la définition de contrat de location selon IFRS 16 ou pour lesquels des moyens de simplification d'IFRS 16 ont été utilisés à la transition.

**16. Avantages du personnel****Régimes de retraite de TFI International**

Le Groupe est le promoteur de régimes de retraite à prestations définies destinés à 99 de ses employés (105 en 2021).

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

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

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

Le Groupe évalue ses obligations au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2021, et la prochaine évaluation obligatoire aura lieu en date du 31 décembre 2022.

**Régime de retraite de TForce Freight**

Conformément aux termes de l'accord d'achat pour TForce Freight, le Groupe a reconnu des régimes de retraite à prestations définies pour certains participants des régimes de retraite de UPS. Les régimes de retraite ont des prestations courues en cours et des nouveaux employés sont admissibles à participer aux régimes une fois qu'ils satisferont aux exigences de participation. Les régimes de retraite comptent 8 787 participants actifs (2021 - 9 399).

Les régimes n'ont pas de cotisations périodiques pour les employés. Ces régimes sont toujours tenus de financer les coûts des services passés et sont entièrement capitalisés par le Groupe. Le Groupe évalue ses obligations au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2021.

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

	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Obligation au titre des prestations constituées	20 189	144 110	164 299	27 127	133 653	160 780
Juste valeur des actifs des régimes	(10 214)	(158 444)	(168 658)	(13 437)	(80 466)	(93 903)
Déficit (actif) net des régimes	9 975	(14 334)	(4 359)	13 690	53 187	66 877

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

	31 décembre, 2022	31 décembre, 2021
<b>Régimes de retraite TFI International</b>		
Titres de capitaux propres	7%	6%
Titres d'emprunt	91%	89%
Autre	2%	5%
<b>Régimes de retraite TForce Freight</b>		
Titres de capitaux propres	95%	48%
Titres d'emprunt	5%	52%

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

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

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

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

	31 décembre 2022			31 décembre 2021			
	Note	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice		27 127	133 653	160 780	35 529	—	35 529
Regroupements d'entreprises	5	—	—	—	—	70 261	70 261
Coût des services rendus		539	115 967	116 506	619	54 818	55 437
Charges d'intérêts		730	3 522	4 252	814	1 475	2 289
Prestations payées		(985)	(1 283)	(2 268)	(4 885)	(552)	(5 437)
(Profit lié) perte liée à la réévaluation des éléments suivants:							
Hypothèses démographiques		—	(12 200)	(12 200)	—	252	252
Hypothèses financières		(4 880)	(83 707)	(88 587)	(1 402)	7 399	5 997
Expérience des régimes		(489)	(11 463)	(11 952)	(426)	—	(426)
Règlement		—	82	82	(3 420)	—	(3 420)
Incidence des variations des taux de change		(1 853)	(461)	(2 314)	298	—	298
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		20 189	144 110	164 299	27 127	133 653	160 780

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

	31 décembre 2022			31 décembre 2021			
	Note	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice		13 437	80 466	93 903	21 147	—	21 147
Regroupements d'entreprises	5	—	—	—	—	4 412	4 412
Produit d'intérêts		348	3 746	4 094	451	100	551
Cotisations patronales		457	103 099	103 556	815	75 482	76 297
Prestations payées		(985)	(1 283)	(2 268)	(4 885)	(552)	(5 437)
Profit lié à la réévaluation		(2 066)	(25 407)	(27 473)	(698)	1 008	310
Frais d'administration des régimes		(59)	(1 735)	(1 794)	(112)	—	(112)
Règlement		—	—	—	(3 475)	—	(3 475)
Incidence des variations des taux de change		(918)	(442)	(1 360)	194	16	210
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice		10 214	158 444	168 658	13 437	80 466	93 903

Charges comptabilisées dans le bénéfice :

	31 décembre 2022			31 décembre 2021			
		Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Coût des services rendus		539	115 967	116 506	619	54 818	55 437
Coût financier net		382	(224)	158	363	1 375	1 738
Frais d'administration des régimes		59	1 735	1 794	112	—	112
Règlement net		—	82	82	55	—	55
Charge de retraite		980	117 560	118 540	1 149	56 193	57 342
Rendement réel des actifs des régimes		(1 718)	(21 661)	(23 379)	(247)	1 108	861

Pertes actuarielles comptabilisées dans les autres éléments du résultat global :

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

	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Montant accumulé dans les résultats non distribués au début de l'exercice	12 174	6 643	18 817	13 304	—	13 304
Comptabilisé au cours de l'exercice	(3 303)	(81 881)	(85 184)	(1 130)	6 643	5 513
Montant accumulé dans les résultats non distribués à la fin de l'exercice	8 871	(75 238)	(66 367)	12 174	6 643	18 817
Comptabilisé au cours de l'exercice, après impôt	(2 435)	(61 073)	(63 508)	(833)	4 961	4 128

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

	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight
Obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation au	5,0%	5,2%	3,0%	2,9%
Futures hausses de salaire	1,6%	2,0%	1,6%	2,0%
Charge au titre des avantages du personnel				
Taux d'actualisation au	2,4%	5,2%	5,2%	2,9%
Taux de rendement des actifs des régimes au	2,4%	5,2%	5,2%	2,9%
Futures hausses de salaire	3,0%	2,0%	2,0%	2,0%

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

	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight	Régimes de retraite TFI Inter-national	Régimes de retraite TForce Freight
Espérance de vie à 65 ans des retraités actuels				
Hommes	22,7	19,0	22,7	20,1
Femmes	24,9	21,4	24,9	22,2
Espérance de vie à 65 ans des membres actuels ayant 45 ans				
Hommes	23,6	20,6	23,6	21,7
Femmes	25,8	22,9	25,8	23,7

Au 31 décembre 2022, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies est :

Régimes de retraite de TFI International	9,7
Régimes de retraite de TForce Freight	18,0

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

	2022		2021	
	Hausse	Baisse	Hausse	Baisse
Taux d'actualisation (variation de 1%)	(25 536)	32 517	(27 922)	36 696
Espérance de vie (variation d'un an)	3 911	(4 122)	4 475	(4 650)

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

Données historiques:

	2022	2021	2019	2018	2017
Obligation au titre des prestations constituées	164 299	160 780	35 529	31 449	27 579
Juste valeur des actifs des régimes	(168 658)	(93 903)	(21 147)	(18 108)	(16 581)
(Surplus) déficit des régimes	(4 359)	66 877	14 382	13 341	10 998
Ajustements liés à l'expérience découlant des obligations au titre des régimes	(112 739)	5 823	3 220	2 116	(2 427)
Ajustements liés à l'expérience découlant des actifs des régimes	(27 473)	310	1 129	467	(815)

Le Groupe prévoit des cotisations de 0,1 M\$ aux régimes à prestations définies en 2023.

**17. Provisions**

		Autoassurance	Autre	Total
Balance at 31 décembre, 2020		47 733	6 522	54 255
Provisions provenant des regroupements d'entreprises*	5	125	74 964	75 089
Provisions constituées au cours de l'exercice		94 885	4 352	99 237
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(62 836)	(7 977)	(70 813)
Provisions renversées au cours de l'exercice		(9 259)	-	(9 259)
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		(929)	-	(929)
Incidence des variations des taux de change		(252)	(171)	(423)
Balance at December 31, 2021		69 467	77 690	147 157
Provisions provenant des regroupements d'entreprises	5	-	280	280
Vente d'une entreprise	6	(1 465)	-	(1 465)
Provisions constituées au cours de l'exercice		126 439	15 372	141 811
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(80 040)	(13 470)	(93 510)
Provisions renversées au cours de l'exercice		(13 236)	(306)	(13 542)
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		(4 153)	-	(4 153)
Incidence des variations des taux de change		(761)	(178)	(939)
Balance at December 31, 2022		96 251	79 388	175 639
<b>Au 31 décembre 2022</b>				
Provisions courantes		33 918	9 985	43 903
Provisions non courantes		62 333	69 403	131 736
		96 251	79 388	175 639
<b>Au 31 décembre 2021*</b>				
Provisions courantes		26 771	12 241	39 012
Provisions non courantes		42 696	65 449	108 145
		69 467	77 690	147 157

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d))

Les provisions d'autoassurance représentent la portion non assurée des demandes de règlement en souffrance à la fin de l'exercice. La portion courante reflète le montant qui devrait être payé au cours de l'exercice suivant. À cause de la nature à long terme du passif, la provision a été calculée à un taux d'actualisation de 3,99 % (2021 – 1,3 %). Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges de 42,3 M\$ (2021 – 34,6 M\$) et des passifs d'assainissement environnemental de 23,4 M\$ (2021 – 26,5 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.

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

18. Actifs et passifs d'impôt différé

	31 décembre 2022	31 décembre 2021*
Immobilisations corporelles	(360 111)	(432 334)
Immobilisations incorporelles	(72 032)	(78 888)
Actifs au titre de droits d'utilisation	7 497	8 025
Avantages du personnel	23 111	43 821
Provisions	53 818	57 961
Pertes fiscales	5 686	10 272
Autres	892	(2 917)
<b>Passifs d'impôt différé, montant net</b>	<b>(341 139)</b>	<b>(394 060)</b>
Présentation en tant que :		
Actifs d'impôt différé	27 047	29 695
Passifs d'impôt différé	(368 186)	(423 755)

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

Variation des différences temporelles au cours de l'exercice :

	Solde au 31 décem- -bre 2021*	Compta -bilisation dans le bénéfice	Compta -bilisation directement dans les capitaux propres	Vente d'une entreprise	Acquisition dans un regroupe- -ment d'ent- -reprises	Solde au 31 décem- -bre 2022
Immobilisations corporelles	(432 334)	1 397	7 194	67 442	(3 810)	(360 111)
Immobilisations incorporelles	(78 888)	8 231	1 956	8 490	(11 821)	(72 032)
Actifs au titre de droits d'utilisation	8 025	(31)	(497)	-	-	7 497
Avantages du personnel	43 821	6 711	(27 421)	-	-	23 111
Provisions	57 961	(4 466)	406	(1 490)	1 407	53 818
Pertes fiscales	10 272	(4 058)	(545)	-	17	5 686
Autre	(2 917)	696	2 755	-	358	892
<b>Passifs d'impôt différé, montant net</b>	<b>(394 060)</b>	<b>8 480</b>	<b>(16 152)</b>	<b>74 441</b>	<b>(13 848)</b>	<b>(341 139)</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

	Solde au 31 décem- -bre 2020	Compta -bilisation dans le bénéfice	Compta -bilisation directement dans les capitaux propres	Vente d'une entreprise	Acquisition dans un regroupe- -ment d'ent- -reprises*	Solde au 31 décem- -bre 2021
Immobilisations corporelles	(178,087)	(182)	1,402	-	(255,467)	(432,334)
Immobilisations incorporelles	(73,496)	6,443	(790)	-	(11,045)	(78,888)
Actifs au titre de droits d'utilisation	4,852	3,158	15	-	-	8,025
Avantages du personnel	10,634	3,124	13,384	-	16,679	43,821
Provisions	15,151	14,499	13	-	28,298	57,961
Pertes fiscales	94	(237)	(210)	-	10,625	10,272
Autre	(108)	(892)	(1,917)	-	-	(2,917)
<b>Passifs d'impôt différé, montant net</b>	<b>(220,960)</b>	<b>25,913</b>	<b>11,897</b>	<b>-</b>	<b>(210,910)</b>	<b>(394,060)</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

19. 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

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

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)	2022	2021
Solde au début de l'exercice	92 152 893	93 397 985
Actions rachetées et annulées	(6 368 322)	(2 157 862)
Options d'achat d'actions exercées	21	912 770
Solde à la fin de l'exercice	86 539 559	92 152 893

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

	2022	2021
Solde au début de l'exercice	1 133 181	1 120 049
Actions rachetées et annulées	(68 536)	(23 449)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	16 502	20 114
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	6 298	6 210
Émission d'actions sur le règlement des UAR, après impôts	1 784	10 257
Solde à la fin de l'exercice	1 089 229	1 133 181

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre ») qui a débuté le 2 novembre 2022 et qui expirera le 1 novembre 2023, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 6 370 199 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 décembre 2022 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 436 820 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

En 2022, la Société a racheté 6 368 322 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 89,19 \$ par action pour un prix d'achat total de 568,0 M\$ en lien avec l'offre. En 2021, la Société a racheté 2 157 862 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 91,83\$ par action pour un prix d'achat total de 198,2 M\$ en lien avec l'offre précédente. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, soit un montant de 499,4 M\$ (2021 - 174,7 M\$), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

### **Surplus d'apport**

Le surplus d'apport est utilisé pour comptabiliser les montants découlant de l'émission d'actions en lien avec l'attribution de droits à des paiements fondés sur des actions (voir note 21).

### **Cumul des autres éléments du résultat global**

Aux 31 décembre 2022 et 2021, le cumul des autres éléments du résultat global comprend les écarts de conversion cumulés découlant de la conversion des états financiers des établissements étrangers, les actifs financiers évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, les profits ou pertes sur couverture d'investissement net, les profits réalisés sur les placements et les profits ou les pertes liés à la réévaluation des régimes à prestations définies.

### **Dividendes**

En 2022, le Groupe a déclaré des dividendes trimestriels d'un montant total de 1,16\$ par action ordinaire en circulation au moment de la déclaration du dividende (0,96\$ en 2021) pour un total de 102,6 M\$ (89,1 M\$ en 2021). Le 22 février 2023, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,35\$ par action ordinaire en circulation du capital de la société, pour un paiement total prévu de 30,3 M\$ qui sera versé le 17 avril 2023 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 mars 2023.

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

**20. 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)	2022	2021*
Bénéfice net	823 232	754 405
Actions ordinaires émises au début de l'exercice	92 152 893	93 397 985
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	314 112	593 740
Incidence du rachat d'actions propres	(3 107 423)	(937 480)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	89 359 582	93 054 245
Bénéfice de base par action (en dollars)	9,21	8,11

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

**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)	2022	2021*
Bénéfice net	823 232	754 405
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	89 359 582	93 054 245
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions et unités d'actions restreintes	1 898 097	2 281 778
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	91 257 679	95 336 023
Bénéfice dilué par action (en dollars)	9,02	7,91

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

Au 31 décembre 2022, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (2021 - néant); ces options n'étant pas considérées comme antidilutives.

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

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

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

(en milliers d'options et en dollars)	2022		2021	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de l'exercice	2 061	25,70	2 982	24,65
Options exercées	(755)	21,84	(913)	22,30
Options éteintes	(4)	40,41	(8)	23,70
Solde à la fin de l'exercice	1 302	27,89	2 061	25,70
Options exerçables à la fin de l'exercice	1 273	27,60	1 705	24,27

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

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

(en milliers d'options et en dollars)	Options en circulation		Options exerçables
	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)	Nombre d'options
Prix d'exercice			
18,83	128	0,6	128
26,82	164	1,1	164
23,70	325	2,1	325
30,71	607	3,2	607
40,41	78	4,6	49
	1 302	2,5	1 273

Parmi les options en circulation au 31 décembre 2022, un nombre total de 1 106 883 (1 669 767 en 2021) est détenu par les principaux dirigeants.

En 2022, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 99,32 \$ (87,65 \$ en 2021).

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

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en 2022 et 2021 dans le cadre du régime d'options d'achat d'actions de la Société.

**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 peuvent choisir de recevoir un montant en espèces, des unités d'actions différées ou les deux à titre de jetons de présence. Le tableau suivant présente le nombre d'unités visées par ce régime :

(en unités)	2022	2021
Solde au début de l'exercice	306 554	373 926
Payés	-	(71 709)
Dividendes payés en unités	3 574	4 337
Solde à la fin de l'exercice	310 128	306 554

En 2022, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 1,2 M\$ (1,1 M\$ en 2021) en lien avec ce programme de rémunération des administrateurs réglé en espèces. Dans les charges liées au personnel, le Groupe a constaté un gain de 1,3 M\$ en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées (perte de 22,9 M\$ en 2021). Au 31 décembre 2022, la valeur comptable totale des passifs au titre des accords dont le paiement est fondé sur des actions réglées en espèces qui sont comptabilisées dans les fournisseurs et autres crédeurs se chiffrait à 31,0 M\$ (34,4 M\$ en 2021).

À compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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.

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

**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. 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 28 avril 2022, la Société a octroyé un total de 10 815 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 10 815 ont été attribuées aux membres du conseil d'administration sous le nouveau programme de rémunération des administrateurs. 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 83,28 \$ 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. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 70,59 \$ par unité.

Le 27 avril 2021, la Société a octroyé un total de 12 924 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 12 924 ont été attribuées aux membres du conseil d'administration sous le nouveau programme de rémunération des administrateurs. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. Les UAR seront acquises le 30 avril 2022. La juste valeur des unités octroyées a été de 77,32 \$ par unité.

Le 20 décembre 2021, la Société a octroyé un total de 34 221 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 34 221 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. Les UAR seront acquises le 30 avril 2022. La juste valeur des unités octroyées a été de 103,66 \$ par unité.

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

	2022		2021	
	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de l'exercice	272	54,27	299	31,54
Unités attribuées	74	96,04	125	80,29
Unités ré-investies	3	60,68	4	37,90
Unités réglées	(49)	93,80	(153)	30,70
Unités réglées sur vente d'une entreprise	(15)	44,19	-	-
Unités éteintes	(13)	71,13	(3)	53,12
Solde à la fin de l'exercice	272	58,33	272	54,27

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

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

<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>	UAR en circulation	
	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
32,41	131	0,1
83,28	11	0,3
70,59	71	1,1
98,27	59	2,1
	272	0,8

Le 31 août 2022, en raison de la vente des activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI, un total de 22 876 UAR ont été annulées (14 630 UAR réglées et 8 246 UAR éteintes), et les employés ont été rémunérés sur la base des conditions du plan, qui exigent que les attributions non acquises soient éteintes et que les attributions acquises soient payées en espèces égales à la juste valeur des actions. Le cours moyen pondéré des actions à la date de règlement des UAR était de 104,28 \$. Le Groupe a passé en charges la juste valeur initiale totale à la date d'octroi des UAR réglées et l'excédent du prix payé sur la valeur comptable des actions, d'un montant de 0,8 M\$, a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR acquises en 2022 était de 83,28 \$ (107,76 \$ en 2021). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 1,2 M\$ (18,9 M\$ en 2021), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

En 2022, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 6,9 M\$ (8,2 M\$ en 2021) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 31 décembre 2022, un nombre total de 171 790 (171 222 en 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. 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 112,71 \$ par unité au 31 décembre 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. 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 114,35 \$ par unité au 31 décembre 2022 (105,53\$ en 2021).

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

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>	2022		2021	
	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de l'exercice	226	52,25	147	32,41
Unités attribuées	63	100,43	78	89,64
Unités ré-investies	3	62,94	3	45,64
Unités réglées	(6)	47,77	-	-
Unités ajoutées dues aux conditions de performance	22	50,87	-	-
Unités réglées sur vente d'une entreprise	(28)	46,85	-	-
Unités éteintes	(19)	75,59	(2)	41,65
Solde à la fin de l'exercice	261	62,87	226	52,25

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

<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>	UAP en circulation	
	Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
32,41	132	0,1
89,64	70	1,1
100,43	59	2,1
	261	0,8

Le 31 août 2022, en raison de la vente des activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI, un total de 41 380 UAP, incluant 18 504 UAP ajoutées dues aux conditions de performance, ont été annulées (28 442 UAP réglées et 12 938 UAP éteintes), et les employés ont été rémunérés sur la base des conditions du plan, qui exigent que les attributions non acquises soient éteintes et que les attributions acquises soient payées en espèces égales à la juste valeur des actions. Le cours moyen pondéré des actions à la date de règlement des UAP était de 104,28 \$. Le Groupe a passé en charges la juste valeur initiale totale à la date d'octroi des UAP réglées et l'excédent du prix payé sur la valeur comptable des actions, d'un montant de 0,8 M\$, a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

En 2022, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 7,3 M\$ (6,2 M\$ en 2021) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 décembre 2022, un nombre total de 171 790 (138 141 en 2021) est détenu par les principaux dirigeants.

## 22. 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.

	2022	2021
Entrepreneurs indépendants	3 394 544	2 911 393
Charges liées à l'exploitation des véhicules	1 197 647	904 060
	4 592 191	3 815 453

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

**23. Charges liées au personnel**

	Note	2022	2021
Avantages du personnel à court terme		<b>2 216 769</b>	1 863 907
Cotisations aux régimes à cotisations définies		<b>9 570</b>	9 323
Coût des services rendus liés aux régimes à prestations définies	16	<b>116 506</b>	55 437
Indemnités de fin de contrat de travail		<b>6 688</b>	6 053
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	21	<b>14 648</b>	15 424
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie	21	<b>(1 325)</b>	23 937
		<b>2 362 856</b>	1 974 081

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.

En 2021, certaines entités juridiques au sein de la Société se sont qualifiées pour la SSUC, résultant en une subvention de 12,3 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.

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

	2022	2021
<i>Charges (produits)</i>		
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	<b>52 230</b>	45 953
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	<b>13 264</b>	13 521
Revenus d'intérêts	<b>(1 750)</b>	(2 187)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	<b>216</b>	1 932
Perte (gain) perte de change, montant net	<b>556</b>	(1 471)
Impact net du remboursement anticipé de contreparties conditionnelles	-	(1 469)
Autres charges financières	<b>15 881</b>	16 739
<b>Charges financières nettes</b>	<b>80 397</b>	73 018
Présentation en tant que :		
Produits financiers	<b>(1 750)</b>	(5 127)
Charges financières	<b>82 147</b>	78 145

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

	2022	2021
Charge d'impôt exigible		
Période considérée	<b>263 877</b>	179 821
Ajustement des périodes précédentes	<b>(12 988)</b>	(2 102)
	<b>250 889</b>	177 719
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	<b>(19 834)</b>	(27 427)
Variation du taux d'impôt	<b>(242)</b>	175
Ajustement des périodes précédentes	<b>11 596</b>	1 339
	<b>(8 480)</b>	(25 913)
<b>Charge d'impôt sur le résultat</b>	<b>242 409</b>	151 806

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

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

	2022			2021		
	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt
Écarts de conversion	(10 148)	-	(10 148)	12 960	-	12 960
Gains (pertes) lié(e)s à la réévaluation des régimes à prestations définies	85 184	21 676	63 508	(5 513)	(1 385)	(4 128)
Avantages du personnel	304	12	292	124	37	87
Pertes sur couverture d'investissement net	(76 141)	(4 095)	(72 046)	(17 894)	(2 352)	(15 542)
Variation de la juste valeur des placements dans les titres de capitaux propres	(6 573)	(1 078)	(5 495)	27 803	3 656	24 147
	(7 374)	16 515	(23 889)	17 480	(44)	17 524

**Rapprochement du taux d'impôt effectif :**

	2022		2021**	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		1 065 641		906 211
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	282 395	26,5%	240 146
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	-0,2%	(2 206)	-0,3%	(2 297)
Variation du taux d'impôt	0,0%	(242)	0,0%	175
Charges non déductibles	0,3%	3 105	0,6%	5 670
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt*	-3,8%	(40 172)	-10,2%	(92 355)
Ajustement des périodes précédentes	-0,1%	(1 392)	-0,1%	(763)
Impôt sur les distributions multinationales	0,1%	921	0,1%	1 230
	22,7%	242 409	16,8%	151 806

\* Les déductions fiscales et les revenus exonérés d'impôts pour 2022 sont principalement dus au profit sur la vente d'une entreprise enregistré lors de la vente des activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI, qui n'a entraîné aucun impôt. En 2021, les déductions fiscales et les revenus exonérés d'impôts sont principalement dus au profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses enregistré lors de l'acquisition d'UPS Freight.

\*\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

**26. Instruments financiers et gestion des risques financiers****Risques**

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

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

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

**Cadre de gestion des risques**

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

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

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

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

**a) Risque de crédit**

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

- La clientèle est diversifiée et répartie entre différents segments de marché;
- Aucun client ne représente plus de 5 % du total des revenus du Groupe;
- Environ 85,3 % (89,7 % en 2021) des créances clients du Groupe ne sont pas en souffrance ou sont en retard de 30 jours ou moins;
- Les créances douteuses ont représenté moins 0,2 % des revenus consolidés pour les deux derniers exercices.

**Exposition au risque de crédit**

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

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Clients et autres débiteurs	1 030 726	1 056 023

**Pertes de valeur**

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

	Total 2022	Moins-value 2022	Total 2021	Moins-value 2021
Non en souffrance	696 357	1 124	772 077	462
En souffrance depuis 1 à 30 jours	184 907	2 904	178 641	2 732
En souffrance depuis 31 à 60 jours	83 676	8 712	63 634	8 195
En souffrance depuis plus de 60 jours	94 824	16 298	68 988	15 928
	<b>1 059 764</b>	<b>29 038</b>	1 083 340	27 317

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

	2022	2021
Solde au début de l'exercice	27 317	11 528
Regroupements d'entreprises	127	9 561
Vente d'une entreprise	(1 914)	—
Créances douteuses	19 644	10 854
Montants radiés et recouvrés	(14 129)	(4 372)
Incidence des variations des taux de change	(2 007)	(254)
Solde à la fin de l'exercice	<b>29 038</b>	27 317

**b) Risque de liquidité**

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

Les besoins des entités du Groupe en matière d'entrées et de sorties de fonds font l'objet d'une surveillance étroite et distincte afin d'optimiser le rendement du capital investi du Groupe. Habituellement, le Groupe s'assure de disposer d'une trésorerie suffisante pour effectuer les dépenses opérationnelles prévues; cette situation ne tient pas compte de circonstances extrêmes qu'il est raisonnablement impossible de prédire. Le Groupe surveille régulièrement ses besoins de liquidités à court et à moyen terme à l'aide d'outils de prévisions. De plus, le Groupe maintient des facilités renouvelables, dont le solde disponible était de 911,8 M\$ au

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

31 décembre 2022 (747,6 M\$ en 2021), et dispose d'un crédit supplémentaire de 185,8 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son syndicat de prêteurs bancaires (198,9 M\$ en 2021 – 245 M\$ CA et 5 M\$ US).

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

	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	Moins de 1 an	De 1 à 2 ans	De 2 à 5 ans	Plus de 5 ans
<b>2022</b>						
Fournisseurs et autres créditeurs	708 768	708 768	708 768	-	-	-
Dette à long terme	1 315 757	1 659 085	80 916	268 727	229 969	1 079 473
Autre passif financier	8 775	8 775	8 775	-	-	-
	<b>2 033 300</b>	<b>2 376 628</b>	<b>798 459</b>	<b>268 727</b>	<b>229 969</b>	<b>1 079 473</b>
<b>2021*</b>						
Fournisseurs et autres créditeurs	861 908	861 908	861 908	-	-	-
Dette à long terme	1 608 094	1 896 085	404 454	283 736	463 538	744 357
Passifs financiers dérivés	8 674	8 674	1 561	7 056	57	-
	<b>2 478 676</b>	<b>2 766 667</b>	<b>1 267 923</b>	<b>290 792</b>	<b>463 595</b>	<b>744 357</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

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

#### c) Risque de marché

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

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

#### d) Risque de change

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

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

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

	2022	2021
Clients et autres débiteurs	50 732	50 192
Fournisseurs et autres créditeurs	(8 301)	(4 804)
Dette à long terme	(1 079 774)	(903 556)
Exposition au risque du bilan	(1 037 343)	(858 168)
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	1 080 000	900 000
Exposition nette au risque du bilan	42 657	41 832

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

Le Groupe évalue le montant annuel net de ses flux de trésorerie en dollars américains à environ 710M\$ (720M\$ en 2021). Ces rentrées de fonds sont générées également tout au long de l'exercice.

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

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Taux moyen du \$ US pour l'exercice terminé le	1.3013	1.2535
Taux de clôture du \$ US au	1.3554	1.2637

### Analyse de sensibilité

Une augmentation de 1 cent du dollar américain à la date de clôture aurait eu pour effet, en supposant que toutes les autres variables, en particulier les taux d'intérêt, demeurent constantes, d'accroître (de réduire) les capitaux propres et le bénéfice des montants présentés dans le tableau ci-dessous. L'analyse est effectuée selon les mêmes modalités pour 2021.

	2022		2021	
	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent
Exposition au risque du bilan	(7 653)	7 653	(6 791)	6 791
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	7 968	(7 968)	7 122	(7 122)
Exposition nette au risque du bilan	315	(315)	331	(331)

### e) Risque de taux d'intérêt

Le Groupe a l'intention de réduire son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt en conservant une part importante de dette à long terme à taux fixe. Pour ce faire, le Groupe conclut, périodiquement, des swaps de taux d'intérêt, bien qu'aucun swap de taux d'intérêt n'ait été en vigueur en 2022.

Aux 31 décembre 2022 et 2021, les taux d'intérêt sur la valeur comptable des instruments financiers du Groupe portant intérêt, excluant les effets des instruments dérivés de taux d'intérêt, s'établissaient comme suit :

	2022	2021
Instruments à taux fixe	1 315 757	1 044 244
Instruments à taux variable	—	563 850
	1 315 757	1 608 094

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

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

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

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

Une variation de 1 % des taux d'intérêt à la date de clôture aurait eu pour effet d'accroître (de réduire) les capitaux propres et le bénéfice net ou la perte nette des montants présentés dans le tableau ci-dessous. L'analyse de sensibilité repose sur l'hypothèse que toutes les autres variables, en particulier les taux de change, demeurent constantes. L'analyse est effectuée selon les mêmes modalités pour 2021.

	2022		2021	
	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %
Intérêts sur les instruments à taux variable	—	—	(4 156)	4 156

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

## f) Gestion des capitaux

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

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

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

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

	2022	2021*
Dette à long terme	1 315 757	1 608 094
Capitaux propres	2 463 070	2 310 355
Ratio endettement/capitaux propres	0,53	0,70
Ratio endettement/capitalisation <sup>1</sup>	0,35	0,41

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

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

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

En vertu de sa facilité de crédit, le Groupe doit surveiller deux ratios sur une base trimestrielle. Le premier est le ratio entre la dette totale plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme moins la trésorerie (trésorerie non affectée pour la facilité de crédit et trésorerie jusqu'à 100 M\$ pour les billets de premier rang non garantis), et le résultat avant produits et charges financières, charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat, amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles, dépréciation des immobilisations incorporelles, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles (« BAIIA ajusté »). Le deuxième est le ratio entre le résultat ajusté avant intérêts, impôts sur le résultat, amortissement et loyers (« BAIIAL »), et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions pour les douze derniers mois, et les intérêts et les charges locatives nettes. Ces ratios sont mesurés sur une base consolidée pour les douze derniers mois et sont calculés conformément aux dispositions de la convention de crédit qui, entre autres, nécessite l'exclusion de l'impact des contrats de location d'IFRS 16. Ces ratios doivent être maintenus en dessous d'un certain seuil afin de respecter une clause restrictive de l'entente que le Groupe a conclue avec un syndicat de prêteurs bancaires. Aux 31 décembre 2022 et 31 décembre 2021, le Groupe respectait ses clauses restrictives de nature financière.

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

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

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

**g) Classement comptable et justes valeurs**

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

	31 décembre 2022		31 décembre 2021*	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
<b>Actifs financiers</b>				
Actifs constatés à la juste valeur				
Placement dans des titres de capitaux propres	85 964	85 964	31 391	31 391
Actifs constatés au coût amorti				
Clients et autres débiteurs	1 030 726	1 030 726	1 056 023	1 056 023
	<b>1 116 690</b>	<b>1 116 690</b>	<b>1 087 414</b>	<b>1 087 414</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Passifs constatés à la juste valeur				
Autre passif financier	19 657	19 657	18 599	18 599
Passifs constatés au coût amorti				
Fournisseurs et autres créditeurs	708 768	708 768	861 908	861 908
Dettes à long terme	1 315 757	1 300 591	1 608 094	1 378 813
	<b>2 044 182</b>	<b>2 029 016</b>	<b>2 488 601</b>	<b>2 259 320</b>

\* Retraité au cours de l'exercice 2022 pour tenir compte des ajustements faits aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d)

**Taux d'intérêt utilisés pour établir la juste valeur**

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

	2022	2021
Dettes à long terme	3,4%	2,1%

**Hiérarchie des justes valeurs**

Les actifs et passifs financiers du Groupe qui sont comptabilisés à la juste valeur sur une base récurrente sont les placements dans les titres de capitaux propres dont il est fait mention ci-dessus. Les placements dans les titres de capitaux propres comprennent des placements de niveau 1 qui sont évalués au prix du marché avec les informations cotées en bourse au 31 décembre 2022. Les placements dans les titres de capitaux propres restants sont évalués en fonction de renseignements classés au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

**27. Éventualités, lettres de crédit et autres engagements**

**a) Éventualités**

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

**b) Lettres de crédit**

Au 31 décembre 2022, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 66,8 M\$ (47,4 M\$ en 2021).

**c) Autres engagements**

Au 31 décembre 2022, le Groupe avait 149,8 M\$ d'engagements d'achat (75,1 M\$ en 2021) et 13,9 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (13,2 M\$ en 2021).

**28. Parties liées**

**Société mère et partie exerçant le contrôle ultime**

Aucune partie n'exerce le contrôle ultime à elle seule. Bien que les actions de la Société sont détenues par un grand nombre d'actionnaires, certains investisseurs institutionnels détiennent des positions significatives.

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

### *Transactions avec les principaux dirigeants*

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

### *Rémunération des principaux dirigeants*

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

Les cadres supérieurs participent aussi aux régimes d'options d'achat d'actions et d'unités d'actions restreintes subordonnées aux résultats de la Société, et les membres du conseil d'administration ont le droit de recevoir des unités d'actions différées, comme il est décrit à la note 21. Les coûts engagés pour les principaux dirigeants en lien avec ces régimes sont détaillés ci-dessous.

La rémunération des principaux dirigeants comprend :

	<b>2022</b>	2021
Avantages à court terme	<b>16 858</b>	14 427
Avantages postérieurs à l'emploi	<b>800</b>	793
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	<b>10 874</b>	11 031
	<b>28 532</b>	26 251

## **29. Événements subséquents**

Après la fin de l'année, la Société a acquis trois entreprises pour un total en espèces de 68,8 M\$ et une contrepartie conditionnelle restant à évaluer, dont le groupe Axsun.

# 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](http://www.tfiintl.com)  
Courriel : [administration@tfiintl.com](mailto:administration@tfiintl.com)

## AUDITEURS

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

## INSCRIPTION BOURSIÈRE

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

## INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Banque Nationale du Canada  
Banque Royale du Canada  
Bank of America, N.A.  
JPMorgan Chase Bank, N.A.  
Banque Toronto Dominion  
PNC Bank  
Banque de Montréal  
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)

## ASSEMBLÉE ANNUELLE DES ACTIONNAIRES

Le mercredi 26 avril 2023 à 13h30  
Détails à être confirmés ultérieurement au:  
[www.tfiintl.com/fr/nouvelles/](http://www.tfiintl.com/fr/nouvelles/)

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



[www.tfiintl.com](http://www.tfiintl.com)