



RAPPORT ANNUEL **2023**

**RAPPORT DE GESTION  
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

**POUR LE QUATRIÈME TRIMESTRE ET L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2023**



## 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. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023 et sa performance du trimestre et de l'exercice correspondants clos le 31 décembre 2022 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 décembre 2023. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 15 février 2024, 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 2023 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 15 février 2024. 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.shtml](http://www.sec.gov/edgar.shtml).

## ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Dans le présent rapport de gestion, la Société peut formuler des énoncés qui révèlent ses attentes actuelles concernant les résultats opérationnels, la performance et les réalisations futurs. Ces « énoncés prospectifs » font état des opinions actuelles exprimées par la direction en fonction des renseignements actuellement à sa disposition. Les énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de mots comme « peut », « pourrait », « s'attendre à », « avoir l'intention », « estimer », « anticiper », « planifier », « prévoir », « croire », « à sa connaissance », « prétendre », « concevoir », « prévision », « objectif », « espérer », « compter faire », « probable », « projeter de », « projet », « chercher à », « devoir », « cibler », « continuer », ou d'autres 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		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Revenus avant la surcharge de carburant	1 674 114	1 616 495	1 888 423	6 416 886	7 357 064	6 468 785
Surcharge de carburant	294 564	340 199	252 491	1 104 281	1 455 427	751 644
Total des revenus	1 968 678	1 956 694	2 140 914	7 521 167	8 812 491	7 220 429
BAIIA ajusté <sup>1</sup>	320 938	304 956	318 466	1 187 940	1 425 024	1 076 479
Bénéfice opérationnel	198 257	216 860	214 979	757 635	1 146 038	979 229
Bénéfice net	131 386	153 494	144 139	504 877	823 232	754 405
Bénéfice net ajusté <sup>1</sup>	147 020	151 759	148 620	538 333	731 668	498 348
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	302 580	248 348	190 333	1 013 839	971 645	855 351
Flux de trésorerie disponibles <sup>1</sup>	243 788	188 273	120 749	775 895	880 892	700 889
Données par action						
BPA – dilué	1,53	1,74	1,52	5,80	9,02	7,91
BPA ajusté – dilué <sup>1</sup>	1,71	1,72	1,57	6,18	8,02	5,23
Dividendes	0,40	0,35	0,27	1,45	1,16	0,96
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAIIA ajusté <sup>1</sup>	19,2 %	18,9 %	16,9 %	18,5 %	19,4 %	16,6 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3,8 %	3,5 %	3,5 %	3,9 %	3,4 %	3,5 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,1 %	2,0 %	1,7 %	2,1 %	1,7 %	1,7 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	1,0 %	0,8 %	0,7 %	0,9 %	0,8 %	0,9 %
Marge d'exploitation <sup>1</sup>	11,8 %	13,4 %	11,4 %	11,8 %	15,6 %	15,1 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	87,7 %	87,4 %	89,0 %	88,4 %	86,5 %	89,4 %

## Faits saillants du quatrième trimestre

1. Au quatrième trimestre, le bénéfice opérationnel s'est établi à 198,3 M\$, comparativement à 216,9 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent. La baisse découle principalement de conditions de marché plus faibles et d'un profit, net de la dépréciation, de 23,0 M\$ sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente.
2. Le bénéfice net a atteint 131,4 M\$, comparativement à 153,5 M\$ au quatrième trimestre de 2022. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») de 1,53 \$ se compare à celui de 1,74 \$ au quatrième trimestre de 2022.
3. Le bénéfice net ajusté<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, de 147,0 M\$, se compare à 151,8 M\$ au quatrième trimestre de 2022.
4. Le BPA ajusté dilué<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, de 1,71 \$, se compare à 1,72 \$, au quatrième trimestre de 2022.
5. Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 302,6 M\$, comparativement à 248,3 M\$ au quatrième trimestre de 2022.
6. Les flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup>, mesure non conforme aux IFRS, de 243,8 M\$, sont en hausse par rapport à 188,3 M\$ au quatrième trimestre de 2022.
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 diminué de 8 % pour s'établir à 34,7 M\$ en raison de la baisse des volumes, des tarifs et la surcharge du carburant;
  - b. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a diminué de 19 % pour s'établir à 71,4 M\$ en raison de la perte nette de 7,2 M\$ liée aux actifs détenus en vue de la vente, ainsi que de la baisse des volumes, compensée par un solide rendement opérationnel et les contributions des acquisitions;
  - c. Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a diminué de 29 % pour s'établir à 50,7 M\$, en raison principalement de la baisse des tarifs et des volumes, compensée par les contributions provenant des acquisitions;
  - d. Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a augmenté de 60 % pour s'établir à 54,7 M\$ à la suite de l'acquisition, en août 2023, de JHT Holdings, Inc., et en raison du rendement opérationnel solide dans le domaine de la livraison de colis le jour même et des services de courtage de transport de lots brisés aux États-Unis.
8. Amélioration du ratio des réclamations de client dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, qui est passé de 1,0 % il y a un an à 0,3 %, et maintien du ratio des réclamations de client de 0,1 % dans même secteur au Canada.
9. Le 18 décembre 2023, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,40 \$ par action, versé le 15 janvier 2024, une hausse de 14 % par rapport au dividende trimestriel de 0,35 \$ par action déclaré au quatrième trimestre de 2022. Le dividende annualisé<sup>1</sup> représente 17,4 % des flux de trésorerie disponibles des douze derniers mois.

10. Au cours du trimestre, TFI International a convenu d'acquérir Daseke, Inc., dans le cadre d'une transaction qui devrait être conclue au cours du deuxième trimestre de 2024, après quoi les sociétés d'exploitation de Daseke seront intégrées au secteur du transport de lots complets de TFI. Au cours du trimestre, la Société a également acquis Dahlsten Truck Line, qui a été intégrée au secteur du transport de lots complets. Après le trimestre, la Société a acquis Sharp Trucking Services Ltd.
11. Au cours du quatrième trimestre, la Société a versé 199,2 M\$ de capital aux actionnaires sous forme de dividendes trimestriels de 30,0 M\$ et de rachat d'actions de 169,2 M\$, après avoir racheté et annulé 1 500 000 actions.

---

<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 Inc., un chef de file nord-américain du secteur du transport et de la logistique, est présent partout aux États-Unis et au Canada. 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. 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 2023, la Société comptait 25 123 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 25 836 employés au 31 décembre 2022. Le nombre d'employés a diminué de 713 sur douze mois, ce qui est attribuable aux acquisitions d'entreprises, hausse de 2 351 employés, neutralisée par les rationalisations ayant touché 3 064 employés, surtout dans le secteur du transport de lots brisés. La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis par rapport à celui des autres transporteurs américains et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

### Équipement

La Société est un important fournisseur de transport partout en Amérique du Nord. Au 31 décembre 2023, la Société comptait 11 455 camions, 34 599 remorques et 7 504 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 31 décembre 2022, il y avait 11 442 camions, 38 091 remorques et 6 905 entrepreneurs indépendants.

### Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 décembre 2023, la Société comptait 598 installations, comparativement à 544 installations au 31 décembre 2022. De ces 598 installations, 330 sont situées aux États-Unis et 268, au Canada. Au cours des 12 derniers mois, 86 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Le regroupement de terminaux réalisés a réduit de 32 le nombre total d'installations, principalement dans les secteurs du transport de lots brisés et de la logistique.

### 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 (58 % du total des revenus pour l'exercice clos le 31 décembre 2023)

Commerce de détail	24 %
Produits manufacturés	14 %
Secteur automobile	12 %
Matériaux de construction	12 %
Métaux et mines	7 %
Aliments et boissons	8 %
Services	5 %
Produits chimiques et explosifs	4 %
Produits forestiers	3 %
Énergie	3 %
Conteneurs maritimes	1 %
Gestion des matières résiduelles	1 %
Autres	6 %

## 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 2023

Conformément à sa stratégie de croissance, la Société a acquis 12 entreprises au cours de 2023.

Le 9 janvier 2023, TFI International a fait l'acquisition de certains actifs de Stallion Express, LLC (« Stallion »). Stallion dessert le secteur des pharmacies de soins de longue durée du marché de la logistique médicale dans l'est des États-Unis et est intégrée au secteur de la logistique.

Le 5 février 2023, TFI International a acquis D. M. Breton Inc. (« D.M. Breton ») Établie près de Québec, D.M. Breton fait le transport de marchandises générales, du bois d'œuvre et des produits du papier entre le Canada et les États-Unis et est intégrée au secteur du transport de lots complets.

Le 17 février 2023, TFI International a acquis Axsun Inc. et ses filiales (« Axsun »). Établie à Montréal, au Québec, mais exploitée à partir de plusieurs endroits, Axsun est un fournisseur de services de courtage de transport intermodal des marchandises au Canada et aux États-Unis. Axsun est intégrée au secteur de la logistique.

Le 20 mars 2023, TFI International a acquis Hot-Line Freight Systems, Inc. et Hot-Line Logistics, LLC (collectivement appelées « Hot-Line »). Hot-Line est un fournisseur de services de transport de lots brisés au Wisconsin desservant le Midwest des États-Unis et est intégré au secteur du transport de lots brisés.

Le 2 avril 2023, TFI International a acquis SM Freight Inc. (« SM Freight »). SM Freight est basée dans le sud de l'Ontario et se spécialise dans les services de transport frigorifique à destination et en provenance des États-Unis et offre également des services d'entreposage. SM Freight est reportée dans le secteur de transport de lots complets.

Le 30 avril 2023, TFI International a acquis Launch Logistix Inc. (« Launch »). Launch est un agent indépendant de TFWW, une division opérationnelle de TFI, basée au Minnesota, qui fournit des services de logistique. Launch est reportée dans le secteur de la logistique.

Le 21 mai 2023, TFI International a acquis Les Placements Jonadagi Inc. (« Jonadagi »). Jonadagi est une entreprise de transport de lots complets basée à Vaudreuil, au Québec, qui offre des services de transport de lots complets dans l'Est du Canada. Jonadagi est reportée dans le secteur de transport de lots complets.

Le 13 juillet 2023, TFI International a acquis Siemens Transportation Group (« STG »). STG est établie en Saskatchewan, au Canada, et fournit des services de transport de lots brisés, des services de transport de lots complets et par camions avec plateforme partout en Amérique du Nord. STG est intégrée aux secteurs du transport de lots brisés et de lots complets.

Le 3 août 2023, TFI International a acquis Ulch Transport Limited (« Ulch »). Ulch se spécialise dans le transport par camion de produits alimentaires, y compris les produits alimentaires liquides et les produits réfrigérés, partout en Amérique du Nord. Ulch est basée en Ontario, au Canada, et est intégrée au secteur du transport de lots complets.

Le 16 août 2023, TFI International a acquis JHT Holdings, Inc. (« JHT »). JHT est un fournisseur de services de transport et de logistique allégée en actifs pour les fabricants de camions de classes 6 à 8, et transporte de nouveaux camions depuis les usines de fabrication et d'assemblage final jusqu'aux concessionnaires et aux clients finaux. JHT est intégrée au secteur de la logistique.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2023, TFI International a fait l'acquisition de Vedder Transportation Group (« Vedder »). Vedder se spécialise dans le transport par camion-citerne de liquides et de marchandises sèches en vrac de qualité alimentaire et exerce ses activités dans l'Ouest canadien. Cette transaction comprenait l'acquisition de biens immobiliers importants totalisant 57,2 M\$. Vedder est intégrée au secteur du transport de lots complets.

Le 19 novembre 2023, TFI International a acquis Dahlsten Truck Line Ltd (« Dahlsten »). Dahlsten se spécialise dans le transport par camion-citerne de qualité alimentaire de marchandises sèches dans le Midwest américain. Dahlsten est reportée dans le secteur de transport de lots complets.

### Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les revenus ont atteint au total 1 968,7 M\$ comparativement à 1 956,7 M\$ au quatrième trimestre de 2022. L'augmentation était principalement attribuable aux contributions de 235,0 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises, contrebalancées en partie par l'affaiblissement du marché qui a entraîné une baisse des volumes et des prix, particulièrement dans le secteur du transport de lots complets.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les revenus ont atteint au total 7,52 G\$ comparativement à 8,81 G\$ en 2022. Cette baisse est principalement attribuable à la faiblesse du marché, qui a entraîné une diminution des volumes et des prix, particulièrement dans le secteur du transport de lots complets, ce qui a contribué à une baisse des revenus avant surcharge de carburant des opérations existantes de 1 427,0 M\$, ainsi qu'à la vente de CFI, qui a

général des revenus de 415,2 M\$ en 2022. Cette diminution a été annulée en partie par l'augmentation de 550,9 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

### Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 30,6 M\$, passant de 1 739,8 M\$ au quatrième trimestre de 2022 à 1 770,4 M\$. Cette hausse est attribuable à une augmentation de 210,9 M\$ des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par une diminution de 180,3 M\$ des charges opérationnelles des activités existantes, à mesure que les revenus diminuaient.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont augmenté de 17,4 M\$, s'établissant à 771,3 M\$, comparativement à 694,0 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'augmentation de 106,8 M\$ liés aux acquisitions d'entreprise, annulée en partie par la diminution des revenus.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 534,2 M\$, en hausse de 4 % par rapport à 514,6 M\$ au quatrième trimestre de 2022. L'augmentation est principalement attribuable à une augmentation de 55,0 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises, compensée par une baisse des charges attribuable à la diminution des revenus et à la capacité de la Société de s'adapter rapidement aux niveaux de la demande.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent principalement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et les autres frais administratifs généraux, ont augmenté de 1,4 M\$ ou 1 % pour le trimestre clos le 31 décembre 2023 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, l'augmentation des coûts liée aux acquisitions d'entreprises ayant été annulée partiellement par une baisse des charges attribuable à la diminution des revenus.

Les gains et la dépréciation sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente ont diminué de 23,0 M\$, passant d'un gain de 16,0 M\$ au quatrième trimestre de 2022 à une perte de 7,0 M\$. La perte au quatrième trimestre de 2023 inclut une perte sur le matériel roulant de 11,3 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 902,9 M\$, passant de 7,67 G\$ en 2022 à 6,76 G\$ en 2023. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse de 996,8 M\$ au sein des activités existantes, attribuable à une diminution des revenus, et à la vente de CFI, qui a entraîné des charges opérationnelles de 401,1 M\$ au cours de la période correspondante de l'exercice précédent. Cette diminution est en partie annulée par l'augmentation de 495,0 M\$ des charges opérationnelles liées aux acquisitions d'entreprises.

### Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 198,3 M\$, comparativement à 216,9 M\$ au trimestre correspondant de 2022. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse des revenus découlant du ralentissement de la demande au cours du trimestre et à l'incidence d'une diminution de 23,0 M\$ des gains réalisés sur les actifs détenus en vue de la vente, compensée par la contribution des acquisitions de 24,1 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 757,6 M\$, comparativement à 1 146,0 M\$ pour l'exercice 2022.

### Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
<b>Charges financières (produits financiers)</b>				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	20 757	11 809	59 432	52 230
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	4 431	3 413	16 042	13 264
Produit d'intérêts	(3 838)	(1 075)	(8 121)	(1 750)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	31	90	165	216
(Gain) perte de change, montant net	(1 620)	(564)	(491)	556
Autres	3 502	3 290	13 844	15 881
<b>Charges financières, montant net</b>	<b>23 263</b>	<b>16 963</b>	<b>80 871</b>	<b>80 397</b>

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

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges d'intérêts sur la dette à long terme ont augmenté de 8,9 M\$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, le niveau moyen de la dette étant passé de 1,32 G\$ à 1,81 G\$ en raison de la convention d'endettement de 500 M\$ conclue au cours du trimestre et du fait que les taux sont passés de 3,57 % à 4,60 %.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges d'intérêts sur la dette à long terme ont augmenté de 7,2 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement d'une hausse du taux d'intérêt moyen, qui est passé de 3,35 % à 3,95 % en 2023.

**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 2023, un gain de change de 41,3 M\$ (gain de 41,2 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 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 l'exercice clos le 31 décembre 2023, un gain de change de 37,9 M\$ (gain de 39,7 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.

**Charge d'impôt sur le résultat**

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,9 %. La charge d'impôt sur le résultat de 43,6 M\$ présentait un écart favorable de 2,8 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 46,4 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est attribuable à une variation favorable des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 3,8 M\$ et à des ajustements de 2,0 M\$ pour les exercices précédents, partiellement compensé par une variation défavorable du taux d'imposition de 1,3 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le taux d'imposition effectif de la Société était de 25,4 %. La charge d'impôt sur le résultat de 171,9 M\$ présentait un écart favorable de 7,5 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 179,3 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 14,9 M\$, annulé partiellement par une variation négative de 5,3 M\$ des impôts dans de multiples territoires.

**Bénéfice net et bénéfice net ajusté**

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Bénéfice net	131 386	153 494	144 139	504 877	823 232	754 405
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	15 598	13 969	13 128	56 160	52 003	50 498
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	31	90	1 571	165	216	1 932
(Gain) perte de change, montant net	(1 620)	(564)	(939)	(491)	556	(1 471)
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise et les coûts directement attribuables	—	2 069	—	3 011	(69 753)	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	—	—	(283 593)
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	7 026	(15 941)	(6 638)	(14 721)	(77 870)	(11 978)
(Profit) perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	(5)	—	—	1
Incidence fiscale des ajustements	(5 401)	(1 358)	(2 636)	(10 668)	3 284	(11 446)
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1</sup></b>	<b>147 020</b>	<b>151 759</b>	<b>148 620</b>	<b>538 333</b>	<b>731 668</b>	<b>498 348</b>
<b>BPA ajusté – de base<sup>1</sup></b>	<b>1,73</b>	<b>1,75</b>	<b>1,60</b>	<b>6,27</b>	<b>8,19</b>	<b>5,36</b>
<b>BPA ajusté – dilué<sup>1</sup></b>	<b>1,71</b>	<b>1,72</b>	<b>1,57</b>	<b>6,18</b>	<b>8,02</b>	<b>5,23</b>

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 131,4 M\$, par rapport à 153,5 M\$ au quatrième trimestre de 2022. 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 147,0 M\$ par rapport à 151,8 M\$ au quatrième trimestre de 2022, soit une diminution de 3 %, ou 4,8 M\$. BPA ajusté<sup>1</sup>, entièrement dilué, de 1,71 \$ comparativement à 1,72 \$ au quatrième trimestre de 2022.

<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.

## 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 2023</b>							
Revenus avant la surcharge de carburant <sup>1</sup>	122 033	695 930	399 277	471 638	—	(14 764)	1 674 114
% du total des revenus <sup>2</sup>	8 %	43 %	24 %	25 %			100 %
BAIIA ajusté <sup>3</sup>	40 939	125 064	98 770	69 230	(13 065)	—	320 938
Marge du BAIIA ajusté <sup>3,4</sup>	33,5 %	18,0 %	24,7 %	14,7 %			19,2 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	34 711	71 447	50 657	54 654	(13 212)	—	198 257
Marge d'exploitation <sup>3,4</sup>	28,4 %	10,3 %	12,7 %	11,6 %			11,8 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>3</sup>	175 336	2 134 895	1 146 497	357 251	450 340	—	4 264 319
Dépenses en immobilisations, montant net <sup>3</sup>	9 572	37 380	4 725	1 792	129	—	53 598
<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>Exercice clos le 31 décembre 2023</b>							
Revenus avant la surcharge de carburant <sup>1</sup>	461 930	2 777 309	1 625 592	1 604 878	—	(52 823)	6 416 886
% du total des revenus <sup>2</sup>	8 %	44 %	26 %	22 %			100 %
BAIIA ajusté <sup>3</sup>	139 437	473 602	428 203	207 800	(61 102)	—	1 187 940
Marge du BAIIA ajusté <sup>3,4</sup>	30,2 %	17,1 %	26,3 %	12,9 %			18,5 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	114 360	310 429	237 393	160 112	(64 659)	—	757 635
Marge d'exploitation <sup>3,4</sup>	24,8 %	11,2 %	14,6 %	10,0 %			11,8 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>3</sup>	175 336	2 134 895	1 146 497	357 251	450 340	—	4 264 319
Dépenses en immobilisations, montant net <sup>3</sup>	19 935	154 832	29 098	3 725	238	—	207 828
<b>Exercice clos le 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	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

<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

<i>(non audité)</i>		Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
<i>(en milliers de dollars US)</i>	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%	
Total des revenus	156 198		172 381		583 198		650 844		
Surcharge de carburant	(34 165)		(43 307)		(121 268)		(151 872)		
<b>Revenus</b>	<b>122 033</b>	<b>100,0 %</b>	129 074	100,0 %	<b>461 930</b>	<b>100,0 %</b>	498 972	100,0 %	
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	41 104	33,7 %	42 784	33,1 %	163 960	35,5 %	167 725	33,6 %	
Charges liées au personnel	33 695	27,6 %	35 877	27,8 %	133 504	28,9 %	144 650	29,0 %	
Autres charges opérationnelles	6 403	5,2 %	6 667	5,2 %	26 374	5,7 %	26 845	5,4 %	
Amortissement des immobilisations corporelles	2 969	2,4 %	3 080	2,4 %	11 789	2,6 %	12 863	2,6 %	
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 103	2,5 %	3 135	2,4 %	12 654	2,7 %	13 024	2,6 %	
Amortissement des immobilisations incorporelles	156	0,1 %	157	0,1 %	627	0,1 %	645	0,1 %	
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement (Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(106)	-0,1 %	(189)	-0,1 %	(510)	-0,1 %	(1 087)	-0,2 %	
Perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(2)	-0,0 %	-	-	(835)	-0,2 %	1	0,0 %	
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>34 711</b>	<b>28,4 %</b>	37 563	29,1 %	<b>114 360</b>	<b>24,8 %</b>	134 306	26,9 %	
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>40 939</b>	<b>33,5 %</b>	43 935	34,0 %	<b>139 437</b>	<b>30,2 %</b>	160 838	32,2 %	
<b>Rendement du capital investi<sup>1</sup></b>		<b>28,1 %</b>		<b>32,5 %</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.

<i>(non audité)</i>		Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
<i>(Revenus en dollars américains)</i>	2023	2022	Variation	%	2023	2022	Variation	%	
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,48 \$	0,47 \$	0,01 \$	-2,1 %	0,47 \$	0,48 \$	(0,01) \$	-2,1 %	
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,37 \$	0,35 \$	0,02 \$	5,7 %	0,37 \$	0,37 \$	— \$	—	
Revenus par colis (incluant le carburant)	7,03 \$	7,46 \$	(0,43) \$	-5,8 %	7,27 \$	7,66 \$	(0,39) \$	-5,1 %	
Revenus par colis (excluant le carburant)	5,49 \$	5,59 \$	(0,10) \$	-1,8 %	5,76 \$	5,88 \$	(0,12) \$	-2,0 %	
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	148	167	(19)	-11,4 %	563	614	(51)	-8,3 %	
Colis (en milliers)	22 230	23 107	(877)	-3,8 %	80 245	84 915	(4 670)	-5,5 %	
Poids moyen par colis (en lb)	14,67	15,93	(1,26)	-7,9 %	15,46	15,94	(0,48)	-3,0 %	
Nombre moyen de véhicules	995	1 028	(33)	-3,2 %	990	1 046	(56)	-5,3 %	
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	12,08 \$	12,90 \$	(0,82) \$	-6,4 %	11,33 \$	11,97 \$	(0,64) \$	-5,4 %	

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les revenus ont diminué de 7,0 M\$, soit 5 %, passant de 129,1 M\$ en 2022 à 122,0 M\$ en 2023. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse de 3,8 % du nombre de colis et à une diminution de 1,8 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant). La diminution des revenus par colis est attribuable à une diminution de 7,9 % du poids moyen par colis, mais elle est partiellement compensée par une augmentation de 5,7 % des revenus par livre (exclusion faite de la surcharge de carburant). La diminution du nombre de colis est attribuable au ralentissement du marché, principalement dans le secteur des livraisons marchand-consommateur.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les revenus ont diminué de 37,0 M\$, ou 7 %, passant de 499,0 M\$ en 2022 à 461,9 M\$ en 2023. Cette diminution est attribuable à une baisse de 2,0 % des revenus par colis, combinée à une diminution de 5,5 % du nombre de colis, en raison principalement du ralentissement sur le marché marchand-consommateur.

## Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges liées aux matériaux et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 1,7 M\$ ou 4 %, en raison principalement d'une diminution de 7,8 M\$ des coûts des sous-traitants et de 1,2 M\$ des coûts de la main-d'œuvre externe, compensée par une diminution de 9,1 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 2,2 M\$ ou 6 %, en raison principalement d'un volume plus faible ayant entraîné une réduction des coûts directs de main-d'œuvre.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 3,8 M\$ ou de 2 %, en raison principalement d'une réduction de 30,6 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant annulée par une diminution de 28,0 M\$ des coûts de la main-d'œuvre externe et des sous-traitants, une baisse de 3,0 M\$ du coût de carburant et de 1,3 M\$ des charges liées à l'entretien et aux réparations. Les charges liées au personnel ont diminué de 11,1 M\$ ou 8 %, en raison essentiellement de la baisse de 7,0 M\$ des coûts directs de la main-d'œuvre, combinée à une diminution de 3,3 M\$ des salaires administratifs ainsi que de la réduction de 0,8 M\$ du coût des indemnités de licenciement. La baisse des coûts directs de la main-d'œuvre est principalement attribuable à la diminution du volume global.

**Bénéfice opérationnel**

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 2,9 M\$, ou 8 %. La marge d'exploitation est de 28,4 % au quatrième trimestre 2023, un recul par rapport à 29,1 % pour la période correspondante de 2022.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 19,9 M\$, ou 15 %. La marge d'exploitation est de 24,8 % pour de 2023, comparativement à 26,9 % pour 2022.

Le rendement du capital investi, une mesure non conforme aux IFRS, a diminué de 440 points de base, passant de 32,5 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 décembre 2022 à 28,1 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 décembre 2023, en raison principalement d'une baisse de 14,7 M\$ du bénéfice opérationnel net après impôts, combinée à une augmentation de 10 M\$ du capital investi au cours de la même période.

**Transport de lots brisés**

<i>(non audité)</i>	Trimestres clos les 31 décembre						Exercices clos les 31 décembre	
<i>(en milliers de dollars US)</i>	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
Total des revenus	846 410		903 713		3 368 567		4 023 163	
Surcharge de carburant	(150 480)		(182 930)		(591 258)		(779 606)	
<b>Revenus</b>	<b>695 930</b>	<b>100,0 %</b>	<b>720 783</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2 777 309</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 243 557</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	213 583	30,7 %	226 839	31,5 %	827 533	29,8 %	1 003 662	30,9 %
Charges liées au personnel	299 793	43,1 %	311 248	43,2 %	1 244 092	44,8 %	1 432 857	44,2 %
Autres charges opérationnelles	58 177	8,4 %	58 050	8,1 %	233 229	8,4 %	243 347	7,5 %
Amortissement des immobilisations corporelles	35 212	5,1 %	26 374	3,7 %	132 027	4,8 %	104 850	3,2 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8 728	1,3 %	9 641	1,3 %	32 774	1,2 %	38 985	1,2 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 432	0,3 %	2 065	0,3 %	8 883	0,3 %	8 831	0,3 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(687)	-0,1 %	(1 601)	-0,2 %	(1 038)	-0,0 %	(4 056)	-0,1 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	—	0,0 %	(60)	-0,0 %	(109)	-0,0 %	(12)	-0,0 %
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	7 245	1,0 %	(13)	-0,0 %	(10 511)	-0,4 %	(55 714)	-1,7 %
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>71 447</b>	<b>10,3 %</b>	<b>88 240</b>	<b>12,2 %</b>	<b>310 429</b>	<b>11,2 %</b>	<b>470 807</b>	<b>14,5 %</b>
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>125 064</b>	<b>18,0 %</b>	<b>126 307</b>	<b>17,5 %</b>	<b>473 602</b>	<b>17,1 %</b>	<b>567 759</b>	<b>17,5 %</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)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	(Revenus en dollars américains)	2023	2022	Variation	2023	2022	Variation	%
<b>Transport de lots brisés - États-Unis</b>								
Revenus (en milliers de dollars) <sup>1</sup>	481 102	475 389	5 713	1,2 %	1 912 623	2 186 668	(274 045)	-12,5 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>2</sup>	91,0 %	90,4 %			92,2 %	89,9 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) <sup>1</sup>	28,81 \$	30,05 \$	(1,24) \$	-4,1 %	28,61 \$	29,67 \$	(1,06) \$	-3,6 %
Revenus par expédition (excluant le carburant) <sup>1</sup>	342,18 \$	322,74 \$	19,44 \$	6,0 %	322,26 \$	320,20 \$	2,06 \$	0,6 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) <sup>1</sup>	35,52 \$	39,04 \$	(3,52) \$	-9,0 %	35,31 \$	38,03 \$	(2,72) \$	-7,2 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) <sup>1</sup>	421,89 \$	419,26 \$	2,63 \$	0,6 %	397,72 \$	410,38 \$	(12,66) \$	-3,1 %
Tonnage (en milliers de tonnes) <sup>1</sup>	835	791	44	5,6 %	3 342	3 685	(343)	-9,3 %
Expéditions (en milliers) <sup>1</sup>	1 406	1 473	(67)	-4,5 %	5 935	6 829	(894)	-13,1 %
Poids moyen par expédition (en lb) <sup>1</sup>	1 188	1 074	114	10,6 %	1 126	1 079	47	4,4 %
Distance moyenne par trajet (en milles) <sup>1</sup>	1 132	1 092	40	3,7 %	1 111	1 101	10	0,9 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	0,5 %	1,5 %			0,5 %	0,7 %		
Nombre moyen de véhicules <sup>3</sup>	3 974	4 410	(436)	-9,9 %	4 097	4 685	(588)	-12,6 %
Âge des camions <sup>4</sup>	4,7	6,6	(1,9)	-28,8 %	4,8	7,4	(2,6)	-35,1 %
Jours ouvrables	62	62	—	0,0 %	254	253	1,0	0,4 %
Rendement du capital investi <sup>2</sup>	15,1 %	23,8 %						
<b>Transport de lots brisés - Canada</b>								
Revenus (en milliers de dollars)	138 241	123 176	15 065	12,2 %	531 784	548 012	(16 228)	-3,0 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>2</sup>	79,9 %	75,3 %			76,6 %	74,0 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	10,82 \$	10,84 \$	(0,02) \$	-0,2 %	10,83 \$	11,26 \$	(0,43) \$	-3,8 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	237,12 \$	235,97 \$	1,15 \$	0,5 %	235,20 \$	241,95 \$	(6,75) \$	-2,8 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) <sup>1</sup>	13,90 \$	14,46 \$	(0,56) \$	-3,9 %	13,82 \$	14,65 \$	(0,83) \$	-5,7 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) <sup>1</sup>	304,68 \$	314,61 \$	(9,93) \$	-3,2 %	300,32 \$	314,88 \$	(14,56) \$	-4,6 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	639	568	71	12,5 %	2 456	2 434	22	0,9 %
Expéditions (en milliers)	583	522	61	11,7 %	2 261	2 265	(4)	-0,2 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 192	2 176	16	0,7 %	2 172	2 149	23	1,1 %
Distance moyenne par trajet (en milles)	856	734	122	16,6 %	852	748	104	13,9 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	0,1 %	0,1 %			0,2 %	0,2 %		
Nombre moyen de véhicules	777	808	(31)	-3,8 %	788	800	(12)	-1,5 %
Âge des camions	4,8	5,1	(0,3)	-5,9 %	4,8	4,8	—	0,0 %
Jours ouvrables	62	62	—	0,0 %	250	250	—	0,0 %
Rendement du capital investi <sup>2</sup>	20,1 %	24,0 %						

<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> Au 31 décembre 2023, le nombre de véhicules actifs était de 3 364 (4 046 au 31 décembre 2022).

<sup>4</sup> L'âge des camions le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis est présenté pour les camions en service.

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les revenus ont diminué de 24,9 M\$ pour atteindre 695,9 M\$. Cette diminution est attribuable à plusieurs facteurs combinés, notamment la réduction de 44,1 M\$ dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis y compris des revenus provenant de Ground Freight Pricing (GFP) et une baisse de 0,4 M\$, au sein du secteur du transport de lots brisés au Canada. Cette diminution a été annulée en partie par la contribution de 19,6 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises.

La baisse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis est principalement attribuable à une réduction de 36,4 % du volume de Ground Freight Pricing (« GFP »), contrebalancée en partie par une augmentation de 5,6 % du tonnage, une réduction de 4,5 % du nombre d'expéditions et une augmentation de 6,0 % des revenus par expédition (excluant le carburant) dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis, excluant les activités de Ground Freight Pricing (GFP). La baisse du volume dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis est principalement attribuable à la baisse des volumes liée au ralentissement sur le marché final. La hausse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés au Canada est le résultat d'une augmentation de 11,7 % des expéditions, tandis que les revenus par expédition (à l'exclusion du carburant) ont augmenté de 0,5 %.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les revenus ont diminué de 466,2 M\$, ou 14 %, pour s'établir à 2 777,3 M\$. La diminution est principalement due à la diminution des volumes et est partiellement compensée par une augmentation de 46,1 M\$ attribuables aux acquisitions d'entreprises.

## Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 13,3 M\$, ou 6 %, en raison principalement d'une réduction de 47,9 M\$ des coûts liés aux sous-traitants résultant de la baisse du volume, combinée à une réduction de 11,0 M\$ des charges liées au carburant et de 3,1 M\$ des réclamations sur les cargaisons, partiellement compensée par la baisse de 38,8 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant et de 8,5 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises. Les charges liées au personnel ont diminué de 11,5 M\$ ou 4 %, en raison principalement d'une baisse de 12,6 M\$ des salaires directs et administratifs aux États-Unis causée par la réduction du volume trimestriel et la baisse des coûts de prestation de retraite, annulée partiellement par l'augmentation de 7,4 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises. Les autres charges opérationnelles sont demeurées essentiellement stables à 58,2 M\$. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont augmenté de 34 %, soit 8,8 M\$, dont 6,6 M\$ dans les activités de transport de lots brisés aux États-Unis. Au cours du trimestre clos le 31 décembre 2023, le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis a constaté une perte de 8,1 M\$ sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente comptabilisée sur la vente d'immobilisations corporelles. En date du 31 décembre 2023, les terminaux du secteur du transport de lots brisés comptaient 12 904 portes, dont 10 390 appartiennent à la Société.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 176,1 M\$, ou 18 %, en raison essentiellement d'une diminution de 274,9 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, d'une réduction de 86,7 M\$ des charges liées au carburant et de 12,9 M\$ des frais d'entretien et de réparation du matériel roulant, annulées partiellement par une diminution de 198,3 M\$ des revenus provenant de la surcharge de carburant, le tout étant attribuable à la baisse du volume et des acquisitions d'entreprises de 20,4 M\$ qui a partiellement annulé la diminution. Les charges liées au personnel ont diminué de 188,8 M\$ ou 13 %, en raison principalement d'une baisse de 143,1 M\$ des salaires directs et administratifs aux États-Unis causée par la réduction du volume et de 58,0 M\$ des coûts de prestation de retraite, annulée partiellement par l'augmentation de 10,0 M\$ des coûts des indemnités de licenciement et de 17,9 M\$ des acquisitions d'entreprises. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 10,1 millions de dollars ou 4 %, en raison principalement d'une diminution de 8,2 M\$ des coûts de la main-d'œuvre externe. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont augmenté de 26 %, ou 27,2 M\$, la majorité étant liée à des charges d'amortissement plus élevées pour l'équipement et le matériel roulant dans les activités de transport de lots brisés aux États-Unis et de 2,5 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises.

## Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 décembre 2023 a diminué de 16,8 M\$ pour s'établir à 71,4 M\$. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés au Canada, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté pour s'établir à 79,9 % au quatrième trimestre de 2023, comparativement à 75,3 % pour la période correspondante de 2022. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés aux États-Unis a augmenté pour s'établir à 91,0 % au quatrième trimestre de 2023, comparativement à 90,4 % pour la période correspondante de 2022.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 160,4 M\$, ou 34 %, pour s'établir à 310,4 M\$. La majorité de cette réduction est attribuable aux activités de transport de lots brisés aux États-Unis de 143,3 M\$, ce qui comprend une réduction de 48,0 M\$ des gains réalisés sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, du secteur du transport de lots brisés au Canada, s'établissait à 20,1 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2023, une diminution de 390 points de base, par rapport à 24,0 % pour la période de 12 mois précédente. Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis s'est établi à 15,1 %, comparativement à 18,8 % l'année précédente.

## Transport de lots complets

(non audité)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
(en milliers de dollars US)								
Total des revenus	479 596		502 784		1 936 038		2 451 038	
Surcharge de carburant	(80 319)		(99 433)		(310 446)		(464 707)	
<b>Revenus</b>	<b>399 277</b>	<b>100,0 %</b>	<b>403 351</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 625 592</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 986 331</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	166 850	41,8 %	174 305	43,2 %	682 342	42,0 %	821 442	41,4 %
Charges liées au personnel	121 120	30,3 %	115 449	28,6 %	473 948	29,2 %	585 891	29,5 %
Autres charges opérationnelles	14 540	3,6 %	13 709	3,4 %	55 420	3,4 %	76 612	3,9 %
Amortissement des immobilisations corporelles	23 863	6,0 %	26 695	6,6 %	101 508	6,2 %	129 013	6,5 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	18 341	4,6 %	15 730	3,9 %	70 084	4,3 %	59 473	3,0 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 902	1,5 %	5 699	1,4 %	23 169	1,4 %	23 944	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(1 768)	-0,4 %	(3 981)	-1,0 %	(13 828)	-0,9 %	(54 481)	-2,7 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(235)	-0,1 %	(138)	-0,0 %	(493)	-0,0 %	(191)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	7	0,0 %	(15 959)	-4,0 %	(3 951)	-0,2 %	(22 240)	-1,1 %
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>50 657</b>	<b>12,7 %</b>	<b>71 842</b>	<b>17,8 %</b>	<b>237 393</b>	<b>14,6 %</b>	<b>366 868</b>	<b>18,5 %</b>
<b>BAIIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>98 770</b>	<b>24,7 %</b>	<b>104 007</b>	<b>25,8 %</b>	<b>428 203</b>	<b>26,3 %</b>	<b>557 058</b>	<b>28,0 %</b>

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2023	2022	Variation	%	2023	2022	Variation	%
<b>Transport spécialisé de lots complets</b>								
Revenus (en milliers de dollars US)	323 952	325 493	(1 541)	-0,5 %	1 323 083	1 362 390	(39 307)	-2,9 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	87,0 %	87,4 %			85,8 %	83,1 %		
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	4 133 \$	4 197 \$	(64) \$	-1,5 %	4 232 \$	4 582 \$	(350) \$	-7,6 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	5 086 \$	5 455 \$	(369) \$	-6,8 %	5 174 \$	5 879 \$	(705) \$	-12,0 %
Nombre moyen de camions	4 051	3 839	212	5,5 %	3 977	3 641	336	9,2 %
Nombre moyen de remorques	10 402	11 004	(602)	-5,5 %	10 460	10 833	(373)	-3,4 %
Âge des camions	3,4	3,6	(0,2)	-5,6 %	3,4	3,6	(0,2)	-5,6 %
Âge des remorques	12,7	11,5	1,2	10,4 %	12,7	11,5	1,2	10,4 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 223	1 193	30	2,5 %	1 208	1 126	82	7,3 %
Rendement du capital investi <sup>1</sup>	10,3 %	13,4 %						
<b>Transport conventionnel de lots complets - Canada</b>								
Revenus (en milliers de dollars US)	77 815	79 101	(1 286)	-1,6 %	311 838	322 553	(10 715)	-3,3 %
Ratio d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	89,0 %	81,1 %			85,6 %	78,7 %		
Millage total (en milliers)	25 917	24 498	1 419	5,8 %	102 559	93 923	8 636	9,2 %
Revenus au mille (excluant le carburant) <sup>2</sup>	2,08 \$	2,24 \$	(0,16) \$	-7,2 %	2,11 \$	2,30 \$	(0,19) \$	-8,0 %
Revenus au mille (incluant le carburant) <sup>2</sup>	2,67 \$	2,94 \$	(0,27) \$	-9,4 %	2,67 \$	2,97 \$	(0,30) \$	-9,9 %
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	3 094 \$	3 792 \$	(698) \$	-18,4 %	3 266 \$	4 102 \$	(836) \$	-20,4 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	3 973 \$	4 989 \$	(1 016) \$	-20,4 %	4 133 \$	5 299 \$	(1 166) \$	-22,0 %
Nombre moyen de camions	1 072	858	214	24,9 %	1 024	741	283	38,2 %
Nombre moyen de remorques	3 861	3 636	225	6,2 %	3 923	3 456	467	13,5 %
Âge des camions	3,3	3,5	(0,2)	-5,7 %	3,3	3,5	(0,2)	-5,7 %
Âge des remorques	7,9	7,3	0,6	8,2 %	7,9	7,3	0,6	8,2 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	267	254	13	5,0 %	250	269	(19)	-7,1 %
Rendement du capital investi <sup>1</sup>	12,6 %	21,3 %						

<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> Le calcul des revenus au mille exclut les revenus de courtage

Au cours du quatrième trimestre de 2023, Dahlsten a été acquise et intégrée au secteur du transport de lots complets.

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les revenus ont diminué de 4,1 M\$, soit 1 %, par rapport à 403,4 M\$ au quatrième trimestre de 2022 et se sont établis à 399,3 M\$ au quatrième trimestre de 2023. La diminution est principalement attribuable à une baisse des revenus des activités existantes de 41,2 M\$, annulée partiellement par la contribution de 37,1 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises. Les revenus du transport spécialisé de lots complets

ont diminué de 1,5 M\$, ou 1 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison d'une baisse organique de 27,6 M\$, partiellement compensée par les contributions de 26,1 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont diminué de 1,3 M\$ ou 2 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui comprend une baisse de 12,3 M\$ des revenus des activités existantes, baisse annulée essentiellement par des contributions de 11 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises. Au quatrième trimestre de 2023, les revenus par camion, excluant la surcharge de carburant, ont accusé un retard de 18,4 %, comparativement au quatrième trimestre de 2022, en raison d'une baisse de 7,2 % des revenus par mille et d'une baisse de 12,1 % du nombre de milles par camion.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les revenus du secteur du transport de lots complets ont diminué de 360,7 M\$, en baisse de 18 %, comparativement à 1 986,3 M\$ en 2022, pour s'établir à 1 625,6 M\$ en 2023. Cette diminution est principalement attribuable à l'incidence de 309,7 M\$ sur les revenus de la vente de CFI, combinée à une baisse de 220,1 M\$ des revenus des activités existantes, principalement le résultat de la baisse des prix et des volumes, compensée en partie par la contribution de 169,0 M\$ des acquisitions d'entreprises.

### Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 17,1 M\$, ou 5 %, passant de 331,5 M\$ au quatrième trimestre de 2022 à 348,6 M\$ au quatrième trimestre de 2023. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) de 17,4 M\$ provenant des activités de transport de lots complets existantes, annulée par l'augmentation de 34,6 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 231,3 M\$, ou 14 %, passant de 1 619,5 M\$ en 2022 à 1 388,2 M\$ en 2023. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 295,9 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge de carburant) découlant de la vente de CFI combinée à la baisse de 80,3 M\$ des charges opérationnelles des activités existantes, annulées partiellement par l'augmentation de 145,0 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

### Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 50,7 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, une baisse de 29 % par rapport à 71,8 M\$ au quatrième trimestre de 2022. La baisse du bénéfice opérationnel était principalement attribuable à un gain de 16,0 M\$ sur les actifs détenus en vue de la vente en 2022, ainsi qu'à la baisse des volumes et des tarifs liée au ralentissement du marché. Les contributions au bénéfice opérationnel provenant des acquisitions d'entreprises se sont élevées à 2,5 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets a diminué de 129,5 M\$, ou 35 %, passant de 366,9 M\$ en 2022 à 237,4 M\$ en 2023. La diminution est attribuable à la vente de CFI, qui a contribué pour 45,7 M\$ au bénéfice opérationnel en 2022, combinée à une diminution de 107,8 M\$ des activités existantes, partiellement annulée par une contribution de 24,0 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a diminué à 10,3 % comparativement à 13,4 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent. Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport conventionnel de lots complets au Canada, était de 12,6 % en baisse par rapport à 21,3 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette diminution est attribuable à la baisse du bénéfice opérationnel conjuguée à l'augmentation du capital déployé provenant des acquisitions d'entreprises.

## Logistique

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
Total des revenus	504 493		394 071		1 697 016		1 763 280	
Surcharge de carburant	(32 855)		(18 103)		(92 138)		(74 158)	
<b>Revenus</b>	<b>471 638</b>	<b>100,0 %</b>	<b>375 968</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 604 878</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1 689 122</b>	<b>100,0 %</b>
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	309 079	65,5 %	269 625	71,7 %	1 102 396	68,7 %	1 232 049	72,9 %
Charges liées au personnel	67 034	14,2 %	35 770	9,5 %	191 146	11,9 %	143 505	8,5 %
Autres charges opérationnelles	26 323	5,6 %	27 107	7,2 %	103 715	6,5 %	134 923	8,0 %
Amortissement des immobilisations corporelles	1 905	0,4 %	333	0,1 %	4 094	0,3 %	1 460	0,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	4 712	1,0 %	3 644	1,0 %	16 583	1,0 %	14 794	0,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	8 185	1,7 %	5 292	1,4 %	27 237	1,7 %	21 990	1,3 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(24)	-0,0 %	(7)	-0,0 %	(134)	-0,0 %	(37)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(4)	-0,0 %	—	—	(45)	-0,0 %	(8)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	(226)	-0,0 %	—	—	(226)	-0,0 %	—	—
<b>Bénéfice opérationnel</b>	<b>54 654</b>	<b>11,6 %</b>	<b>34 204</b>	<b>9,1 %</b>	<b>160 112</b>	<b>10,0 %</b>	<b>140 446</b>	<b>8,3 %</b>
<b>BALIA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>69 230</b>	<b>14,7 %</b>	<b>43 473</b>	<b>11,6 %</b>	<b>207 800</b>	<b>12,9 %</b>	<b>178 690</b>	<b>10,6 %</b>
<b>Rendement du capital investi<sup>1</sup></b>	<b>18,8 %</b>		<b>21,9 %</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.

## Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, les revenus ont augmenté de 95,6 M\$ ou 25 %, par rapport à 376,0 M\$ en 2022 et se sont établis à 471,6 M\$ en 2023. L'augmentation provient des acquisitions d'entreprises de 149,9 M\$, contrebalancée par une diminution de 54,2 M\$ en raison principalement de la baisse du volume des exploitants de services tiers (3PL).

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les revenus ont diminué de 84,2 M\$, ou 5 %, passant de 1 689,1 M\$ en 2022 à 1 604,9 M\$. Les revenus des activités existantes ont diminué de 354,5 M\$, dont 338,3 M\$ sont attribuables aux activités existantes des 3PL, baisse compensée en partie par des contributions de 270,2 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises.

Au cours du trimestre, environ 81 % (78 % en 2022) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 19 % (22 % en 2022) par les entreprises du Canada.

## Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2023, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 75,2 M\$, ou 22 %, par rapport à la même période de l'exercice précédent, passant de 341,8 M\$ à 417,0 M\$. La baisse des charges opérationnelles totales, après déduction de la surcharge de carburant au sein des activités existantes, était de 52,3 M\$ et a été annulée par une augmentation de 127,8 M\$ de la contribution des acquisitions d'entreprises. Les charges liées aux matières et aux services ont augmenté de 39,5 M\$, dont 84,4 M\$ proviennent d'acquisitions d'entreprises, hausse annulée par une diminution de 44,9 M\$ attribuable à la diminution du volume des activités des 3PL et du dernier kilomètre. Les charges liées au personnel ont augmenté de 31,3 M\$, en raison principalement d'une charge de 35,6 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises, compensée en partie par la réduction des effectifs et des commissions dans certaines divisions.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 103,9 M\$, ou 7 %, passant de 1 548,7 M\$ à 1 444,8 M\$. La baisse du total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant au sein des activités existantes, était de 340,5 M\$ et a été partiellement annulée par une augmentation de 236,6 M\$ de la contribution des acquisitions d'entreprises. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 282,5 M\$ des charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) en lien avec les revenus et de 17,5 M\$ en raison d'une réduction des commissions des agents dans les activités actuelles. De plus, le règlement des litiges dans la division du dernier kilomètre aux États-Unis a occasionné une baisse de 12,0 M\$ et les charges liées au personnel ont diminué de 11,4 M\$, en raison principalement de la réduction des effectifs.

## Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 décembre 2023 a augmenté de 20,5 M\$, ou 60 %, passant de 34,2 M\$ à 54,7 M\$, en raison principalement de l'acquisition de JHT.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le bénéfice opérationnel a augmenté de 19,7 M\$, ou 14 %, en raison des contributions de 33,7 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises, partiellement annulées par une diminution de 14,0 M\$ au sein des activités existantes.

Le rendement du capital investi de 18,8 % se compare à celui de la période correspondante de l'exercice précédent de 21,9 %.

## LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

## Entrées et sorties de fonds

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	302 580	248 348	1 013 839	971 645
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	11 708	17 685	73 339	128 821
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	10 143	33 956	50 280	131 250
Produits nets tirés de la dette à long terme	269 082	1 172	558 871	—
Produits de la vente d'une entreprise	—	—	—	546 228
Autres	24 096	13 948	126 567	29 682
<b>Total des entrées de fonds</b>	<b>617 609</b>	<b>315 109</b>	<b>1 822 896</b>	<b>1 807 626</b>
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	80 643	111 716	361 563	350 824
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	10 114	23 180	628 701	158 251
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	256 100	14 915	194 776	120 335
Remboursement de la dette à long terme, montant net	—	—	—	272 030
Remboursement des obligations locatives	33 576	31 194	128 107	123 606
Dividendes versés	29 983	23 746	121 095	97 321
Rachat d'actions propres	169 189	83 497	288 024	567 983
Autres	38 004	26 861	100 630	117 276
<b>Total des sorties de fonds</b>	<b>617 609</b>	<b>315 109</b>	<b>1 822 896</b>	<b>1 807 626</b>

## Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles ont atteint 1 013,8 M\$, en hausse de 4 %, par rapport à 971,6 M\$ en 2022. La hausse est liée principalement à une augmentation de 254,1 M\$ du fonds de roulement hors trésorerie, découlant principalement de la diminution des ventes, ce qui a entraîné une baisse des soldes des comptes débiteurs, et en particulier l'augmentation des coûts de carburant en 2022 pour lesquels les paiements doivent être effectués beaucoup plus rapidement que les revenus de la surcharge de carburant ne sont perçus. This was partially offset by the decrease in net income and an unfavorable impact from provisions of \$59.7 million.

## 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 2023 et 2022.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	80 643	111 716	361 563	350 824
Ajustements hors caisse	—	1 321	(1 316)	445
	<b>80 643</b>	<b>113 037</b>	<b>360 247</b>	<b>351 269</b>
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	13 622	17 498	77 516	46 928
Matériel roulant	60 355	87 306	265 687	286 277
Équipement	6 666	8 233	17 044	18 064
	<b>80 643</b>	<b>113 037</b>	<b>360 247</b>	<b>351 269</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.

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 2023 et 2022.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	8 428	33 857	48 716	131 684
Matériel roulant	13 423	17 727	74 762	126 034
Équipement	—	57	141	2 353
	<b>21 851</b>	<b>51 641</b>	<b>123 619</b>	<b>260 071</b>
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	4 257	15 945	25 910	77 881
Matériel roulant	(2 582)	7 219	10 372	59 671
Équipement	(3)	(1 414)	22	63
	<b>1 672</b>	<b>21 750</b>	<b>36 304</b>	<b>137 615</b>

### Acquisitions d'entreprises

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, des flux de trésorerie totalisant 628,7 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition de 12 entreprises. Les acquisitions d'entreprises comprennent des propriétés évaluées à 144,3 M\$. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2023 » et la note 5 des états financiers consolidés audités en date du 31 décembre 2023 pour obtenir de plus amples renseignements.

### Achat et vente de placements

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, 41,7 M\$ ont été utilisés pour l'achat de placements, comparativement à 80,6 M\$ en 2022. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la vente de placements a donné un produit de 89,2 M\$, comparativement à 12,9 M\$ en 2022. Ces placements ont été sélectionnés pour être évalués à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

### Flux de trésorerie liés aux activités de financement

#### Endettement

Le 15 août 2023, la Société a reçu un montant de 75 M\$ des produits tirés de l'émission de nouveaux titres de créances sous forme de billets de premier rang garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance les 19 août 2035 et 2038, portant des taux d'intérêt fixes de 5,56 % et 5,64 %.

Le 13 octobre 2023, la Société a reçu un produit de 500 M\$ provenant de l'émission de nouveaux titres de créance sous forme de billets de premier rang non garantis comprenant cinq tranches dont l'échéance varie de cinq à vingt ans, portant intérêt à un taux moyen pondéré de 6,70 %.

#### 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 2023 et qui se termine le 1<sup>er</sup> novembre 2024, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 161 046 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 décembre 2023, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 785 140 actions ordinaires.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023, la Société a racheté 2 609 900 actions ordinaires (comparativement à 6 368 322 pour la période correspondante de 2022) à un prix moyen pondéré de 110,36 \$ par action (comparativement à 89,19 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 288,0 M\$ (comparativement à 568,0 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre			
	2023	2022	2021	2021		
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	302 580	248 348	190 333	1 013 839	971 645	855 351
Additions d'immobilisations corporelles	(80 643)	(111 716)	(102 595)	(361 563)	(350 824)	(267 173)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	11 708	17 685	22 508	73 339	128 821	92 842
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	10 143	33 956	10 503	50 280	131 250	19 869
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>243 788</b>	<b>188 273</b>	<b>120 749</b>	<b>775 895</b>	<b>880 892</b>	<b>700 889</b>

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

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la Société a généré des flux de trésorerie disponibles de 775,9 M\$, comparativement à 880,9 M\$ en 2022, ce qui représente une diminution de 105,0 M\$ ou 12 % sur douze mois. Cette diminution est attribuable à la réduction du produit de la vente d'actifs, car le produit de la vente d'actifs détenus en vue de la vente a diminué de 81,0 M\$ et le produit de la vente d'immobilisations corporelles a diminué de 55,5 M\$. La diminution du produit de la vente d'immobilisations corporelles est attribuable à la baisse des ventes d'équipement, en raison principalement de la vente de CFI et au ralentissement sur le marché de la revente d'équipement. Ces diminutions ont été compensées en partie par une augmentation de 42,2 M\$ des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation expliqués ci-dessus.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la conversion des flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 82,5 %, se compare à 87,7 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 31 décembre 2023, soit 133,70 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> générés par la Société au cours des douze derniers mois (775,9 M\$ ou 9,03 \$ par action) représentait un rendement de 6,9%. Sur la base du cours de clôture de l'action au 31 décembre 2022 de 100,24 \$, le flux de trésorerie disponible<sup>1</sup> généré par la Société au cours des douze mois précédents (880,9 M\$ ou 9,86 \$ par action en circulation) représentait un rendement de 10,2 %.

## Situation financière

(non audité) (en milliers de dollars US)	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Immobilisations incorporelles	2 019 301	1 592 110
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles <sup>1</sup>	4 264 319	3 913 720
Dettes à long terme	1 884 182	1 315 757
Obligations locatives	460 158	413 039
Capitaux propres	2 591 410	2 463 070

<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.

Comparativement au 31 décembre 2023, la situation financière de la Société a été principalement touchée par les acquisitions d'entreprises, ce qui a donné lieu à une augmentation des actifs incorporels et à de la dette à long terme pour lesquels la Société a conclu des conventions d'endettement à taux fixe. Le reste des variations sont principalement attribuables aux fluctuations du fonds de roulement et des taux de change.

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

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société, excluant les engagements d'achat, et leurs dates d'échéance respectives au 31 décembre 2023, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – Août 2026	23 906	—	23 906	—	—
Débiteures non garanties – Décembre 2024	151 023	151 023	—	—	—
Billets de premier rang non garantis – Décembre 2026 à octobre 2043	1 655 000	—	150 000	—	1 505 000
Contrats de vente conditionnelle	54 253	22 974	27 396	3 883	—
Obligations locatives	460 158	127 397	179 053	86 241	67 467
Autre dette à long terme	4 693	354	742	3 596	—
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	791 729	99 486	172 219	126 387	393 637
<b>Total des obligations contractuelles</b>	<b>3 140 761</b>	<b>401 234</b>	<b>553 316</b>	<b>220 107</b>	<b>1 966 104</b>

Le 15 août 2023, la Société a reçu un montant de 75 M\$ des produits tirés de l'émission de nouveaux titres de créances sous forme de billets de premier rang garantis comprenant deux tranches qui viennent à échéance les 19 août 2035 et 2038, portant des taux d'intérêt fixes de 5,56 % et 5,64 %.

Le 13 octobre 2023, la Société a reçu un produit de 500 M\$ provenant de l'émission de nouveaux titres de créance sous forme de billets de premier rang non garantis comprenant cinq tranches dont l'échéance varie de cinq à vingt ans, portant intérêt à un taux moyen pondéré de 6,70 %.

Au 31 décembre 2023, la dette à long terme de la Société se composait de 99 % de dettes à taux fixe (100 % en 2022) et de 1 % de dettes à taux variable (0 % en 2022).

Au 31 décembre 2023, la Société a classé la débenture non garantie à court terme puisque son remboursement est requis en décembre 2024. La Société prévoit rembourser cette dette en utilisant ses facilités existantes.

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 norme IFRS 16 Contrats de location :

<b>(non audité)</b> <b>Engagements</b>	<b>Exigences Au 31 décembre 2023</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	1,49
<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	5,65

Au 31 décembre 2023, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 106,2 M\$ (66,8 M\$ au 31 décembre 2022).

Au 31 décembre 2023, la Société avait des engagements d'achat de 62,3 M\$ et des bons de commande totalisant 44,4 M\$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location (31 décembre 2022 – 149,8 M\$ et 13,9 M\$ respectivement).

Le 22 décembre 2023, la Société a accepté d'acquérir Daseke, Inc. pour 8,30 \$ l'action ordinaire, sous réserve de l'approbation des détenteurs de la majorité des actions ordinaires en circulation de Daseke et d'autres conditions de clôture habituelles. La valeur totale de l'entreprise de la transaction est d'environ 1,1 G\$, y compris la contrepartie de la fusion pour les actions ordinaires, le retrait des actions privilégiées en circulation de Daseke, le remboursement ou la prise en charge de la dette impayée, net de la trésorerie, et les frais et dépenses de transaction estimés.

## Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

### Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 33,8 M\$, ou 0,40 \$ par action ordinaire, pour le quatrième trimestre de 2023. Le 15 février 2024, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,40 \$ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 33,8 M\$ qui sera versé le 15 avril 2024 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 29 mars 2024.

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

Un total de 84 441 733 actions ordinaires étaient en circulation au 31 décembre 2023 (86 539 559 au 31 décembre 2022). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 31 décembre 2023 et le 15 février 2024. Le nombre moyen d'actions diluées pour le trimestre clos le 31 décembre 2023 était de 86 074 702 actions comparativement à 88 334 333 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le nombre moyen d'actions diluées pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 était de 87 054 769 actions comparativement à 91 257 679 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. La réduction est liée au rachat et à l'annulation des actions.

Au 31 décembre 2023, 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 789 898 (1 301 972 au 31 décembre 2022), dont 789 898 (1 272 811 au 31 décembre 2022) 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 2023, le nombre d'unités d'action restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 191 469 (272 330 au 31 décembre 2022). Le 6 février 2023, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 55 400 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 26 avril 2023, la Société a octroyé un total de 7 632 UAR aux administrateurs dans le cadre du régime de rémunération des administrateurs en vertu du régime d'intéressement en actions 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 115,51 \$ par unité pour l'émission de février et de 117,85 \$ par unité pour l'émission d'avril.

Au 31 décembre 2023, 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 183 792 (261 451 au 31 décembre 2022). Le 6 février 2023, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 55 400 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.

Au cours du quatrième trimestre, les octrois non réglés dans le cadre du Régime d'unités d'actions de négociation restreinte pour les membres du conseil ont été réglés. Cela a donné lieu à un règlement de 30,5 M\$, dont 27,6 M\$ ont été versés au cours du trimestre et 2,9 M\$ ont été comptabilisés comme créiteurs et seront versés au quatrième trimestre de 2024.

### 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 et incertaines en raison de divers facteurs, notamment les taux d'intérêt élevés, l'inflation, les tensions géopolitiques grandissantes, les défis au sein de la chaîne d'approvisionnement mondial, les pénuries de main-d'œuvre, le cycle électoral aux États-Unis et le ralentissement de la croissance sur nombre de marchés internationaux. Malgré la baisse des volumes de fret dans l'ensemble du secteur, la diversité des activités de TFI International dans les marchés finaux industriels et de consommation et dans de nombreux modes de transport, ainsi que l'approche rigoureuse que la Société a adoptée dans la gestion de ses activités, a contribué à soutenir les résultats au cours du quatrième trimestre. Alors que les conditions macroéconomiques demeurent incertaines et la possibilité d'une récession économique en 2024 est envisageable, si le cycle du fret s'améliore, la direction estime que ses investissements opportuns pendant les conditions de marché plus faibles de 2023 devraient contribuer à générer des résultats encore plus solides à l'avenir.

TFI International 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 de hausses des coûts, ce qui nuirait aux sociétés d'exploitation de TFI et aux marchés qu'elles desservent. Les incertitudes comprennent, sans toutefois s'y limiter, les changements dans le prix du diesel, les risques géopolitiques comme le conflit s'intensifiant au Moyen-Orient et la guerre qui se déroule actuellement en Ukraine, la situation dans le marché du travail et l'évolution découlant de la confiance des consommateurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande sur le marché final, les changements de politique entourant le commerce international, les mandats environnementaux, les politiques de taux d'intérêt et les modifications apportées au code fiscal dans les administrations où TFI International exerce ses activités.

Même si l'incertitude à l'égard de l'économie nord-américaine pourrait continuer à moduler la dynamique de la demande de transport de marchandises, la direction estime que la Société demeure en bonne position pour affronter ces conditions d'exploitation difficiles, en raison notamment de son assise financière et de ses flux de trésorerie solides, améliorés encore récemment, de sa structure de coûts allégée qui est le résultat de l'accent qu'elle met depuis longtemps 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 de chercher des opportunités opérationnelles importantes liées à l'acquisition de TForce Freight en 2021, et a également des possibilités d'améliorer son rendement dans la plupart de ses autres activités. À plus long terme, 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 devrait continuer 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 de l'expansion du commerce électronique.

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 et d'importantes liquidités, assorti d'un bilan conservateur qui comporte essentiellement des dettes à taux fixes et un nombre limité de titres de créance devant être remboursés à court terme. Cette assise financière solide permet à la direction d'investir de manière stratégique et de procéder à des acquisitions rentables de choix même s'il y a ralentissement du marché, 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>								
	T4 2023	T3 2023	T2 2023	T1 2023	T4 2022	T3 2022	T2 2022	T1 2022
Total des revenus	1 968,7	1 911,0	1 791,3	1 850,2	1 956,7	2 242,0	2 422,3	2 191,5
BAIIA ajusté <sup>1</sup>	320,9	302,5	300,3	264,2	305,0	348,2	441,9	330,0
Bénéfice opérationnel	198,3	200,6	192,4	166,4	216,9	318,4	391,0	219,8
Bénéfice net	131,4	133,3	128,2	111,9	153,5	245,2	276,8	147,7
BPA – de base	1,54	1,55	1,49	1,29	1,77	2,78	3,05	1,61
BPA – dilué	1,53	1,54	1,47	1,27	1,74	2,72	3,00	1,57
Bénéfice net ajusté <sup>1</sup>	147,0	136,0	138,9	116,5	151,8	181,2	241,1	157,6
BPA ajusté – dilué <sup>1</sup>	1,71	1,57	1,59	1,33	1,72	2,01	2,61	1,68

<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.

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 au troisième trimestre de 2022 est due à un gain de 75,7 M\$ sur la vente de CFI et l'augmentation au deuxième trimestre de 2022 est due à un gain de 60,9 M\$ sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente.

## 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, comme un complément ni un remplacement aux mesures de la performance financière conformes aux IFRS. 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 la 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, de la dépréciation des 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 8.

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

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

**BAIIA ajusté** : Bénéfice net avant produits financiers et charges financières, charge d'impôt sur le résultat, amortissement, dépréciation des actifs incorporels, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente, de la vente d'une entreprise et profit ou perte sur la cession d'immobilisations incorporelles. La direction est d'avis que le BAIIA ajusté est une mesure complémentaire utile. Le BAIIA ajusté est présenté afin d'aider à déterminer la capacité de la Société à évaluer sa performance.

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

#### Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
<b>Bénéfice net</b>	<b>131 386</b>	153 494	144 139	<b>504 877</b>	823 232	754 405
Charges financières, montant net	<b>23 263</b>	16 963	21 441	<b>80 871</b>	80 397	73 018
Charge d'impôt sur le résultat	<b>43 608</b>	46 403	49 399	<b>171 887</b>	242 409	151 806
Amortissement des immobilisations corporelles	<b>64 053</b>	56 587	65 294	<b>249 835</b>	248 638	225 007
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	<b>34 901</b>	32 150	31 190	<b>132 112</b>	126 276	112 782
Amortissement des immobilisations incorporelles	<b>16 701</b>	13 262	13 653	<b>60 028</b>	55 679	55 243
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	—	2 069	—	<b>3 011</b>	(73 653)	—
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	—	—	—	(283 593)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	—	—	9	<b>40</b>	(43)	19
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>7 026</b>	(15 972)	(6 654)	<b>(14 721)</b>	(77 911)	(12 209)
(Profit) perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	(5)	—	—	1
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>320 938</b>	304 956	318 466	<b>1 187 940</b>	1 425 024	1 076 479

#### Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
<b>Livraison de colis et courrier</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>34 711</b>	37 563	<b>114 360</b>	134 306
Amortissement	<b>6 228</b>	6 372	<b>25 070</b>	26 532
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	<b>7</b>	—
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>40 939</b>	43 935	<b>139 437</b>	160 838
<b>Transport de lots brisés</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>71 447</b>	88 240	<b>310 429</b>	470 807
Amortissement	<b>46 372</b>	38 080	<b>173 684</b>	152 666
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	(1)	(1)	<b>35</b>	—
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>7 246</b>	(12)	<b>(10 546)</b>	(55 714)
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>125 064</b>	126 307	<b>473 602</b>	567 759
<b>Transport de lots complets</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>50 657</b>	71 842	<b>237 393</b>	366 868
Amortissement	<b>48 106</b>	48 124	<b>194 761</b>	212 430
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	1	1	<b>5</b>	(43)
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>6</b>	(15 960)	<b>(3 956)</b>	(22 197)
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>98 770</b>	104 007	<b>428 203</b>	557 058
<b>Logistique</b>				
Bénéfice opérationnel	<b>54 654</b>	34 204	<b>160 112</b>	140 446
Amortissement	<b>14 802</b>	9 269	<b>47 914</b>	38 244
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>(226)</b>	—	<b>(226)</b>	—
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>69 230</b>	43 473	<b>207 800</b>	178 690
<b>Siège social</b>				
Perte opérationnelle	<b>(13 212)</b>	(14 989)	<b>(64 659)</b>	33 611
Amortissement	<b>147</b>	154	<b>546</b>	721
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	—	2 069	<b>3 011</b>	(73 653)
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>(13 065)</b>	(12 766)	<b>(61 102)</b>	(39 321)

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

Le **dividende annualisé** est calculé en annualisant la sortie de trésorerie du dividende le plus récent émis et en divisant par le flux de trésorerie disponible sur les douze derniers mois. La direction estime que cette mesure donne une idée du montant des liquidités disponibles qui seront utilisées pour financer le dividende et, par conséquent, de ce qui peut être utilisé à d'autres fins. Le dividende annualisé au 31 décembre 2022 était 13,8%.

**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 18.

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
<b>Bénéfice net</b>	<b>131 386</b>	153 494	<b>504 877</b>	823 232
Charges financières, montant net	<b>23 263</b>	16 963	<b>80 871</b>	80 397
Charge d'impôt sur le résultat	<b>43 608</b>	46 403	<b>171 887</b>	242 409
Amortissement des immobilisations corporelles	<b>64 053</b>	56 587	<b>249 835</b>	248 638
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	<b>34 901</b>	32 150	<b>132 112</b>	126 276
Amortissement des immobilisations incorporelles	<b>16 701</b>	13 262	<b>60 028</b>	55 679
(Profit) perte sur la vente d'une entreprise	—	2 069	<b>3 011</b>	(73 653)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	—	—	<b>40</b>	(43)
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	<b>7 026</b>	(15 972)	<b>(14 721)</b>	(77 911)
BAIIA ajusté	<b>320 938</b>	304 956	<b>1 187 940</b>	1 425 024
Dépenses en immobilisations, montant net	<b>(53 598)</b>	(77 755)	<b>(207 828)</b>	(175 954)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	<b>267 340</b>	227 201	<b>980 112</b>	1 249 070
<b>Conversion des flux de trésorerie disponibles</b>	<b>83,3 %</b>	74,5 %	<b>82,5 %</b>	87,7 %

**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 de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
<b>Au 31 décembre 2023</b>							
<b>Total de l'actif</b>	<b>359 177</b>	<b>2 329 677</b>	<b>2 004 163</b>	<b>1 140 174</b>	<b>450 429</b>	-	<b>6 283 620</b>
<b>Immobilisations incorporelles</b>	<b>183 841</b>	<b>194 782</b>	<b>857 666</b>	<b>782 923</b>	<b>89</b>	-	<b>2 019 301</b>
<b>Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles</b>	<b>175 336</b>	<b>2 134 895</b>	<b>1 146 497</b>	<b>357 251</b>	<b>450 340</b>	-	<b>4 264 319</b>
<b>Au 31 décembre 2022</b>							
Total de l'actif	362 724	2 275 672	1 861 093	731 564	274 777	-	5 505 830
Immobilisations incorporelles	180 119	167 798	775 464	468 547	182	-	1 592 110
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	182 605	2 107 874	1 085 629	263 017	274 595	-	3 913 720

**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					Siège social	Éliminations	Total
	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations			
<b>Trimestre clos le 31 décembre 2023</b>								
Additions de matériel roulant	5 940	40 970	11 821	1 624	-	-	-	60 355
Additions d'équipement	4 059	310	1 887	281	129	-	-	6 666
Produit de la vente de matériel roulant	(427)	(3 900)	(8 983)	(113)	-	-	-	(13 423)
Produit de la vente d'équipement	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Dépenses en immobilisations, montant net</b>	<b>9 572</b>	<b>37 380</b>	<b>4 725</b>	<b>1 792</b>	<b>129</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>53 598</b>

<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>-</b>	<b>-</b>	<b>77 755</b>

<b>Exercice clos le 31 décembre 2023</b>								
Additions de matériel roulant	15 318	175 640	72 000	2 729	-	-	-	265 687
Additions d'équipement	6 212	3 174	6 078	1 342	238	-	-	17 044
Produit de la vente de matériel roulant	(1 595)	(23 871)	(48 962)	(334)	-	-	-	(74 762)
Produit de la vente d'équipement	-	(111)	(18)	(12)	-	-	-	(141)
<b>Dépenses en immobilisations, montant net</b>	<b>19 935</b>	<b>154 832</b>	<b>29 098</b>	<b>3 725</b>	<b>238</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>207 828</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>-</b>	<b>-</b>	<b>175 954</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'immobilisations incorporelles (« 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		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Charges opérationnelles	1 770 421	1 739 834	1 925 935	6 763 532	7 666 453	6 241 200
Profit (perte) sur la vente d'une entreprise	-	(2 069)	-	(3 011)	73 653	-
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	-	-	-	-	-	283 593
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	-	-	(9)	(40)	43	(19)
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(7 026)	15 972	6 654	14 721	77 911	12 209
Profit (perte) sur la vente d'immobilisations incorporelles	-	-	5	-	-	(1)
Charges opérationnelles ajustées	1 763 395	1 753 737	1 932 585	6 775 202	7 818 060	6 536 982
Revenus liés à la surcharge de carburant	(294 564)	(340 199)	(252 491)	(1 104 281)	(1 455 427)	(751 644)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 468 831	1 413 538	1 680 094	5 670 921	6 362 633	5 785 338
Revenus avant la surcharge de carburant	1 674 114	1 616 495	1 888 423	6 416 886	7 357 064	6 468 785
Ratio d'exploitation ajusté	87,7 %	87,4 %	89,0 %	88,4 %	86,5 %	89,4 %

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022
<b>Transport de lots brisés</b>				
Total des revenus	846 410	903 713	3 368 567	4 023 163
Total des charges opérationnelles	774 963	815 473	3 058 138	3 552 356
Bénéfice opérationnel	71 447	88 240	310 429	470 807
Charges opérationnelles	774 963	815 473	3 058 138	3 552 356
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments	1	1	(35)	-
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(7 246)	12	10 546	55 714
Charges opérationnelles ajustées	767 718	815 486	3 068 649	3 608 070
Revenus liés à la surcharge de carburant	(150 480)	(182 930)	(591 258)	(779 606)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	617 238	632 556	2 477 391	2 828 464
Revenus avant la surcharge de carburant	695 930	720 783	2 777 309	3 243 557
Ratio d'exploitation ajusté	88,7 %	87,8 %	89,2 %	87,2 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	562 666	601 436	2 262 987	2 709 762
Transport de lots brisés - Canada	138 241	123 176	531 784	548 012
Éliminations	(4 977)	(3 829)	(17 462)	(14 217)
	695 930	720 783	2 777 309	3 243 557
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	112 079	142 180	447 820	615 840
Transport de lots brisés - Canada	39 388	41 051	147 247	165 185
Éliminations	(987)	(301)	(3 809)	(1 419)
	150 480	182 930	591 258	779 606
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)				
Transport de lots brisés - États-Unis	43 627	57 819	186 231	327 793
Transport de lots brisés - Canada	27 820	30 421	124 198	143 014
	71 447	88 240	310 429	470 807
<b>Transport de lots brisés - États-Unis</b>				
Charges opérationnelles*	631 118	685 797	2 524 576	2 997 809
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments	1	-	(35)	-
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(7 247)	-	10 549	55 054
Charges opérationnelles ajustées	623 872	685 797	2 535 090	3 052 863
Revenus liés à la surcharge de carburant	(112 079)	(142 180)	(447 820)	(615 840)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	511 793	543 617	2 087 270	2 437 023
Revenus avant la surcharge de carburant	562 666	601 436	2 262 987	2 709 762
Ratio d'exploitation ajusté	91,0 %	90,4 %	92,2 %	89,9 %
<b>Transport de lots brisés - Canada</b>				
Charges opérationnelles*	149 809	133 806	554 833	570 183
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	-	1	-	-
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	1	12	(3)	660
Charges opérationnelles ajustées	149 810	133 819	554 830	570 843
Revenus liés à la surcharge de carburant	(39 388)	(41 051)	(147 247)	(165 185)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	110 422	92 768	407 583	405 658
Revenus avant la surcharge de carburant	138 241	123 176	531 784	548 012
Ratio d'exploitation ajusté	79,9 %	75,3 %	76,6 %	74,0 %

\* 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		Exercices clos	
	2023	les 31 décembre 2022	2023	les 31 décembre 2022
<b>Transport de lots complets</b>				
Total des revenus	479 596	502 784	1 936 038	2 451 038
Total des charges opérationnelles	428 939	430 942	1 698 645	2 084 170
Bénéfice opérationnel	50 657	71 842	237 393	366 868
Charges opérationnelles ajustées	428 939	430 942	1 698 645	2 084 170
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments	(1)	(1)	(5)	43
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6)	15 960	3 956	22 197
Charges opérationnelles ajustées	428 932	446 901	1 702 596	2 106 410
Revenus liés à la surcharge de carburant	(80 319)	(99 433)	(310 446)	(464 707)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	348 613	347 468	1 392 150	1 641 703
Revenus avant la surcharge de carburant	399 277	403 351	1 625 592	1 986 331
Ratio d'exploitation ajusté	87,3 %	86,1 %	85,6 %	82,7 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U.	—	—	—	310 026
Transport conventionnel de lots complets - Canada	77 815	79 101	311 838	322 553
Transport spécialisé de lots complets	323 952	325 493	1 323 083	1 362 390
Éliminations	(2 490)	(1 243)	(9 329)	(8 638)
	399 277	403 351	1 625 592	1 986 331
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U.	—	—	—	82 059
Transport conventionnel de lots complets - Canada	15 287	17 307	57 447	62 929
Transport spécialisé de lots complets	65 366	82 288	254 161	321 362
Éliminations	(334)	(162)	(1 162)	(1 643)
	80 319	99 433	310 446	464 707
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U.	—	—	—	46 133
Transport conventionnel de lots complets - Canada	8 584	30 463	45 004	84 321
Transport spécialisé de lots complets	42 073	41 379	192 389	236 414
	50 657	71 842	237 393	366 868
<b>Transport conventionnel de lots complets — É.-U.</b>				
Charges opérationnelles*	—	—	—	345 952
Revenus liés à la surcharge de carburant	—	—	—	(82 059)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	—	—	—	263 893
Revenus avant la surcharge de carburant	—	—	—	310 026
Ratio d'exploitation ajusté	—	—	—	85,1 %
<b>Transport conventionnel de lots complets - Canada</b>				
Charges opérationnelles*	84 518	65 945	324 281	301 161
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	—	43
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	15 485	—	15 486
Charges opérationnelles ajustées	84 518	81 430	324 281	316 690
Revenus liés à la surcharge de carburant	(15 287)	(17 307)	(57 447)	(62 929)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	69 231	64 123	266 834	253 761
Revenus avant la surcharge de carburant	77 815	79 101	311 838	322 553
Ratio d'exploitation ajusté	89,0 %	81,1 %	85,6 %	78,7 %
<b>Transport spécialisé de lots complets</b>				
Charges opérationnelles*	347 245	366 402	1 384 855	1 447 338
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	(1)	(1)	(5)	—
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6)	475	3 956	6 711
Charges opérationnelles ajustées	347 238	366 876	1 388 806	1 454 049
Revenus liés à la surcharge de carburant	(65 366)	(82 288)	(254 161)	(321 362)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	281 872	284 588	1 134 645	1 132 687
Revenus avant la surcharge de carburant	323 952	325 493	1 323 083	1 362 390
Ratio d'exploitation ajusté	87,0 %	87,4 %	85,8 %	83,1 %

\* 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>	2023	Au 31 décembre 2022
<b>Livraison de colis et courrier</b>		
Bénéfice opérationnel	114 360	134 306
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	7	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	627	645
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	114 994	134 951
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>84 521</b>	<b>99 189</b>
Immobilisations incorporelles	183 841	180 119
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	175 336	182 605
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(53 870)	(67 428)
Total du capital investi, exercice en cours	305 307	295 296
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	180 119	193 765
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	182 605	186 116
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(67 428)	(65 438)
Total du capital investi, exercice précédent	295 296	314 443
<b>Capital investi moyen</b>	<b>300 302</b>	<b>304 870</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>28,1 %</b>	<b>32,5 %</b>
<b>Transport de lots brisés - Canada</b>		
Bénéfice opérationnel	124 198	143 014
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	3	(660)
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 531	7 713
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	131 732	150 067
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>96 823</b>	<b>110 299</b>
Immobilisations incorporelles	184 025	162 397
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	418 217	352 949
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(78 384)	(77 439)
Total du capital investi, exercice en cours	523 858	437 907
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	162 397	182 084
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	352 949	373 655
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(77 439)	(74 241)
Total du capital investi, exercice précédent	437 907	481 498
<b>Capital investi moyen</b>	<b>480 883</b>	<b>459 703</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>20,1 %</b>	<b>24,0 %</b>

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	2023	Au 31 décembre 2022
<b>Transport conventionnel de lots complets - Canada</b>		
Bénéfice opérationnel	45 004	84 321
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	(43)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(15 486)
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 133	1 958
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	47 137	70 750
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>34 646</b>	<b>52 001</b>
Immobilisations incorporelles	121 871	96 941
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	210 872	185 740
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(26 866)	(40 671)
Total du capital investi, exercice en cours	305 877	242 010
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	96 941	104 947
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	185 740	169 197
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(40 671)	(28 473)
Total du capital investi, exercice précédent	242 010	245 671
<b>Capital investi moyen</b>	<b>273 944</b>	<b>243 841</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>12,6 %</b>	<b>21,3 %</b>
<b>Transport spécialisé de lots complets</b>		
Bénéfice opérationnel	192 389	236 414
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	5	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(3 956)	(6 711)
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 036	20 495
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	209 474	250 198
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>153 963</b>	<b>183 896</b>
Immobilisations incorporelles	735 795	678 522
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	935 625	906 564
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(124 538)	(151 097)
Total du capital investi, exercice en cours	1 546 882	1 433 989
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	678 522	658 692
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	906 564	791 293
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(151 097)	(139 683)
Total du capital investi, exercice précédent	1 433 989	1 310 302
<b>Capital investi moyen</b>	<b>1 490 436</b>	<b>1 372 146</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>10,3 %</b>	<b>13,4 %</b>
<b>Logistique</b>		
Bénéfice opérationnel	160 112	140 446
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(226)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	27 237	21 990
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	187 123	162 436
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>137 535</b>	<b>119 390</b>
Immobilisations incorporelles	782 923	468 547
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	357 251	263 550
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(220 328)	(186 557)
Total du capital investi, exercice en cours	919 846	545 540
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	468 547	454 612
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	263 550	292 026
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(186 557)	(199 967)
Total du capital investi, exercice précédent	545 540	546 671
<b>Capital investi moyen</b>	<b>732 693</b>	<b>546 106</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>18,8 %</b>	<b>21,9 %</b>

**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 rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis a été modifié de façon à éliminer du bénéfice opérationnel moins les exclusions l'incidence du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, ainsi que du capital investi moyen afin de faire correspondre le capital au prix d'acquisition.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2023	Au 31 décembre 2022
<b>Transport de lots brisés – États-Unis</b>		
Bénéfice opérationnel	186 231	327 793
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	35	8
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(10 549)	(55 054)
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 353	1 118
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	177 070	273 865
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
<b>Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt</b>	<b>130 146</b>	<b>201 291</b>
Immobilisations incorporelles	10 757	5 401
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 445 085	1 483 288
moins : Total du passif	(571 468)	(637 340)
Total du capital investi, exercice en cours	884 374	851 349
Total du capital investi, prix d'acquisition	838 910	838 910
<b>Capital investi moyen</b>	<b>861 642</b>	<b>845 130</b>
<b>Rendement du capital investi</b>	<b>15,1 %</b>	<b>23,8 %</b>

## RISQUES ET INCERTITUDES

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

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

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

**Réglementation.** Au Canada, les transporteurs doivent obtenir des permis délivrés par les commissions de transport provinciales afin de transporter des marchandises d'une province à l'autre ou à l'intérieur d'une même province. Des permis sont également exigés par les organismes de réglementation des États-Unis et du Mexique pour le transport de marchandises au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Toute modification des règlements actuels ou futurs ou toute infraction à ces règlements pourrait avoir une incidence défavorable sur la portée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La U.S. National Highway Traffic Safety Administration, l'EPA et certains États des États-Unis, notamment la Californie, ont adopté des règlements visant à réduire les émissions des camions 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 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 et des nouvelles remorques, et à des frais supplémentaires au titre de la modernisation des camions et des remorques de la Société et de l'entretien, à une réduction de la productivité et à l'augmentation des coûts d'exploitation, surtout si ces coûts ne sont pas compensés par des économies de carburant potentielles. Si de telles incidences défavorables se présentent, en combinaison à de l'incertitude quant à la fiabilité de nouveaux moteurs diesel et de la valeur résiduelle de l'équipement de la Société, cela pourrait avoir des répercussions négatives importantes sur les activités, les résultats d'exploitation ou la situation financière de la Société. De plus, tout règlement futur qui impose des restrictions, des plafonds, des taxes ou d'autres contrôles à l'égard des émissions de gaz à effet de serre pourrait avoir une incidence défavorable sur les activités et les résultats financiers de la Société. La Société ne peut pas prédire dans quelle mesure ses activités et sa productivité seront touchées par la réglementation future. Elle continuera de surveiller sa conformité aux règlements environnementaux des États-Unis et des États.

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

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

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

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

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

L'administration présidentielle des États-Unis actuelle a fourni 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 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 camions 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 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 camions 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 camions 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.

L'effet de toute exigence 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 pourrait avoir sur les activités non syndiquées est incertaine. Le 13 juillet 2023, la Société a conclu un accord avec l'International Brotherhood of Teamster Union des États-Unis pour le renouvellement de la convention collective. Ce nouvel accord d'une durée de cinq ans est soumis à ratification par les salariés.

**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 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. 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 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, la Société pourrait subir des pertes relativement aux montants qui lui sont dus relativement à ces camions.

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'actionariat. Même si la Société obtenait du nouveau financement, elle pourrait ne pas pouvoir profiter de la disponibilité du crédit selon des modalités acceptables. Tout défaut aux termes des conventions de financement de la Société pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa liquidité, sa situation financière et ses résultats opérationnels. En date des présentes, la Société respecte toutes ses obligations et clauses restrictives.

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

L'endettement de la Société pourrait augmenter de temps à autre pour différentes raisons, y compris en conséquence d'acquisitions ou de fluctuations de ses résultats d'exploitation et de ses dépenses en immobilisations. Les ententes régissant l'endettement de la Société, y compris les facilités de crédit et le prêt à terme, arrivent à échéance à diverses dates allant de 2024 à 2043. 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 camions 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 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, 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 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 camions autonomes pourrait augmenter le prix des camions neufs et diminuer la valeur des camions 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 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 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 camions 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 camions 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 2023. En général, la Société ne conclut pas des contrats à long terme avec ses principaux clients. Par conséquent, compte tenu de la conjoncture économique, des facteurs liés à l'offre et à la demande dans l'industrie, de la performance de la Société, des initiatives internes des clients de la Société ou d'autres facteurs, les clients de la Société pourraient réduire ou éliminer leur utilisation des services de la Société, ou pourraient menacer de le faire afin d'obtenir de meilleurs tarifs et d'autres concessions de la part de la Société.

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

**Disponibilité de capitaux.** Si les marchés économiques et/ou les marchés du crédit s'affaiblissent, ou si la Société n'est pas en mesure de conclure des conventions de financement acceptables afin d'acquérir de l'équipement générant des revenus, de faire des investissements et de financer le fonds de roulement selon des modalités qui lui sont favorables, les activités, les résultats financiers et les résultats opérationnels

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

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

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

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

**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.

**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 étaient efficaces. Si la Société ne se conforme pas à l'article 404 du 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

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 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers consolidés :

Définition des estimations comptables (modifications d'IAS 8)

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

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

Les nouvelles normes et les modifications de normes suivantes ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

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

Obligation locative découlant d'une cession-bail (modifications d'IFRS 16)

La note 3 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2023 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 :

- leur responsabilité quant à l'établissement et au maintien des contrôles et procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société;
- la conception des contrôles et procédures de communication de l'information, ainsi que la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

### Contrôles et procédures de communication de l'information

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

- 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;
- 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 2023, 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 2023.

### **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 13 a-15f et 15d-15f 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 2023, une évaluation a été effectuée, sous la supervision du chef de la direction et le 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 2023. 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).

Les contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2023 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 a conclu que la Société avait maintenu efficacement le contrôle interne à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2023.

#### *Limitation de la portée de la conception*

Comme le permettent les règles applicables en matière de valeurs mobilières, la Société a limité la portée de l'évaluation de ses contrôles et procédures de communication de l'information et de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière afin d'exclure les contrôles, politiques et procédures de JHT, car elle n'a pas été acquise plus de 365 jours avant la fin de l'exercice auquel se rapportent les certificats du chef de la direction et du chef de la direction financière. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, JHT représentait 3,3 % des actifs courants, 7,2 % des actifs à long terme, 4,3 % des passifs courants, 3,1 % des passifs à long terme, 3,0 % des revenus et 4,5 % du bénéfice net. La Société est tenue d'inclure et inclura JHT dans ses contrôles et procédures de divulgation ainsi que dans ses contrôles internes à l'égard de l'information financière à compter du troisième trimestre 2024.

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

Il n'y a eu, au cours du trimestre clos le 31 décembre 2023, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société qui a eu une incidence importante, ou dont on peut raisonnablement penser qu'il pourrait avoir une incidence importante, sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société.



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

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

Nous avons effectué l'audit des états consolidés de la situation financière ci-joint de TFI International Inc. (la « Société ») aux 31 décembre 2023 et 2022, 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 2023 et 2022, 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 2023 et 2022, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) de comptabilité publiée 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 2023 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 15 février 2024 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 de comptabilité publique 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 oeuvre 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 oeuvre 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.



### **Question critique de l'audit**

La question critique de l'audit communiquée ci-après est un élément découlant de l'audit des états financiers consolidés de la période considérée qui a été communiquée 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 d'une question critique de l'audit ne modifie en rien notre opinion sur les états financiers consolidés pris dans leur ensemble et, en communiquant la question critique de l'audit ci-après, nous n'exprimons pas d'opinions distinctes sur la question critique de l'audit ou sur les comptes ou informations fournies auxquels elle se rapporte.

### **Appréciation des provisions d'autoassurances**

Comme il est mentionné à la note 17 des états financiers consolidés, les provisions d'autoassurances de la Société s'élevaient à 123,6 millions de dollars au 31 décembre 2023. Comme il est mentionné à la note 3 k), la provision d'autoassurances 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'autoassurances 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 oeuvre 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'autoassurances 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.R.L. / S.É.N.C.R.L.*

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

Montréal, Canada  
Le 15 février 2024



## **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 2023 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 2023, 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 2023 et 2022, 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 2023 et 2022 ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés »), et notre rapport daté du 15 février 2024 exprimait une opinion sans réserve sur ces états financiers consolidés.

La Société a acquis JHT en 2023, et la direction a exclu, de son appréciation de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société au 31 décembre 2023, le contrôle interne à l'égard de l'information financière de JHT inc. associé à 3,3% des actifs courants et 7,2% des actifs non courants, à 4,3% des passifs courants, à 3,1% des passifs non courants, à 3,0% des revenus totaux et à 4,5% du bénéfice net inclus dans les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2023 et pour l'exercice clos à cette date. Notre audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société excluait aussi une évaluation du contrôle interne à l'égard de l'information financière de JHT.

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

Le maintien d'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière ainsi que l'appréciation, de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière, 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, 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 de comptabilité publique 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 oeuvre 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 15 février 2024

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Actifs</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		335 556	147 117
Clients et autres débiteurs	7	894 771	1 030 726
Fournitures en stock		23 964	24 181
Impôt sur le revenu à recouvrer		23 637	12 788
Charges payées d'avance		56 269	38 501
Actifs détenus en vue de la vente		1 802	10 250
<b>Actifs courants</b>		<b>1 335 999</b>	<b>1 263,563</b>
Immobilisations corporelles	9	2 415 472	2 131 955
Actifs au titre de droits d'utilisation	10	425 630	381 640
Immobilisations incorporelles	11	2 019 301	1 592 110
Placements	12	50 209	85 964
Avantages du personnel	16	-	4 359
Autres actifs		16 394	19 192
Actifs d'impôt différé	18	20 615	27 047
<b>Actifs non courants</b>		<b>4 947 621</b>	<b>4 242 267</b>
<b>Total des actifs</b>		<b>6 283 620</b>	<b>5 505 830</b>
<b>Passifs</b>			
Fournisseurs et autres créditeurs	13	671 936	708 768
Impôt sur le revenu à payer		2 442	41 714
Provisions	17	66 565	43 903
Autres passifs financiers		23 420	19 275
Dettes à long terme	14	174 351	37 087
Obligations locatives	15	127 397	115 934
<b>Passifs courants</b>		<b>1 066 111</b>	<b>966 681</b>
Dettes à long terme	14	1 709 831	1 278 670
Obligations locatives	15	332 761	297 105
Avantages du personnel	16	53 231	-
Provisions	17	93 335	131 736
Autres passifs financiers		3 699	382
Passifs d'impôt différé	18	433 242	368 186
<b>Passifs non courants</b>		<b>2 626 099</b>	<b>2 076 079</b>
<b>Total des passifs</b>		<b>3 692 210</b>	<b>3 042 760</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Capital social	19	1 107 290	1 089 229
Surplus d'apport	19, 21	37 684	41 491
Cumul des autres éléments du résultat global		(200 539)	(233 321)
Résultats non distribués		1 646 975	1 565 671
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>2 591 410</b>	<b>2 463 070</b>
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	27		
<b>Total des passifs et des capitaux propres</b>		<b>6 283 620</b>	<b>5 505 830</b>

Les notes des pages 62 à 106 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration :



Alain Bédard

administrateur



André Bérard

administrateur

**TFI International Inc.**
**ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT  
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2023 ET 2022**

<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Note	2023	2022
Revenus		<b>6 416 886</b>	7 357 064
Surcharge de carburant		<b>1 104 281</b>	1 455 427
<b>Revenus totaux</b>		<b>7 521 167</b>	8 812 491
Charges liées aux matières et aux services	22	<b>3 805 846</b>	4 592 191
Charges liées au personnel	23	<b>2 109 622</b>	2 362 856
Autres charges opérationnelles		<b>434 751</b>	492 291
Amortissement des immobilisations corporelles	9	<b>249 835</b>	248 638
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	10	<b>132 112</b>	126 276
Amortissement des immobilisations incorporelles	11	<b>60 028</b>	55 679
Perte (profit) sur la vente d'une entreprise	6	<b>3 011</b>	(73 653)
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		<b>(15 510)</b>	(59 661)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		<b>(1 482)</b>	(210)
Perte (profit) sur la vente de terrains et bâtiments		<b>40</b>	(43)
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		<b>(14 721)</b>	(77 911)
<b>Total des charges opérationnelles</b>		<b>6 763 532</b>	7 666 453
<b>Bénéfice opérationnel</b>		<b>757 635</b>	1 146 038
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	24	<b>(8 612)</b>	(1 750)
Charges financières	24	<b>89 483</b>	82 147
<b>Charges financières nettes</b>		<b>80 871</b>	80 397
Bénéfice avant impôt sur le résultat		<b>676 764</b>	1 065 641
Charge d'impôt sur le résultat	25	<b>171 887</b>	242 409
<b>Bénéfice net</b>		<b>504 877</b>	823 232
Bénéfice par action			
Bénéfice de base par action	20	<b>5,88</b>	9,21
Bénéfice dilué par action	20	<b>5,80</b>	9,02

Les notes des pages 62 à 106 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<b>Bénéfice net</b>	<b>504 877</b>	<b>823 232</b>
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les exercices futurs :		
Écarts de conversion	<b>(881)</b>	<b>(10 148)</b>
Couverture d'investissement net, après impôt	<b>39 705</b>	<b>(72 046)</b>
Avantages du personnel, après impôt	<b>-</b>	<b>292</b>
Éléments qui ne peuvent jamais être reclassés en bénéfice :		
Réévaluation des régimes à prestations définies, après impôt	<b>2 016</b>	<b>63 508</b>
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :		
Profit latent (perte latente) 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	<b>7 281</b>	<b>(5 495)</b>
<b>Autres éléments du résultat global, après impôts</b>	<b>48 121</b>	<b>(23 889)</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>552 998</b>	<b>799 343</b>

Les notes des pages 62 à 106 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**TFI International Inc.**
**ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES  
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2023 ET 2022**
*(en milliers de dollars US)*

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Perte latente cumulée du régime d'avantage du personnel	Écarts de conversion cumulés et couverture d'investissement net	Gain (perte) latent cumulé sur investissement en capitaux propres	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société
<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>
Bénéfice net		-	-	-	-	-	504 877	504 877
Autres éléments du résultat global, après impôt (Perte réalisée) gain réalisé sur les titres de capitaux propres		-	-	-	38 824	7 281	2 016	48 121
Total du résultat global		-	-	-	38 824	(13 323)	13 323	-
		-	-	-	38 824	(6 042)	520 216	552 998
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt								
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	21	-	21 424	-	-	-	-	21 424
Dividendes aux propriétaires de la Société	19, 21	17 179	(4 402)	-	-	-	-	12 777
Rachat d'actions propres	19	-	-	-	-	-	(124 254)	(124 254)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	19	(28 303)	-	-	-	-	(259 721)	(288 024)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	19, 21	29 185	(20 829)	-	-	-	(54 937)	(46 581)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres								
		18 061	(3 807)	-	-	-	(438 912)	(424 658)
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>1 107 290</b>	<b>37 684</b>	-	<b>(200 296)</b>	<b>(243)</b>	<b>1 646 975</b>	<b>2 591 410</b>
<hr/>								
Solde au 31 décembre 2021		1 133 181	39 150	(292)	(156 926)	12 553	1 282 689	2 310 355
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)
Total du résultat global		-	-	292	(82 194)	(6 754)	887 999	799 343
<hr/>								
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>

Les notes des pages 62 à 106 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Note	2023	2022
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>			
Bénéfice net		504 877	823 232
Ajustements pour:			
Amortissement des immobilisations corporelles	9	249 835	248 638
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	10	132 112	126 276
Amortissement des immobilisations incorporelles	11	60 028	55 679
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	21	13 451	14 648
Charges financières, montant net	24	80 871	80 397
Charge d'impôt sur le résultat	25	171 887	242 409
Perte (profit) sur la vente d'une entreprise	6	3 011	(73 653)
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(15 470)	(59 704)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(1 482)	(210)
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(14 721)	(77 911)
Avantages du personnel		60 212	14 946
Provisions, nettes des paiements		(33 696)	26 044
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	8	106 631	(147 453)
Intérêts payés		(70,354)	(77,512)
Impôts sur le résultat payés		(233 353)	(224 181)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles</b>		<b>1 013 839</b>	<b>971 645</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	9	(361 563)	(350 824)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		73 339	128 821
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		50 280	131 250
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	11	(2 758)	(6 120)
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	(628 701)	(158 251)
Achats de placements		(41 719)	(80 551)
Produits de la vente de placements		89 225	12 930
Autres		24 565	(311)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>		<b>(797 332)</b>	<b>223 422</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>			
(Diminution) augmentation nette du découvert bancaire		(6 337)	7 490
Produits tirés de la dette à long terme	14	575 000	334 164
Remboursement de la dette à long terme	14		
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables	14	(41 371)	(369 692)
		25 242	(236 502)
Remboursement des obligations locatives	15	(128 107)	(123 606)
Diminution des autres passifs financiers		(9 572)	(21 108)
Dividendes versés		(121 095)	(97 321)
Rachat d'actions propres	19	(288 024)	(567 983)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	19	12 777	16 502
Rachat d'actions pour le règlement d'unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance		(46 581)	(9 186)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>		<b>(28 068)</b>	<b>(1 067 242)</b>
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>188 439</b>	<b>127 825</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice		147 117	19 292
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice</b>		<b>335 556</b>	<b>147 117</b>

Les notes des pages 62 à 106 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**1. Entité publiante**

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

Les états financiers consolidés de la Société aux 31 décembre 2023 et 2022 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, jusqu'au 31 août 2022, au Mexique.

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

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

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 15 février 2024.

**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 significatives.

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. Conventions comptables significatives

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 créateurs, 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.

**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 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.

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

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

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

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

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

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

#### f) Immobilisations incorporelles

##### i) Goodwill

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

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

##### ii) Autres immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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

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

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

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 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## h) 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.

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

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.

#### **i) Actifs détenus en vue de la vente**

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

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

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

#### **j) Avantages du personnel**

##### **i) Régimes à cotisations définies**

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

**ii) Régimes à prestations définies**

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

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

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

**iii) Avantages à court terme**

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

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

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

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

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

Les indemnités de fin de contrat de travail sont passées en charges à la première des éventualités suivantes : lorsque le Groupe ne peut plus retirer son offre relative à ces indemnités ou lorsque le Groupe comptabilise les coûts d'une restructuration.

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

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.

#### k) 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.

#### l) 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.

#### m) 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).

#### n) 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.

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

**o) 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.

**p) 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.

**q) 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.

**r) 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 2023 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers consolidés.

*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 1<sup>er</sup> janvier 2023. 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 n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés du Groupe.

*Réforme fiscale internationale – Modèle de règles du Pilier 2 (modifications de l'IAS 12)*

En mai 2023, l'IASB a publié *Réforme fiscale internationale – Modèle de règles du Pilier 2* pour modifier IAS 12. Les modifications prévoient une exception obligatoire et temporaire à la comptabilisation des impôts différés qui découlent de la législation mettant en œuvre les règles modèles GloBE. Il est interdit aux entités de comptabiliser ou de divulguer des informations sur les actifs et passifs d'impôts différés liés à l'impôt complémentaire. Cette exception temporaire s'applique aux états financiers annuels se terminant à compter du 31 décembre 2023 et s'applique de manière rétrospective.

L'adoption des modifications n'a pas eu d'impact significatif 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 2023 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.

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

(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, jusqu'au 31 août 2022, 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) 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	Élimin- -ations	Total
<b>2023</b>							
Revenus <sup>(1)</sup>	461 930	2 777 308	1 625 592	1 604 878	-	(52 822)	6 416 886
Surcharge de carburant <sup>(1)</sup>	121 268	591 259	310 446	92 138	-	(10 830)	1 104 281
Revenus totaux <sup>(1)</sup>	583 198	3 368 567	1 936 038	1 697 016	-	(63 652)	7 521 167
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	114 360	310 429	237 393	160 112	(64 659)	-	757 635
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	25 070	173 684	194 761	47 914	546	-	441 975
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(35)	(5)	-	-	-	(40)
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	10 546	3 949	226	-	-	14 721
Perte sur la vente d'une entreprise	-	-	-	-	(3 011)	-	(3 011)
Immobilisations incorporelles	183 841	194 782	857 666	782 923	89	-	2 019 301
Total des actifs	359 177	2 329 677	2 004 163	1 140 174	450 429	-	6 283 620
Total des passifs	100 733	778 018	462 812	336 875	2 013 900	(128)	3 692 210
Additions d'immobilisations corporelles	22 136	217 191	115 048	5 561	311	-	360 247
<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, net de la dépréciation, 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

<sup>(1)</sup> Inclus le revenu intersectoriels et surcharge de carburant intersectorielle**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	Élimin- -ations	Total
<b>2023</b>						
Canada	583 198	608 545	1 139 272	271 136	(34 915)	2 567 236
États-Unis	-	2 760 022	796 766	1 425 880	(28 737)	4 953 931
<b>Total</b>	583 198	3 368 567	1 936 038	1 697 016	(63 652)	7 521 167
<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
<b>Total</b>	650 844	4 023 163	2 451 038	1 763 280	(75 834)	8 812 491

(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 2023	Au 31 décembre 2022
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	2 208 595	1 848 746
États-Unis	2 651 808	2 256 959
	<b>4 860 403</b>	<b>4 105 705</b>

## 5. Regroupements d'entreprises

### a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis douze entreprises en 2023, dont JHT Holdings, Inc. est considérée comme significative. Les autres acquisitions ne sont pas considérées comme significatives. Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Le 16 août 2023, le Groupe a réalisé l'acquisition de JHT Holdings, Inc. ("JHT"), chef de file nord-américain du secteur du transport et de la logistique pour les fabricants de camions de classe 6 à 8, qui comprend une coentreprise comptabilisée par mise en équivalence et incluse dans les autres actifs. Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 309,3 M\$. La transaction a été financée par un mélange de fonds en caisse et le solde a été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable non garantie. Durant l'exercice terminé le 30 décembre 2023, l'entreprise a généré des revenus et un bénéfice net de 225,3 M\$ et 18,0 M\$, respectivement, depuis l'acquisition.

Si l'acquisition de JHT avait eu lieu le 1er janvier 2023, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 589,5 M\$ et 50,5 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si les acquisitions avaient eu lieu le 1er janvier 2023 et ajustées pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôts sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif de l'entreprise.

Durant l'année terminée le 31 décembre 2023, les entreprises non significatives, dans l'ensemble, ont généré des revenus et un bénéfice net de 178,3 M\$ et 6,3 M\$ respectivement depuis les acquisitions.

Si les acquisitions non significatives avaient eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2023, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de l'entreprise auraient été respectivement de 333,2 M\$ et 9,1 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 2023 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 des entreprises.

Durant l'exercice terminée le 31 décembre 2023, des coûts de transaction de 0,9 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.)

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 2023. 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	JHT	Autres	31 décembre 2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie		5 709	11 873	17 582
Clients et autres débiteurs		38 250	39 650	77 900
Fournitures en stock et charges payées d'avance		10 976	5 897	16 873
Immobilisations corporelles	9	65 489	174 850	240 339
Actifs au titre de droits d'utilisation	10	5 385	25 609	30 994
Immobilisations incorporelles	11	198 659	80 807	279 466
Autres actifs		23 887	115	24 002
Fournisseurs et autres créditeurs		(35 221)	(28 884)	(64 105)
Impôt sur le revenu à (payer) recevoir		(1 682)	729	(953)
Provisions	17	(19 919)	-	(19 919)
Autres passifs non courants		(444)	(44)	(488)
Dettes à long terme	14	(4 808)	-	(4 808)
Obligations locatives	15	(5 385)	(25 609)	(30 994)
Passifs d'impôt différé	18	(55 367)	(32 375)	(87 742)
Total de l'actif net identifiable		225 529	252 618	478 147
Total de la contrepartie transférée		309 304	350 451	659 755
Goodwill	11	83 775	97 833	181 608
Trésorerie		309 304	336 979	646 283
Contrepartie conditionnelle		-	13 472	13 472
Total de la contrepartie transférée		309 304	350 451	659 755

Les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer la juste valeur des terrains et des bâtiments (49,5 M\$) et les relations clients (175,2 M\$) acquis concernant JHT étaient les suivantes :

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

Les justes valeurs évaluées sur les montants de JHT sont provisoires, principalement les terrains et bâtiments et passifs d'impôt différé. Cela est principalement dû à l'achèvement et la révision d'évaluations et de visites de sites pour les terrains et les bâtiments et principalement dû à la complexité des informations relatives aux provisions. Si de nouvelles informations sont obtenues dans un délai d'un an à compter de la date d'acquisition sur des faits et circonstances qui existaient à la date d'acquisition et qui impliquent des ajustements aux montants, la comptabilisation de l'acquisition sera révisée.

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 80,0 M\$, dont une tranche de 2,1 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 2023, un montant de 18,9 M\$ est déductible aux fins de l'impôt.

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis onze entreprises en 2022, qui ne n'étaient 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.

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

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 1er 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 1er 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 l'exercice terminé le 31 décembre 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.

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\$ était déductible aux fins de l'impôt.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du prix d'achat des acquisitions de 2022 au 31 décembre 2022 :

<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)
<b>Total de l'actif net identifiable</b>		<b>122 420</b>
<b>Total de la contrepartie transférée</b>		<b>181 608</b>
<b>Goodwill</b>		<b>59 188</b>
Trésorerie		159 114
Contrepartie conditionnelle		22 494
<b>Total de la contrepartie transférée</b>		<b>181 608</b>

**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 2023	31 décembre 2022
Transport de lots brisés canadien	Transport de lots brisés	9 142	-
Transport de lots brisés américain	Transport de lots brisés	3 376	-
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	16 017	811
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	43 080	35 865
Logistique	Logistique	109 993	22 512
		<b>181 608</b>	<b>59 188</b>

(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 2023 est liée à des regroupements d'entreprise non significatifs et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. Ces contreparties sont conditionnelles à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour les périodes futures. Le montant maximum payable est de 13,5 M\$ dans moins d'un an, et 0,8 M\$ dans plus d'un an.

La contrepartie conditionnelle pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022 était liée à des regroupements d'entreprise non significatifs et était inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. Ces contreparties étaient conditionnelles à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour les périodes futures. Le montant maximum payable était de 22,5 M\$ dans un an et 21,0 M\$ était payé avant le 31 décembre, 2022. Durant l'exercice terminé le 31 décembre 2023, aucun ajustement de mesure n'a été fait.

Au 31 décembre 2023, la balance de la contrepartie conditionnelle est de 13,2 M\$ (2022 - 8,8 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 non significatifs de l'exercice précédent**

Les états financiers consolidés annuels de 2022 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 2022 a été ajustée en 2023. 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 2023.

**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 comprenait une contrepartie en espèces, des ajustements du fonds de roulement net et était nette des coûts de vente supplémentaires de 4,5M\$. 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		321 123
Actifs au titre de droits d'utilisation	9	3 203
Immobilisations incorporelles	10	42 599
Goodwill	11	144 551
Autres actifs	11	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)
<b>Total de l'actif net identifiable</b>		<b>479 365</b>
<b>Total de la contrepartie reçue</b>		<b>553 018</b>
<b>Profit sur la vente d'une entreprise</b>		<b>73 653</b>

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

Au cours de l'exercice 2023, une perte de 3,0 M\$ a été comptabilisée à titre de perte sur vente d'entreprise liée à un ajustement des autres passifs.

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
		<b>144 551</b>

**7. Clients et autres débiteurs**

	December 31, 2023	December 31, 2022
Comptes clients, nets des pertes de crédit attendues	846 681	966 428
Autres débiteurs	48 090	64 298
	<b>894 771</b>	<b>1 030 726</b>

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 2023, les créances clients comprenaient 32,4 M\$ en soldes des revenus en transit (31 décembre 2022 – 48,5 M\$). En raison de la nature à court terme des services de transport et de logistique fournis par le Groupe, ces services devraient être achevés dans la semaine suivant la fin de l'année.

**8. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie**

*Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel*

	2023	2022
Clients et autres débiteurs	224 121	(59 105)
Fournitures en stock	6 533	(1 498)
Charges payées d'avance	(11 648)	9 924
Fournisseurs et autres créditeurs	(112 375)	(96 774)
	<b>106 631</b>	<b>(147 453)</b>

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

**9. Immobilisations corporelles**

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
<b>Coût</b>					
Solde au 31 décembre 2021		1 233 268	1 772 463	200 765	3 206 496
Regroupements d'entreprises	5	2 003	66 240	2 716	70 959
Autres additions		46 928	286 277	18 064	351 269
Cessions		(678)	(122 946)	(9 370)	(132 994)
Vente d'une entreprise	6	(31 356)	(452 547)	(1 817)	(485 720)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(67 203)	-	-	(67 203)
Incidence des variations des taux de change		(15 972)	(47 939)	(5 570)	(69 481)
Solde au 31 décembre 2022		1 166 990	1 501 548	204 788	2 873 326
Regroupements d'entreprises	5	145 204	91 870	3 265	240 339
Autres additions		77 516	265 687	17 044	360 247
Cessions		(398)	(136 028)	(529)	(136 955)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(13 325)	(19 741)	-	(33 066)
Reclassement entre catégories*		-	36 319	(36 319)	-
Incidence des variations des taux de change		7 990	18 545	4 122	30 657
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>1 383 977</b>	<b>1 758 200</b>	<b>192 371</b>	<b>3 334 548</b>

**Amortissement cumulé**

Solde au 31 décembre 2021		72 012	577 893	101 450	751 355
Amortissement		21 353	203 431	23 854	248 638
Cessions		(137)	(56 549)	(7 191)	(63 877)
Vente d'une entreprise	6	(6 837)	(157 618)	(142)	(164 597)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(5 426)	-	-	(5 426)
Incidence des variations des taux de change		2 175	(23 885)	(3 012)	(24 722)
Solde au 31 décembre 2022		83 140	543 272	114 959	741 371
Amortissement		21 841	210 523	17 471	249 835
Cessions		(92)	(78 584)	(410)	(79 086)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(1 003)	(4 947)	-	(5 950)
Reclassement entre catégories*		-	11 089	(11 089)	-
Incidence des variations des taux de change		1 515	8 879	2 512	12 906
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>105 401</b>	<b>690 232</b>	<b>123 443</b>	<b>919 076</b>

**Valeurs comptables nettes**

Solde au 31 décembre 2022		1 083 850	958 276	89 829	2 131 955
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>1 278 576</b>	<b>1 067 968</b>	<b>68 928</b>	<b>2 415 472</b>

\* Reclassement entre catégories n'a pas eu d'impact sur l'amortissement des immobilisations corporelles reclassées.

Au 31 décembre 2023, aucun montant n'est inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (1,3 M\$ au 31 décembre 2022).

**Garantie**

Au 31 décembre 2023, une certaine portion du matériel roulant est donnée en garantie des contrats de vente conditionnelle, pour une valeur comptable de 89,6 M\$ (126,4 M\$ au 31 décembre 2022) (voir note 14).

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

10. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
<b>Coût</b>					
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)
Solde au 31 décembre 2022		528 791	252 043	3 797	784 631
Autres additions		74 580	79 690	948	155 218
Regroupements d'entreprises	5	15 033	15 961	-	30 994
Décomptabilisation*		(39 674)	(62 276)	(971)	(102 921)
Incidence des variations des taux de change		9 629	4 940	40	14 609
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>588 359</b>	<b>290 358</b>	<b>3 814</b>	<b>882 531</b>
<b>Amortissement</b>					
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)
Solde au 31 décembre 2022		286 256	114 971	1 764	402 991
Amortissement		66 877	64 340	895	132 112
Décomptabilisation*		(28 074)	(56 723)	(971)	(85 768)
Incidence des variations des taux de change		5 456	2 089	21	7 566
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>330 515</b>	<b>124 677</b>	<b>1 709</b>	<b>456 901</b>
<b>Valeurs comptables nettes</b>					
Solde au 31 décembre 2022		242 535	137 072	2 033	381 640
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>257 844</b>	<b>165 681</b>	<b>2 105</b>	<b>425 630</b>

\* 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 et autres	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	
<b>Coût</b>							
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)
Solde au 31 décembre 2022		1 359 345	513 697	42 680	20 007	35 122	1 970 851
Regroupements d'entreprises	5	181 608	244 574	27 127	5 556	2 209	461 074
Autres additions		-	-	-	-	2 758	2 758
Extinctions		-	(7 203)	(7 820)	(2 524)	(1 029)	(18 576)
Incidence des variations des taux de change		21 176	6 127	685	280	245	28 513
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>1 562 129</b>	<b>757 195</b>	<b>62 672</b>	<b>23 319</b>	<b>39 305</b>	<b>2 444 620</b>
<b>Amortissement et dépréciation</b>							
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)
Solde au 31 décembre 2022		78 012	244 252	27 050	10 130	19 297	378 741
Amortissement		-	46 629	5 461	4 099	3 839	60 028
Extinctions		-	(7 203)	(7 820)	(2 524)	(1 029)	(18 576)
Incidence des variations des taux de change		1 040	3 150	428	168	340	5 126
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>79 052</b>	<b>286 828</b>	<b>25 119</b>	<b>11 873</b>	<b>22 447</b>	<b>425 319</b>
<b>Valeurs comptables nettes</b>							
Solde au 31 décembre 2022		1 281 333	269 445	15 630	9 877	15 825	1 592 110
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>		<b>1 483 077</b>	<b>470 367</b>	<b>37 553</b>	<b>11 446</b>	<b>16 858</b>	<b>2 019 301</b>

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 2023 et 31 décembre 2022, il n'y a pas d'immobilisations incorporelles significatives à durée de vie indéfinie.

Au 31 décembre 2023 et 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 2023	31 décembre 2022
Livraison de colis et courrier	182 120	177 941
Transport de lots brisés		
Transport de lots brisés canadien	140 402	128 449
Transport de lots brisés américain	3 375	-
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	109 593	87 604
Services spécialisés de lots complets*	599 292	546 674
Logistique	448 295	340 665
	<b>1 483 077</b>	<b>1 281 333</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 de TFI International américains ont été transférées au secteur d'exploitation transport de lots complets services spécialisés.

Les résultats du test au 31 décembre 2023 et 2022 ont permis de déterminer que les valeurs recouvrables des secteurs opérationnels du Groupe dépassaient leurs valeurs comptables respectives.

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

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	2023	2022
Livraison de colis et courrier	12,0%	11,5%
Transport de lots brisés		
Transport de lots brisés canadien	12,0%	11,5%
Transport de lots brisés américain	11,4%	-
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	14,4%	13,9%
Services spécialisés de lots complets*	13,2%	12,7%
Logistique	11,4%	10,9%

\* 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 % (2022 – 40,0 %) à un taux d'intérêt du marché de 10,5 % (2022 – 9,4 %).

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 2022) 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 2022). 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 2023	Au 31 décembre 2022
Placements - Niveau 1	31 557	71 979
Placements - Niveau 2	4 339	-
Placements - Niveau 3	14 313	13 985
	<b>50 209</b>	<b>85 964</b>

Les placements de niveau 3 ont été évalués basés sur le dernier cycle de financement au 31 décembre 2023.

Le Groupe a choisi de désigner tous ces placements comme juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

## 13. Fournisseurs et autres créditeurs

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Comptes fournisseurs et charges à payer	450 638	498 777
Charges liées au personnel à payer	187 522	179 702
Dividendes à payer	33 776	30 289
	<b>671 936</b>	<b>708 768</b>

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.

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

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Passifs non courants</b>		
Facilités renouvelables non garanties	22 166	-
Débeture non garantie	-	147 233
Billets de premier rang non garantis	1 652 049	1 075 702
Contrats de vente conditionnelle	31 278	55 735
Autres dettes à long terme	4 338	-
	<b>1 709 831</b>	<b>1 278 670</b>
<b>Passifs courants</b>		
Partie courante de la débeture non garantie	151 023	-
Partie courante des autres dettes à long terme	354	-
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	22 974	37 087
	<b>174 351</b>	<b>37 087</b>

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

	Devise	Taux d'intérêt nominal	Année d'échéance	2023		2022		
				Valeur nominale	Valeur comptable	Valeur nominale	Valeur comptable	
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ CA	AB + 1,125%	2026	30 400	21 239	—	—
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ US	SOFR + 1,125%	2026	1 000	927	—	—
Débeture non garantie	b	\$ CA	3,32% - 4,22%	2024	200 000	151 023	200 000	147 233
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	2,89% - 5,64%	2026- 2038	255 000	254 376	180 000	179 013
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	3,15% - 3,50%	2029- 2036	500 000	499 100	500 000	497 258
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	2,87% - 3,55%	2029- 2034	200 000	199 665	200 000	199 644
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	3,5% - 3,8%	2032- 2037	200 000	199 808	200 000	199 787
Billets de premier rang non garantis	c	\$ US	6,27% - 7,11%	2028- 2043	500 000	499 100	—	—
Contrats de vente conditionnelle	d	Surtout \$ CA	1,45% - 5,28%	2024-2027	71 847	54 252	125 810	92 822
Autre dette à long terme conditionnelle		\$ US	3,04%	2027	4 692	4 692	—	—
					<b>1 884 182</b>	<b>1 884 182</b>	<b>1 315 757</b>	<b>1 315 757</b>

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

	Note	2023	2022
Solde au début de l'exercice		1 315 757	1 608 094
Produits tirés de la dette à long terme		575 000	334 164
Regroupements d'entreprises	5	4 808	-
Remboursement de la dette à long terme		(41 371)	(369 692)
Augmentation (diminution) nette des facilités renouvelables		25 242	(236 502)
Amortissement des frais de financement reportés		1 337	1 296
Incidence des variations des taux de change		41 322	(97 744)
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net		(37 913)	76 141
Solde à la fin de l'exercice		<b>1 884 182</b>	<b>1 315 757</b>

**a) Facilité de crédit renouvelable non garantie**

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 étaient 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

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

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 réforme des taux d'intérêt canadiens – cessation du CDOR ne devrait pas avoir d'impact significatif sur les états financiers du Groupe. Au 31 décembre 2023, les seuls soldes de dette assujettis à la réforme du CDOR sont la partie en dollars canadiens du crédit renouvelable non garanti d'un montant retiré de 24,0 M\$ en fin d'exercice. Le CDOR cessera d'exister au plus tard le 28 juin 2024. Au 31 décembre 2023, le Groupe ne dispose pas de swaps de taux d'intérêt couvrant la dette à taux variable.

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 951,4 M\$ (31 décembre 2022 - 929,6 M\$). La convention procure un crédit supplémentaire de 190,0 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions dans le cadre du contrat de crédit renouvelable syndiqué du Groupe. Au 31 décembre 2023, 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 6,58 % et 6,60 %, respectivement (4,49% et 4,30 % en 2022).

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% (2022 - 3,32% à 4,22%) selon certains ratios. Au 31 décembre 2023, le taux effectif de la débenture était de 3,32% (2022 - 3,32%). 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.

#### **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 13 octobre 2023, la Société a reçu un produit de 500 M\$ provenant de l'émission de nouvelles dettes sous forme de billets de premier rang non garantis composés de cinq tranches, avec échéances de 5 à 20 ans, et portant intérêt fixe aux taux entre 6,27% et 7,11%, respectivement. Des frais de financement reportés de 1,2 M\$ ont été comptabilisés à la suite de la transaction.

Le 21 août 2023, la Société a reçu un produit de 75 M\$ provenant de l'émission de nouvelles dettes sous forme de billets de premier rang non garantis composés de deux tranches, 50 M\$ et 25 M\$, venant à échéance le 19 août 2035 et 2038, et portant intérêt fixe aux taux de 5,56% et 5,64%, respectivement. Des frais de financement reportés de 0,1 M\$ ont été comptabilisés à la suite de la transaction.

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

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)).

#### **e) Contrats de vente conditionnelle**

Les contrats de vente conditionnelle sont garantis par du matériel roulant d'une valeur comptable de 89,6 M\$ (126,4 M\$ au 31 décembre 2022) (voir note 9).

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

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

	Moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Facilités renouvelables non garanties	-	23 906	-	23 906
Débeture non garantie	151 023	-	-	151 023
Billets de premier rang non garantis	-	150 000	1 505 000	1 655 000
Contrats de vente conditionnelle	22 974	31 279	-	54 253
Autres dettes à long terme	354	4 338	-	4 692
	<b>174 351</b>	<b>209 523</b>	<b>1 505 000</b>	<b>1 888 874</b>

## 15. Obligations locatives

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Obligations locatives courantes	127 397	115 934
Obligations locatives non courantes	332 761	297 105
	<b>460 158</b>	<b>413 039</b>

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

	Note	2023	2022
Solde au début de l'exercice		413 039	429 206
Regroupements d'entreprises	5	30 994	28 269
Vente d'une entreprise	6	-	(3 129)
Additions		155 218	117 221
Décomptabilisation*		(18 635)	(16 285)
Remboursement		(128 107)	(123 606)
Incidence des variations des taux de change		7 649	(18 637)
Solde à la fin de l'exercice		<b>460,158</b>	<b>413,039</b>

\* 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 2023 est de 5,44% (2022 – 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 7,9 M\$ (2022 – 9,9 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 375,0 M\$ (2022 – 377,7 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 2023 était de 21,9 M\$ (2022 – 20,6 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 2023 s'est élevé à 15,7 M\$ (2022 – 15,2 M\$), présenté dans les « Autres charges opérationnelles ».

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

**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 2023
Moins de 1 an	145 542
De 1 à 5 ans	295 989
Plus de 5 ans	78 016
	<b>519 547</b>

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, une charge pour contrats de location simple de 36,8 M\$ (45,6 M\$ en 2022) 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 1 de ses employés (99 en 2022).

Ces régimes sont tous offerts au Canada et comprennent un régime non enregistré. Les dernières prestations de retraite ont été versées en 2023 pour tous les régimes à prestations déterminées sauf un. Plus aucun des régimes à prestations définies n'est offert aux employés. Par conséquent, l'obligation future ne variera qu'en fonction des réévaluations actuarielles.

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 2022, et la prochaine évaluation obligatoire aura lieu en date du 31 décembre 2023.

**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 satisfont aux exigences de participation. Les régimes de retraite comptent 6 895 participants actifs (2022 - 8 787).

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 2022, et la prochaine évaluation obligatoire aura lieu en date du 31 décembre 2023.

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

	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Obligation au titre des prestations constituées	13 999	212 373	226 372	20 189	144 110	164 299
Juste valeur des actifs des régimes	(200)	(172 941)	(173 141)	(10 214)	(158 444)	(168 658)
Déficit (actif) net des régimes	13 799	39 432	53 231	9 975	(14 334)	(4 359)

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

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

	December 31, 2023	December 31, 2022
<b>Régimes de retraite TFI International</b>		
Titres de capitaux propres	14%	7%
Titres d'emprunt	0%	91%
Autre	86%	2%
<b>Régimes de retraite TForce Freight</b>		
Titres de capitaux propres	95%	95%
Titres d'emprunt	5%	5%

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.

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

	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	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	20 189	144 110	164 299	27 127	133 653	160 780
Coût des services rendus	382	58 155	58 537	539	115 967	116 506
Charges d'intérêts	787	7 342	8 129	730	3 522	4 252
Prestations payées	(10 139)	(3 832)	(13 971)	(985)	(1 283)	(2 268)
Perte liée (profit lié) à la réévaluation des éléments suivants:						
- Hypothèses démographiques	—	1 017	1 017	—	(12 200)	(12 200)
- Hypothèses financières	566	7 303	7 869	(4 880)	(83 707)	(88 587)
- Expérience des régimes	1 849	(1 760)	89	(489)	(11 463)	(11 952)
Règlement	28	29	57	—	82	82
Incidence des variations des taux de change	337	9	346	(1 853)	(461)	(2 314)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	13 999	212 373	226 372	20 189	144 110	164 299

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

	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	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	10 214	158 444	168 658	13 437	80 466	93 903
Produit d'intérêts	250	8 124	8 374	348	3 746	4 094
Cotisations patronales	37	—	37	457	103 099	103 556
Prestations payées	(10 139)	(3 832)	(13 971)	(985)	(1 283)	(2 268)
Profit lié à la réévaluation	(165)	11 816	11 651	(2 066)	(25 407)	(27 473)
Frais d'administration des régimes	(44)	(1 623)	(1 667)	(59)	(1 735)	(1 794)
Incidence des variations des taux de change	47	12	59	(918)	(442)	(1 360)
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	200	172 941	173 141	10 214	158 444	168 658

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

Charges comptabilisées dans le bénéfice :

	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Coût des services rendus	382	58 155	58 537	539	115 967	116 506
Coût financier net	537	(782)	(245)	382	(224)	158
Frais d'administration des régimes	44	1 623	1 667	59	1 735	1 794
Règlement net	28	29	57	—	82	82
Charge de retraite	991	59 025	60 016	980	117 560	118 540
Rendement réel des actifs des régimes	85	19 940	20 025	(1 718)	(21 661)	(23 379)

Pertes actuarielles comptabilisées dans les autres éléments du résultat global :

	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Montant accumulé dans les résultats non distribués, au début de l'exercice	8 871	(75 238)	(66 367)	12 174	6 643	18 817
Comptabilisé au cours de l'exercice	2 580	(5 256)	(2 676)	(3 303)	(81 881)	(85 184)
Montant accumulé dans les résultats non distribués à la fin de l'exercice	11 451	(80 494)	(69 043)	8 871	(75 238)	(66 367)
Comptabilisé au cours de l'exercice, après impôt	1 902	(3 918)	(2 016)	(2 435)	(61 073)	(63 508)

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

	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight
Obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation au	4,8%	5,0%	5,0%	5,2%
Futures hausses de salaire	3,0%	2,0%	1,6%	2,0%
Charge au titre des avantages du personnel				
Taux d'actualisation au	5,0%	5,0%	2,4%	5,2%
Taux de rendement des actifs des régimes au	5,0%	5,0%	2,4%	5,2%
Futures hausses de salaire	3,0%	2,0%	3,0%	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 2023		31 décembre 2022	
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight
Espérance de vie à 65 ans des retraités actuels				
Hommes	22,3	19,1	22,7	19,0
Femmes	25,0	22,0	24,9	21,4
Espérance de vie à 65 ans des membres actuels ayant 45 ans				
Hommes	23,8	20,6	23,6	20,6
Femmes	26,3	23,4	25,8	22,9

Au 31 décembre 2023, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies est :

Régimes de retraite de TFI International	9,5
Régimes de retraite de TForce Freight	17,6

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

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

	2023		2022	
	Hausse	Baisse	Hausse	Baisse
Taux d'actualisation (variation de 1%)	<b>(34 520)</b>	<b>44 102</b>	(25 536)	32 517

Données historiques:

	2023	2022	2021	2020	2019
Obligation au titre des prestations constituées	<b>226 372</b>	164 299	160 780	35 529	31 449
Juste valeur des actifs des régimes	<b>(173 141)</b>	(168 658)	(93 903)	(21 147)	(18 108)
(Surplus) déficit des régimes	<b>53 231</b>	(4 359)	66 877	14 382	13 341
Ajustements liés à l'expérience découlant des obligations au titre des régimes	<b>8 975</b>	(112 739)	5 823	3 220	2 116
Ajustements liés à l'expérience découlant des actifs des régimes	<b>11 651</b>	(27 473)	310	1 129	467

Le Groupe prévoit des cotisations de 20,0 M\$ aux régimes à prestations définies en 2024.

#### Cotisations aux régimes multi-employeurs

Conformément aux termes de l'accord d'achat de JHT, le Groupe participe, dans le cadre des conventions collectives, à trois régimes d'avantages sociaux multi-employeurs nommés :

17. Central States, Southeast and Southwest Areas Pension Plan
18. IAM National Pension Fund
19. Western Congerence of Teamsters Pension Plan

La contribution du Groupe aux plans a été comptabilisée en charges au fur et à mesure qu'elle est engagée et s'élève à 3,5 M\$ en 2023.

#### 17. Provisions

	Note	Autoassurance	Autre	Total
Balance au 31 décembre 2021		69 467	77 690	147 157
Provisions provenant des regroupements d'entreprises	5	-	280	280
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)
Vente d'une entreprise	6	(1 465)	-	(1 465)
Incidence des variations des taux de change		(761)	(178)	(939)
Balance au 31 décembre 2022		96 251	79 388	<b>175 639</b>
Provisions provenant des regroupements d'entreprises	5	16 364	3 555	<b>19 919</b>
Provisions constituées au cours de l'exercice		159 276	12 937	<b>172 213</b>
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(129 089)	(52 637)	<b>(181 726)</b>
Provisions renversées au cours de l'exercice		(16 705)	(7 080)	<b>(23 785)</b>
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		(2 666)	-	<b>(2 666)</b>
Incidence des variations des taux de change		214	92	<b>306</b>
Balance au 31 décembre 2023		<b>123,645</b>	<b>36,255</b>	<b>159,900</b>
<b>Au 31 décembre 2023</b>				
Provisions courantes		46,940	19,625	<b>66,565</b>
Provisions non courantes		76,705	16,630	<b>93,335</b>
		<b>123,645</b>	<b>36,255</b>	<b>159,900</b>
<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

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

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

provision a été calculée à un taux d'actualisation de 3,84 % (2022 – 3,99 %). Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges de 16,6 M\$ (2022 – 42,3 M\$) et des passifs d'assainissement environnemental de 9,7 M\$ (2022 – 23,4 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.

**18. Actifs et passifs d'impôt différé**

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Immobilisations corporelles	(382 208)	(360 111)
Immobilisations incorporelles	(127 547)	(72 032)
Actifs au titre de droits d'utilisation	8 600	7 497
Avantages du personnel	26 510	23 111
Provisions	51 458	53 818
Pertes fiscales	10 054	5 686
Autres	506	892
Passifs d'impôt différé, montant net	(412 627)	(341 139)
Présentation en tant que :		
Actifs d'impôt différé	20 615	27 047
Passifs d'impôt différé	(433 242)	(368 186)

Variation des différences temporelles au cours de l'exercice :

	Solde au 31 décem- -bre 2022	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 2023
Immobilisations corporelles	(360 111)	8 637	(3 233)	-	(27 501)	(382 208)
Immobilisations incorporelles	(72 032)	10 870	(798)	-	(65 587)	(127 547)
Actifs au titre de droits d'utilisation	7 497	660	443	-	-	8 600
Avantages du personnel	23 111	5 119	(1 720)	-	-	26 510
Provisions	53 818	(5 399)	(2 303)	-	5 342	51 458
Pertes fiscales	5 686	2 953	1 411	-	4	10 054
Autre	892	(396)	10	-	-	506
Passifs d'impôt différé, montant net	(341 139)	22 444	(6 190)	-	(87 742)	(412 627)

	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
Passifs d'impôt différé, montant net	(394 060)	8 480	(16 152)	74 441	(13 848)	(341 139)

**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.

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

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

(en actions)	Note	2023	2022
Solde au début de l'exercice		86 539 559	92 152 893
Actions rachetées et annulées		(2 609 900)	(6 368 322)
Options d'achat d'actions exercées	21	512 074	754 988
Solde à la fin de l'exercice		84 441 733	86 539 559

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

	2023	2022
Solde au début de l'exercice	1 089 229	1 133 181
Actions rachetées et annulées	(28 303)	(68 536)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	12 777	16 502
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	4 402	6 298
Émission d'actions sur le règlement des UAR et UAP, après impôts	29 185	1 784
Solde à la fin de l'exercice	1 107 290	1 089 229

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre ») qui a débuté le 2 novembre 2023 et qui expirera le 1 novembre 2024, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 161 046 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 décembre 2023 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 785 140 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

En 2023, la Société a racheté 2 609 900 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 110,36 \$ par action pour un prix d'achat total de 288,0 M\$ en lien avec l'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 précédente. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, soit un montant de 259,7 M\$ (2022 - 499,4 M\$), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

**Dividendes**

En 2023, le Groupe a déclaré des dividendes trimestriels d'un montant total de 1,45\$ par action ordinaire en circulation au moment de la déclaration du dividende (1,16\$ en 2022) pour un total de 124,3 M\$ (102,6 M\$ en 2022). Le 15 février 2024, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,40\$ par action ordinaire en circulation du capital de la société, pour un paiement total prévu de 33,8 M\$ qui sera versé le 15 avril 2024 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 29 mars 2024.

**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)	2023	2022
Bénéfice net	504 877	823 232
Actions ordinaires émises au début de l'exercice	86 539 559	92 152 893
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	340 802	314 112
Incidence du rachat d'actions propres	(972 615)	(3 107 423)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	85 907 746	89 359 582
Bénéfice de base par action (en dollars)	5,88	9,21

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

**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 :

<i>(en milliers de dollars et en actions)</i>	2023	2022
Bénéfice net	504 877	823 232
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	85 907 746	89 359 582
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions, unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance	1 147 023	1 898 097
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	87 054 769	91 257 679
Bénéfice dilué par action (en dollars)	5,80	9,02

Au 31 décembre 2023, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (2022 - 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 (réglé en instruments de capitaux propres)**

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

<i>(en milliers d'options et en dollars)</i>	2023		2022	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de l'exercice	1 302	27,89	2 061	25,70
Options exercées	(512)	25,92	(755)	21,84
Options éteintes	-	-	(4)	40,41
Solde à la fin de l'exercice	790	29,17	1 302	27,89
Options exerçables à la fin de l'exercice	790	29,17	1 273	27,60

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 31 décembre 2023 :

<i>(en milliers d'options et en dollars)</i>	Options en circulation et exerçables	
	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)
Prix d'exercice		
26.82	13	0,1
23.70	233	1,1
30.71	496	2,2
40.41	48	3,6
	790	1,9

Parmi les options en circulation au 31 décembre 2023, un nombre total de 726 572 (1 106 883 en 2022) est détenu par les principaux dirigeants.

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

En 2023, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 123,72 \$ (99,32 \$ en 2022).

En 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 0,2 M\$ (0,4 M\$ en 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en 2023 et 2022 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)**

Les montants trimestriels, en espèces, sont versés aux membres du conseil le 2e 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.

Jusqu'au 31 décembre 2020, la Société offrait un régime d'unités d'actions différées (« UAD ») aux membres de son conseil d'administration. Les membres du conseil d'administration pouvaient choisir de recevoir un montant en espèces, des unités d'actions différées ou les deux à titre de jetons de présence.

Le tableau suivant présente le nombre d'unités visées par ce régime :

<i>(en unités)</i>	2023	2022
Solde au début de l'exercice	310 128	306 554
Payés	(313 312)	-
Éteintes	(170)	-
Dividendes payés en unités	3 354	3 574
Solde à la fin de l'exercice	-	310 128

En 2023, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 1,1 M\$ (1,2 M\$ en 2022) en lien avec ce programme de rémunération des administrateurs réglé en espèces.

Dans les charges liées au personnel, le Groupe a constaté une perte de 4,5 M\$ en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées (gain de 1,3 M\$ en 2022).

Au 31 décembre 2023, 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 créditeurs se chiffrait à 2,9 M\$ (31,0 M\$ en 2022) suite au règlement de toutes les unités d'action différées en 2023 pour un règlement total en espèces de 35,8 M\$, duquel 2,9 M\$ est payable à la fin de 2024.

#### **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 6 février 2023, la Société a octroyé un total de 55 400 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 38 275 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 115,51 \$ par unité.

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

Le 26 avril 2023, la Société a octroyé un total de 7 632 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 7 632 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 117,85 \$ par unité.

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. Ces UAR ont été octroyées aux administrateurs en vertu du 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 tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

	2023		2022	
	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	58,33	272	54,27
Unités attribuées	63	115,81	74	96,04
Unités ré-investies	4	74,69	3	60,68
Unités réglées	(145)	36,87	(49)	93,80
Unités réglées sur vente d'une entreprise	-	-	(15)	44,19
Unités éteintes	(2)	69,92	(13)	71,13
Solde à la fin de l'exercice	192	93,62	272	58,33

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation et pouvant être exercées au 31 décembre 2023 :

	UAR en circulation	
	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
70.59	71	0,1
117.85	8	0,3
98.27	58	1,1
115.51	55	2,1
	192	1,0

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR réglées en 2023 était de 115,13 \$ (83,28 \$ en 2022). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 18,3 M\$ (1,2 M\$ en 2022), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

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.

En 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 6,0 M\$ (6,9 M\$ en 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

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

Parmi les UAR en circulation au 31 décembre 2023, un nombre total de 116 368 (171 790 en 2022) est détenu par les principaux dirigeants.

*Unités d'actions de performance*

Le 6 février 2023, la Société a octroyé un total de 55 400 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 38 275 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 bénéficiés. 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 135,15\$ par unité à la date d'attribution et de 135,15\$ par unité au 31 décembre 2023.

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 bénéficiés. 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 120,08 \$ par unité au 31 décembre 2023.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>	2023		2022	
	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	261	62,87	226	52,25
Unités attribuées	55	135,15	63	100,43
Unités ré-investies	4	84,93	3	62,94
Unités réglées	(267)	32,70	(6)	47,77
Unités ajoutées dues aux conditions de performance	134	32,93	22	50,87
Unités réglées sur vente d'une entreprise	-	-	(28)	46,85
Unités éteintes	(3)	109,61	(19)	75,59
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>184</b>	<b>106,17</b>	<b>261</b>	<b>62,87</b>

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation et pouvant être exercées au 31 décembre 2023 :

<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		
89.64	71	0,1
100.43	58	1,1
135.15	55	2,1
	184	1,0

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAP réglées en 2023 était de 115,13 \$ (104,53 \$ en 2022). 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 36,6 M\$ (1,8 M\$ en 2022), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

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

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 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 7,3 M\$ (7,3 M\$ en 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 décembre 2023, un nombre total de 116 368 (171 790 en 2022) 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.

	2023	2022
Entrepreneurs indépendants	2 805 924	3 394 544
Charges liées à l'exploitation des véhicules	999 922	1 197 647
	<b>3 805 846</b>	<b>4 592 191</b>

## 23. Charges liées au personnel

	Note	2023	2022
Avantages du personnel à court terme		2 007 954	2 216 769
Cotisations aux régimes à cotisations définies		8 399	9 570
Coût des services rendus liés aux régimes à prestations définies	16	58 537	116 506
Indemnités de fin de contrat de travail		16 743	6 688
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	21	13 451	14 648
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en trésorerie	21	4 538	(1 325)
		<b>2 109 622</b>	<b>2 362 856</b>

## 24. Produits financiers et charges financières

### Comptabilisation dans le bénéfice :

Charges (produits)	2023	2022
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	59 432	52 230
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	16 042	13 264
Revenus d'intérêts	(8 121)	(1 750)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	165	216
(Gain) perte de change, montant net	(491)	556
Autres charges financières	13 844	15 881
<b>Charges financières nettes</b>	<b>80 871</b>	<b>80 397</b>
Présentation en tant que :		
Produits financiers	(8 612)	(1 750)
Charges financières	89 483	82 147

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

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

	2023	2022
Charge d'impôt exigible		
Période considérée	192 388	263 877
Ajustement des exercices précédents	1 943	(12 988)
	194 331	250 889
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	(20 102)	(19 834)
Variation du taux d'impôt	1 551	(242)
Ajustement des exercices précédents	(3 893)	11 596
	(22 444)	(8 480)
Charge d'impôt sur le résultat	171 887	242 409

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

	2023			2022		
	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt
Écarts de conversion	(881)	-	(881)	(10 148)	-	(10 148)
Gains (pertes) lié(e)s à la réévaluation des régimes à prestations définies	2 676	660	2 016	85 184	21 676	63 508
Avantages du personnel	-	-	-	304	12	292
Pertes sur couverture d'investissement net	37 913	(1 792)	39 705	(76 141)	(4 095)	(72 046)
Variation de la juste valeur des placements dans les titres de capitaux propres	8 383	1 102	7 281	(6 573)	(1 078)	(5 495)
	48 091	(30)	48 121	(7 374)	16 515	(23 889)

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

	2023		2022	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		676 764		1 065 641
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	179 342	26,5%	282 395
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	0,1%	548	-0,2%	(2 206)
Variation du taux d'impôt	0,2%	1 551	0,0%	(242)
Charges non déductibles	0,3%	2 005	0,3%	3 105
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt*	-2,2%	(14 909)	-3,8%	(40 172)
Ajustement des exercices précédents	-0,3%	(1 950)	-0,1%	(1 392)
Impôt sur les distributions multinationales	0,8%	5 300	0,1%	921
	25,4%	171 887	22,7%	242 409

\* 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.

**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.

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

**Cadre de gestion des risques**

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

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

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

**a) Risque de crédit**

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

- La clientèle est diversifiée et répartie entre différents segments de marché;
- Aucun client ne représente plus de 5 % du total des revenus du Groupe;
- Environ 89,9 % (85,3 % en 2022) 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 0,3 % 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 :

	<b>31 décembre 2023</b>	31 décembre 2022
Clients et autres débiteurs	<b>894 771</b>	1 030 726

**Pertes de valeur**

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

	<b>Total 2023</b>	<b>Provision pour perte de crédit attendue 2023</b>	Total 2022	Provision pour perte de crédit attendue 2022
Non en souffrance	<b>619 888</b>	<b>1 817</b>	696 357	1 124
En souffrance depuis 1 à 30 jours	<b>159 928</b>	<b>2 909</b>	184 907	2 904
En souffrance depuis 31 à 60 jours	<b>47 529</b>	<b>8 727</b>	83 676	8 712
En souffrance depuis plus de 60 jours	<b>96 932</b>	<b>16 053</b>	94 824	16 298
	<b>924 277</b>	<b>29 506</b>	1 059 764	29 038

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

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

	2023	2022
Solde au début de l'exercice	29 038	27 317
Regroupements d'entreprises	2 100	127
Vente d'une entreprise	-	(1 914)
Créances douteuses	30 992	19 644
Montants radiés et recouvrés	(33 302)	(14 129)
Incidence des variations des taux de change	678	(2 007)
Solde à la fin de l'exercice	29 506	29 038

**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 915,3 M\$ au 31 décembre 2023 (911,8 M\$ en 2022), et dispose d'un crédit supplémentaire de 190,0 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 (185,8 M\$ en 2022 – 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>2023</b>						
Fournisseurs et autres créditeurs	671 936	671 936	671 936	-	-	-
Dette à long terme	1 884 274	2 644 474	257 414	354 206	293 772	1 739 082
Autre passif financier	13 572	13 572	12 732	840	-	-
	<b>2 569 782</b>	<b>3 329 982</b>	<b>942 083</b>	<b>355 046</b>	<b>293 772</b>	<b>1 739 082</b>
<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
Passifs financiers dérivés	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>

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.

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

**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 :

	2023	2022
Clients et autres débiteurs	41 239	50 732
Fournisseurs et autres créditeurs	(7 379)	(8 301)
Dette à long terme	(1 654 689)	(1 079 774)
Exposition au risque du bilan	(1 620 829)	(1 037 343)
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	1 655 000	1 080 000
Exposition nette au risque du bilan	34 171	42 657

Le Groupe évalue le montant annuel net de ses flux de trésorerie en dollars américains à environ 470M\$ (720M\$ en 2022). 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 2023	31 décembre 2022
Taux moyen du \$ US pour l'exercice terminé le	1,3497	1,3013
Taux de clôture du \$ US au	1,3243	1,3554

**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 2022.

	2023		2022	
	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent
Exposition au risque du bilan	(12 239)	12 239	(7 653)	7 653
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	12 497	(12 497)	7 968	(7 968)
Exposition nette au risque du bilan	258	(258)	315	(315)

**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 2023.

Aux 31 décembre 2023 et 2022, 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 :

	2023	2022
Instruments à taux fixe	1 884 182	1 315 757
	1 884 182	1 315 757

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

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.

#### **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 :

27. veiller à engager un niveau adéquat de dépenses d'investissement afin d'assurer la stabilité et la compétitivité de ses activités;
28. faire en sorte que les liquidités soient suffisantes pour poursuivre la stratégie de croissance et entreprendre des acquisitions choisies;
29. maintenir un niveau d'endettement approprié afin que l'utilisation des capitaux ne fasse l'objet d'aucune contrainte financière;
30. 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 :

	2023	2022
Dette à long terme	1 884 182	1 315 757
Capitaux propres	2 591 410	2 463 070
Ratio endettement/capitaux propres	0,73	0,53
Ratio endettement/capitalisation <sup>1</sup>	0,42	0,35

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

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

En vertu de sa facilité de crédit, le Groupe doit surveiller deux ratios sur une base trimestrielle. Le premier est le ratio entre la dette totale plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme moins la trésorerie (trésorerie non affectée pour la facilité de crédit et trésorerie jusqu'à 100 M\$ pour les billets de premier rang non garantis), et le résultat avant produits et charges financières, charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat, amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles, dépréciation des immobilisations incorporelles, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles (« BAIIA ajusté »). Le deuxième est le ratio entre le résultat ajusté avant intérêts, impôts sur le résultat, amortissement et loyers (« BAIIAL »), et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions pour les douze derniers mois, et les intérêts et les charges locatives nettes. Ces ratios sont mesurés sur une base consolidée pour les douze derniers mois et sont calculés conformément aux dispositions de la convention de crédit qui, entre autres, nécessite l'exclusion de l'impact des contrats de location d'IFRS 16. Ces ratios doivent être maintenus en dessous d'un certain seuil afin de respecter une clause restrictive de l'entente que le Groupe a conclue avec un syndicat de prêteurs bancaires. Aux 31 décembre 2023 et 31 décembre 2022, 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 2023		31 décembre 2022	
	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	50 209	50 209	85 964	85 964
Actifs constatés au coût amorti				
Clients et autres débiteurs	894 771	894 771	1 030 726	1 030 726
	<b>944 980</b>	<b>944 980</b>	1 116 690	1 116 690
<b>Passifs financiers</b>				
Passifs constatés à la juste valeur				
Autre passif financier	27 119	27 119	19 657	19 657
Passifs constatés au coût amorti				
Fournisseurs et autres créditeurs	671 936	671 936	708 768	708 768
Dettes à long terme	1 884 182	1 678 662	1 315 757	1 300 591
	<b>2 583 237</b>	<b>2 377 717</b>	2 044 182	2 029 016

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

La valeur comptable de la dette du Groupe ne se rapproche pas de la juste valeur. Les taux d'intérêt utilisés pour actualiser les flux de trésorerie estimés afin de calculer la juste valeur, le cas échéant, sont fondés sur les taux d'intérêt actuels pour des dettes ayant des conditions, une notation de société et une échéance restante similaires.

**Hierarchie 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 2023 et les placements de niveau 2 qui sont évalués à la valeur du marché à l'aide de techniques d'évaluation dans lesquelles toutes les données importantes étaient basées sur des données de marché observables. 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 2023, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 106,2 M\$ (66,8 M\$ en 2022).

**c) Autres engagements**

Au 31 décembre 2023, le Groupe avait 62,3M\$ d'engagements d'achat (149,8 M\$ en 2022) et 44,4 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (13,9 M\$ en 2022).

Le 22 décembre 2023, le Groupe a signé un accord définitif pour acquérir Daseke, Inc., une entreprise de transport spécialisé et de transport par remorque à plateau et de logistique en Amérique du Nord, pour 8,30 \$ en espèces par action ordinaire, y compris la contrepartie de la fusion pour l'action ordinaire, le retrait de l'action privilégiée en circulation de Daseke, le remboursement ou la prise en charge de la dette en cours, déduction faite de la trésorerie, et les frais et dépenses de transaction estimatifs, estimé à 1,1 G\$. La transaction est soumise à l'approbation des titulaires de la majorité des actions ordinaires en circulation de Daseke et d'autres conditions de clôture habituelles, y compris l'approbation réglementaire, et devrait être finalisée au cours du deuxième trimestre 2024.

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

## 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.

### *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 :

	2023	2022
Avantages à court terme	15 457	16 858
Avantages postérieurs à l'emploi	619	800
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	8 674	10 874
	<b>24 750</b>	<b>28 532</b>

# 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 jeudi 25 avril 2024 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)