



T1 Premier rapport trimestriel

Trimestre clos le 31 mars 2023



RAPPORT DE GESTION

Pour le premier trimestre clos le
31 mars 2023

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS	3
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL	4
RÉSULTATS CONSOLIDÉS.....	5
RÉSULTATS SECTORIELS.....	7
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL	13
PERSPECTIVES	16
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES.....	17
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	17
RISQUES ET INCERTITUDES.....	26
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES.....	43
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES	44
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	44

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre clos le 31 mars 2023 et sa performance du trimestre correspondant clos le 31 mars 2022 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 mars 2023. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 25 avril 2023, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers condensés, consolidés, intermédiaires non audités au 31 mars 2023 et les états financiers consolidés audités ainsi que les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2022 et pour l'exercice clos à cette date.

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

Les états financiers condensés, consolidés, intermédiaires et non audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sur la recommandation de son comité d'audit le 25 avril 2023. Des données prospectives, des commentaires et des analyses sont également fournis, le cas échéant, pour aider les investisseurs, nouveaux et de longue date, à se représenter l'entreprise du point de vue de la direction. Ces informations sont soumises à des contraintes raisonnables afin de préserver le caractère confidentiel de certains renseignements qui, s'ils étaient rendus publics, seraient susceptibles d'avoir une incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Société.

Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels au sujet de la Société sur son site Web à l'adresse www.tfiintl.com. 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, ou du système EDGAR à l'adresse www.sec.gov/edgar.shtml.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Dans le présent rapport de gestion, la Société peut formuler des énoncés qui révèlent ses attentes actuelles concernant les résultats opérationnels, la performance et les réalisations futurs. Ces « énoncés prospectifs » font état des opinions actuelles exprimées par la direction en fonction des renseignements actuellement à sa disposition. Les énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de mots comme « peut », « pourrait », « s'attendre à », « avoir l'intention », « estimer », « anticiper », « planifier », « prévoir », « croire », « à sa connaissance », « prétendre », « concevoir », « prévision », « objectif », « espérer », « compter faire », « probable », « projeter de », « 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

<i>(non audité)</i>			
<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>			
	2023	Trimestres clos les 31 mars	
		2022	2021
Revenus avant la surcharge de carburant	1 560 427	1 893 848	1 059 134
Surcharge de carburant	289 750	297 671	89 673
Total des revenus	1 850 177	2 191 519	1 148 807
BAlIA ajusté ¹	264 206	329 954	176 197
Bénéfice opérationnel	166 402	219 766	101 745
Bénéfice net	111 918	147 723	66 887
Bénéfice net ajusté ¹	116 483	157 575	73 637
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	232 134	137 691	155 195
Flux de trésorerie disponibles ¹	195 707	91 771	143 471
Données par action			
BPA – dilué	1,27	1,57	0,70
BPA ajusté – dilué ¹	1,33	1,68	0,77
Dividendes	0,35	0,27	0,23
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant			
Marge du BAlIA ajusté ¹	16,9 %	17,4%	16,6 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3,8 %	3,4%	3,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,0 %	1,7%	2,2 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	0,9 %	0,8%	1,4 %
Marge d'exploitation ¹	10,7 %	11,6%	9,6 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	89,7 %	88,4%	90,8 %

Faits saillants du premier trimestre

- Le bénéfice opérationnel s'est établi à 166,4 M\$ au premier trimestre et se compare à 219,8 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent, témoignant de la réduction des volumes de fret et de 21,1 M\$ de coûts non récurrents, notamment 9,5 M\$ en indemnités de départ et en rachats de retraite anticipée dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, 7,9 M\$ en charges liées aux TI et charges de transition connexes dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, et une charge de 3,7 M\$ due à la comptabilisation à la valeur du marché sur les unités d'action différées. Les résultats ont également été affaiblis par l'incidence défavorable du taux de change¹ s'élevant à 6,2 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent et de 17,4 M\$ due à la cession de CFI, dont le produit reste en grande partie à investir.
- Le bénéfice net a atteint 111,9 M\$, comparativement à 147,7 M\$ au premier trimestre de 2022. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») de 1,27 \$ se compare à celui de 1,57 \$ au premier trimestre de 2022, dû en partie aux coûts discutés ci-dessus.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 116,5 M\$, se compare à 157,6 M\$ au premier trimestre de 2022, dû en partie aux coûts discutés ci-dessus.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 1,33 \$ se compare à 1,68 \$ au premier trimestre de 2022, dû en partie aux coûts discutés ci-dessus.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles de 232,1 M\$ ont augmenté de 69 % par rapport à 137,7 M\$ au premier trimestre de 2022, l'augmentation étant principalement attribuable aux mouvements favorables du fonds de roulement.
- Les flux de trésorerie disponibles¹, mesure non conforme aux IFRS, se sont établis à 195,7 M\$, en hausse de 113 % comparativement à 91,8 M\$ au premier trimestre de 2022, l'augmentation étant également attribuable aux mouvements favorables du fonds de roulement.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier a augmenté de 5 % pour s'établir à 27,3 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a diminué de 39 % pour s'établir à 57,9 M\$, principalement en raison de la baisse du volume et des éléments non récurrents présentés ci-dessus;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a diminué de 1 % pour s'établir à 70,5 M\$, même si la période comparative comprend une contribution de 17,4 M\$ provenant des activités cédées de CFI;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a diminué de 9 % pour s'établir à 31,7 M\$.
- Le 15 mars 2023, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,35 \$ par action, versé le 17 avril 2023, une hausse de 30 % par rapport au dividende trimestriel de 0,27 \$ par action déclaré au premier trimestre de 2022. Le dividende annualisé représente 12,3 % des flux de trésorerie disponibles des douze derniers mois¹.
- Au cours du trimestre, TFI International a acquis certains actifs de Stallion Express, LLC, D.M. Breton Inc., qui sera exploitée dans le secteur du transport de lots complets, le groupe Axsun, qui sera exploitée dans le secteur de la logistique, et Hot-Line Freight Inc., qui sera exploitée dans le secteur du transport de lots brisés. Après la fin du trimestre, TFI International a conclu l'acquisition de SM Freight qui sera exploitée dans le secteur du transport de lots complets.

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

À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL

Services

TFI International, un chef de file nord-américain du secteur du transport et de la logistique, est présente partout aux États-Unis, au Canada et au Mexique par l'intermédiaire de ses filiales. TFI International crée de la valeur pour ses actionnaires en repérant des acquisitions stratégiques et en gérant un réseau en pleine expansion de filiales en propriété exclusive. Ces filiales bénéficient des ressources financières et opérationnelles de TFI International pour faire croître leurs activités et améliorer leur efficacité. Les sociétés de TFI International exercent des activités dans les secteurs isolables suivants :

- la livraison de colis et de courrier;
- le transport de lots brisés;
- le transport de lots complets;
- la logistique.

Caractère saisonnier des activités

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

Ressources humaines

Au 31 mars 2023, la Société comptait 24 956 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 29 051 employés au 31 mars 2022. Le nombre d'employés sur douze mois a diminué de 4 095; les acquisitions ont entraîné un ajout de 966 employés, qui a par contre été annulé par la baisse de 2 865 employés attribuable à la vente de CFI et la rationalisation qui a touché 2 196 employés principalement dans le secteur du transport de lots complets. La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis par rapport à celui des autres transporteurs américains et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

Équipement

La Société est d'avis qu'elle dispose de la plus importante flotte de camions au Canada et a une importante présence sur le marché des États-Unis. Au 31 mars 2023, la Société comptait 11 873 camions, 34 961 remorques et 7 158 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 31 mars 2022, il y avait 12 953 camions, 48 901 remorques et 6 922 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 mars 2023, la Société comptait 551 installations, comparativement à 569 installations au 31 mars 2022. De ces 551 installations, 248 sont situées au Canada, soit 164 dans l'Est et 84 dans l'Ouest, respectivement. La Société a également 303 installations aux États-Unis. Au cours des douze derniers mois, 26 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises, 23 ont été supprimées par suite de la vente d'entreprises et le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 21 le nombre total d'installations, principalement dans les secteurs du transport de lots brisés.

Clients

La Société a une clientèle diversifiée dans un large éventail d'industries sans qu'un seul de ces clients ne représente plus de 5 % de ses revenus consolidés. Grâce à cette clientèle diversifiée, ainsi qu'à la grande portée géographique des services offerts par la Société et au nombre élevé de secteurs dans lesquels elle exerce ses activités, un ralentissement touchant les activités d'un client ou de clients dans une industrie en particulier ne saurait entraîner de répercussions défavorables majeures sur les activités. La Société a établi des alliances stratégiques avec d'autres transporteurs en Amérique du Nord afin d'offrir à sa clientèle un réseau qui s'étend à la grandeur du continent.

Revenus par secteur d'activité des principaux clients (46 % du total des revenus)

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

(Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022)

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 quatre entreprises en 2023 jusqu'à la fin du premier trimestre.

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 sera 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 sera 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 sera 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 sera intégrée au secteur du transport de lots brisés.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les revenus ont atteint au total 1 850,2 M\$ comparativement à 2 191,5 M\$ au premier trimestre de 2022. Cette diminution est attribuable à la vente des activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI (collectivement appelées « CFI ») qui se chiffre à 145,5 M\$, à la diminution des volumes contribuant à une baisse des revenus de 215,7 M\$ ainsi qu'à l'incidence défavorable du taux de change¹ sur les revenus canadiens s'élevant à 50,0 M\$ en raison du recul du dollar canadien par rapport au dollar américain. Cette diminution a été annulée par l'augmentation de 70,1 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 288,0 M\$, passant de 1 971,8 M\$ au premier trimestre de 2022 à 1 683,8 M\$. La diminution des charges opérationnelles des activités existantes de 348,5 M\$, soit 18 %, correspond à la baisse des revenus. Cette baisse a été partiellement annulée par une augmentation de 60,5 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 192,2 M\$, s'établissant à 650,5 M\$, comparativement à 842,7 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de la baisse des revenus annulée par une augmentation de 23,0 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 542,3 M\$, en baisse de 13 % par rapport à 624,8 M\$ au premier trimestre de 2022. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse des revenus et à la capacité de la Société de s'adapter rapidement à la demande. Cette diminution est compensée par une augmentation de 21,0 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent essentiellement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et les autres frais administratifs généraux, ont diminué de 3,8 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2023, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Les gains sur la vente de matériel roulant, d'équipement et d'actifs détenus en vue de la vente ont diminué de 5,4 M\$, passant de 19,8 M\$ au premier trimestre de 2022 à 14,5 M\$. Cette diminution est attribuable à la baisse du volume des ventes d'unités au cours du trimestre, compensée par une augmentation de 6,3 M\$ pour la vente de quatre propriétés au cours du trimestre.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 166,4 M\$, comparativement à 219,8 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 comprend également la réévaluation à la valeur de marché des unités d'action différées de 3,7 M\$, des charges non récurrentes de 9,5 M\$ pour indemnités de départ et en rachats de retraite anticipée dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis et 7,9 M\$ en charges liées aux TI et charges de transition connexes dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis. Au cours du trimestre, les activités canadiennes ont eu une incidence défavorable du taux de change¹ de 7,6 M\$, comparativement au trimestre correspondant de la période précédente, et l'unité commerciale CFI cédée avait contribué pour 17,4 M\$ au bénéfice d'exploitation au cours de la même période l'an dernier. La marge d'exploitation en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 10,7 % comparativement à 11,6 % au premier trimestre de 2022.

¹Cette 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.

Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i>		Trimestres clos les 31 mars	
<i>(en milliers de dollars US)</i>		2023	2022
Charges financières (produits financiers)			
Charge d'intérêts sur la dette à long terme		11 904	12 131
Charge d'intérêts sur les obligations locatives		3 788	3 361
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre		(1 362)	(23)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles		50	(43)
(Gain) perte de change, montant net		(348)	307
Autres		3 097	4 456
Charges financières, montant net		17 129	20 189

Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Les charges d'intérêt sur la dette à long terme pour le trimestre clos le 31 mars 2023 étaient comparables à celles du trimestre correspondant de l'exercice précédent, car la réduction du niveau moyen de la dette, qui est passée de 1,6 G\$ à 1,3 G\$, a été annulée par une augmentation du taux d'intérêt.

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

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, un gain de change de 3,1 M\$ (gain de 3,0 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 31 mars 2022, un gain de change de 8,8 M\$ (gain de 7,6 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le taux d'imposition effectif de la Société était de 25,0 %. La charge d'impôt sur le résultat de 37,4 M\$ tient compte d'un écart favorable de 2,2 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 39,6 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est principalement attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 3,7 M\$.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

<i>(non audité)</i>		Trimestres clos les 31 mars		
<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>		2023	2022	2021
Bénéfice net		111 918	147 723	66 887
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises		12 692	13 097	13 305
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles		50	(43)	259
(Gain) perte de change, montant net		(348)	307	(38)
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente		(6 230)	(44)	(3 823)
Incidence fiscale des ajustements		(1 599)	(3 465)	(2 953)
Bénéfice net ajusté¹		116 483	157 575	73 637
BPA ajusté – de base¹		1,35	1,71	0,79
BPA ajusté – dilué¹		1,33	1,68	0,77

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 111,9 M\$, par rapport à 147,7 M\$ au premier trimestre de 2022. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 116,5 M\$ par rapport à 157,6 M\$ au premier trimestre de 2022, soit une diminution de 26 %, ou 41,1 M\$. BPA ajusté, entièrement dilué, de 1,33 \$ comparativement à 1,68 \$ au premier trimestre de 2022.

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

RÉSULTATS SECTORIELS

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

Données financières sectorielles choisies

(non audité) (en milliers de dollars US)	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2023							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	112 560	690 862	414 125	355 251	—	(12 371)	1 560 427
% du total des revenus ²	8 %	46 %	27 %	20 %	—	—	100 %
BAIIA ajusté ³	33 725	94 948	114 969	41 493	(20 929)	—	264 206
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	30,0 %	13,7 %	27,8 %	11,7 %	—	—	16,9 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	27 323	57 940	70 496	31 710	(21 067)	—	166 402
Marge d'exploitation ^{3,4}	24,3 %	8,4 %	17,0 %	8,9 %	—	—	10,7 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	168 470	2 085 279	1 047 013	259 402	288 609	—	3 848 773
Dépenses en immobilisations, montant net ³	2 624	40 056	(6 210)	101	52	—	36 623
Trimestre clos le 31 mars 2022							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	124 580	835 399	515 925	435 378	—	(17 434)	1 893 848
% du total des revenus ²	7 %	45 %	28 %	20 %	—	—	100 %
BAIIA ajusté ³	32 939	132 272	127 212	44 325	(6 794)	—	329 954
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	26,4 %	15,8 %	24,7 %	10,2 %	—	—	17,4 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	26 085	94 770	71 028	34 882	(6 999)	—	219 766
Marge d'exploitation ^{3,4}	20,9 %	11,3 %	13,8 %	8,0 %	—	—	11,6 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ^{3,7}	186 640	2 270 714	1 368 297	307 403	97 386	—	4 230 440
Dépenses en immobilisations, montant net ³	3 146	45 277	(5 906)	507	81	—	43 105

¹ Inclut les revenus intersectoriels.

² Les revenus sectoriels incluant la surcharge de carburant et les revenus intersectoriels par rapport aux revenus consolidés incluant la surcharge de carburant et les revenus intersectoriels.

³ Cette mesure n'est pas conforme aux IFRS. Veuillez vous reporter à la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » ci-après pour obtenir un rapprochement.

⁴ En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

⁷ Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de UPS Freight de l'exercice précédent.

Livraison de colis et courrier

(non audité) (en milliers de dollars US)	2023	%	Trimestres clos les 31 mars 2022	
				%
Total des revenus	145 204		152 835	
Surcharge de carburant	(32 644)		(28 255)	
Revenus	112 560	100,0 %	124 580	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	38 648	34,3 %	46 866	37,6 %
Charges liées au personnel	34 058	30,3 %	37 845	30,4 %
Autres charges opérationnelles	6 921	6,1 %	7 121	5,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3 045	2,7 %	3 341	2,7 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 199	2,8 %	3 349	2,7 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	158	0,1 %	164	0,1 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(133)	-0,1 %	(191)	-0,2 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(659)	-0,6 %	-	-
Bénéfice opérationnel	27 323	24,3 %	26 085	20,9 %
BAIIA ajusté¹	33 725	30,0 %	32 939	26,4 %
Rendement du capital investi¹		31,5 %		26,4 %

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

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars US)	2023	2022	Trimestres clos les 31 mars	
			Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,49 \$	0,47 \$	0,02 \$	4,3 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,38 \$	0,39 \$	(0,01) \$	-2,6 %
Revenus par colis (excluant le carburant)	5,79 \$	6,07 \$	(0,28) \$	-4,6 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	136	146	(10)	-6,8 %
Colis (en milliers)	19 434	20 508	(1 074)	-5,2 %
Poids moyen par colis (en lb)	15,42	15,69	(0,27)	-1,7 %
Nombre moyen de véhicules	1 007	1 139	(132)	-11,6 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	11,09 \$	10,32 \$	0,77 \$	7,5 %

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les revenus ont diminué de 12,0 M\$, ou 10 %, par rapport à 124,6 M\$ en 2022 et se sont établis à 112,6 M\$ en 2023. Cette diminution est attribuable à une baisse de 5,2 % du nombre de colis combinée et une baisse de 4,6 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant). La baisse des revenus par colis est attribuable à une diminution de 2,6 % des revenus par livre (exclusion faite de la surcharge de carburant) et d'une diminution de 1,7 % du poids moyen par colis. La diminution du nombre de colis est attribuable à la diminution de la demande sur le marché, principalement dans le secteur des livraisons marchand-consommateur.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 8,2 M\$, ou 18 %, en raison d'une augmentation de 4,4 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant, d'une diminution de 3,2 M\$ des frais de ramassage et de livraison, d'une réduction de 1,3 M\$ des frais de transport de ligne (exclusion faite de la surcharge de carburant), d'une diminution de 0,7 M\$ des charges liées au carburant contrebalancée par une augmentation de 2,4 M\$ de la surcharge de carburant des sous-traitants. Les charges liées au personnel ont diminué de 3,8 M\$, ou 10 %, la direction ayant réagi à une baisse des volumes.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le bénéfice opérationnel a augmenté de 1,2 M\$, ou 5 %, comparativement au premier trimestre de 2022. La marge d'exploitation de 24,3 % au premier trimestre 2023 est en progression par rapport à 20,9 % pour la période correspondante de 2022.

Le rendement du capital investi a augmenté de 515 points de base, passant de 26,4 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 mars 2022 à 31,5 % au cours des 12 derniers mois clos le 31 mars 2023. Cette amélioration s'explique principalement par une augmentation de 19,1 M\$ du bénéfice opérationnel.

Transport de lots brisés

(non audité) (en milliers de dollars US)	2023	%	Trimestres clos les 31 mars	
			2022	%
Total des revenus	848 738		1 000 110	
Surcharge de carburant	(157 876)		(164 711)	
Revenus	690 862	100,0 %	835 399	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	201 256	29,1 %	267 080	32,0 %
Charges liées au personnel	335 321	48,5 %	378 896	45,4 %
Autres charges opérationnelles	61 210	8,9 %	57 374	6,9 %
Amortissement des immobilisations corporelles	30 037	4,3 %	25 555	3,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	7 758	1,1 %	9 647	1,2 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 087	0,3 %	2 300	0,3 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(1 797)	-0,3 %	(301)	-0,0 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(76)	-0,0 %	78	0,0 %
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(2 874)	-0,4 %	-	-
Bénéfice opérationnel	57 940	8,4 %	94 770	11,3 %
BAIIA ajusté¹	94 948	13,7 %	132 272	15,8 %

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

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars US)	2023	2022	Trimestres clos les 31 mars	
			Variation	%
Transport de lots brisés - États-Unis				
Revenus (en milliers de dollars) ¹	460 343	581 421	(121 078)	-20,8%
Ratio d'exploitation ajusté ²	95,7 %	90,7 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	29,47 \$	29,01 \$	0,46 \$	1,6%
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	313,37 \$	315,48 \$	(2,11) \$	-0,7%
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	37,21 \$	35,59 \$	1,62 \$	4,6%
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	395,63 \$	387,01 \$	8,62 \$	2,2%
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	781	1 002	(221)	-22,1%
Expéditions (en milliers) ¹	1 469	1 843	(374)	-20,3%
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 063	1 087	(24)	-2,2%
Distance moyenne par trajet (en milles) ¹	1 088	1 104	(16)	-1,4%
Nombre moyen de véhicules ⁴	4 305	4 501	(196)	-4,4%
Rendement du capital investi ²	17,4 %	-		
Transport de lots brisés - Canada				
Revenus (en milliers de dollars)	124 812	142 498	(17 686)	-12,4%
Ratio d'exploitation ajusté ²	75,5 %	79,1 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	10,56 \$	11,53 \$	(0,97) \$	-8,4%
Revenus par expédition (excluant le carburant)	234,61 \$	244,00 \$	(9,39) \$	-3,8%
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	13,79 \$	14,21 \$	(0,42) \$	-3,0%
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	306,46 \$	300,77 \$	5,69 \$	1,9%
Tonnage (en milliers de tonnes)	591	618	(27)	-4,4%
Expéditions (en milliers)	532	584	(52)	-8,9%
Poids moyen par expédition (en lb)	2 222	2 116	106	5,0%
Distance moyenne par trajet (en milles)	826	776	50	6,4%
Nombre moyen de véhicules	802	798	4	0,5%
Rendement du capital investi ²	23,2 %	18,4 %		

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

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

³ Le rendement du capital investi pour le secteur du Transport de lots brisés aux États-Unis n'est pas divulgué car les informations sur les douze derniers mois ne sont pas disponibles pour l'exercice 2021, car il a été acquis le 30 avril 2021.

⁴ Au 31 mars 2023, le nombre de véhicules actifs était de 3 229.

Au cours du premier trimestre de 2023, Hot-Line a été acquise et intégrée au secteur du transport de lots brisés.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les revenus ont diminué de 144,5 M\$ pour atteindre 690,9 M\$. Cette diminution est attribuable à plusieurs facteurs combinés, notamment la réduction de 21 %, ou 121,1 M\$ dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis, une autre réduction de 5 %, ou de 5,2 M\$, des revenus provenant de Ground Freight Pricing (GFP) et une réduction de 12 %, ou 17,7 M\$, au sein du secteur du transport de lots brisés au Canada. La baisse des revenus dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis découle d'une diminution de 22,1 % du tonnage, contrebalancée en partie par une augmentation de 1,6 % des revenus par cent livres (excluant le carburant) comparativement au premier trimestre de 2022. La réduction du tonnage dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis est attribuable à une diminution de 20,3 % du nombre d'expéditions combinée à la baisse de 2,2 % du poids moyen par expédition. La baisse du volume dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis est principalement attribuable à un ralentissement sur le marché final et à l'élimination intentionnelle du fret non rentable par la Société. La réduction des revenus dans le secteur du transport de lots brisés au Canada est le fait d'une baisse de 4,4 % du tonnage, combinée à une baisse de 8,4 % des revenus par cent livres. La diminution du tonnage est la conséquence d'une baisse de 8,9 % du nombre d'expéditions, neutralisée en partie par une hausse de 5,0 % du poids

moyen par expédition. La réduction du volume dans le secteur du transport de lots brisés au Canada est aussi le résultat direct de la faiblesse des activités de fret et est répartie également entre nos activités de services de transport sur la route et intermodaux dans le secteur du transport de lots brisés.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 65,8 M\$, ou 25 %, en raison essentiellement d'une diminution de 53,5 M\$ des coûts liés aux sous-traitants combinée à une baisse de 6,3 M\$ des charges liées aux réparations et à l'entretien du matériel roulant, les deux étant liées à la baisse du volume. Les charges liées au personnel ont diminué de 43,6 M\$, en raison principalement d'une baisse de 49,5 M\$ des salaires directs et administratifs aux États-Unis causée par la réduction du volume au cours du trimestre. La baisse des volumes a également entraîné une réduction de l'effectif durant le premier trimestre, et cette réduction s'est accompagnée d'une augmentation de 9,8 M\$ des indemnités de départ et des paiements de retraite anticipée, ce qui a partiellement annulé la diminution des salaires mentionnée précédemment. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 3,8 M\$, en raison principalement des coûts supplémentaires de 3,6 M\$ exigés par l'entente de services de transition combinés à des frais de TI ponctuels de 4,3 M\$ lié à la mise en œuvre de systèmes comptables, le tout étant annulé en partie par une réduction de 4,9 M\$ des frais de réparation et d'entretien des immeubles. Les coûts supplémentaires exigés par l'entente de services de transition et les frais de mise en œuvre de systèmes comptables susmentionnés sont des coûts non récurrents causés par la mise en œuvre d'un nouveau système comptable alors que la Société poursuit le processus visant à se départir de son contrat de service de transition avec UPS. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont augmenté de 17,5 %, ou 4,5 M\$, dont une tranche de 5,1 M\$ est liée à des charges d'amortissement plus élevées pour le matériel roulant dans les activités de transport de lots brisés aux États-Unis. Au premier trimestre de 2023, le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis a acheté 262 nouveaux camions, et ces dépenses en immobilisations ont contribué à réduire l'âge moyen des camions, qui est passé de 7,7 ans en mars 2022 à 6,7 ans en mars 2023.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 mars 2023 a diminué de 36,8 M\$ pour s'établir à 57,9 M\$, en raison entièrement du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés au Canada, mesure non conforme aux IFRS, a progressé pour s'établir à 75,5 % au premier trimestre de 2023, comparativement à 79,1 % pour la période correspondante de 2022. Dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, le ratio d'exploitation ajusté, mesure non conforme aux IFRS, s'est établi à 95,7 %, au premier trimestre de 2023, contre 90,7 % au premier trimestre de 2022. L'augmentation est principalement attribuable à la baisse des volumes, à des charges liées aux indemnités de départ et à des charges administratives non récurrentes engagées pour la mise en œuvre de services administratifs tout en payant UPS pour ces services dispensés en vertu de l'entente de services de transition.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, du secteur du transport de lots brisés au Canada, s'établissait à 23,2 % au 31 mars 2023, une augmentation de 480 points de base, par rapport à 18,4 % durant la période de douze mois précédente. Cette augmentation est principalement attribuable à la baisse du capital investi en dollars américains en raison des variations du taux de change. Le rendement du capital investi du secteur du transport de lots brisés aux États-Unis s'établissait à 17,4 % au 31 mars 2023.

Transport de lots complets

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2023		Trimestres clos les 31 mars 2022	
		%		%
Total des revenus	500 095		609 674	
Surcharge de carburant	(85 970)		(93 749)	
Revenus	414 125	100,0 %	515 925	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	175 888	42,5 %	225 493	43,7 %
Charges liées au personnel	114 920	27,8 %	163 160	31,6 %
Autres charges opérationnelles	14 696	3,5 %	19 521	3,8 %
Amortissement des immobilisations corporelles	25 473	6,2 %	35 057	6,8 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	16 655	4,0 %	14 856	2,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 722	1,4 %	6 315	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(6 276)	-1,5 %	(19 334)	-3,7 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(72)	-0,0 %	(127)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(3 377)	-0,8 %	(44)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	70 496	17,0 %	71 028	13,8 %
BAIIA ajusté¹	114 969	27,8 %	127 212	24,7 %

Données opérationnelles (non audité)	2023	2022	Trimestres clos les 31 mars	
			Variation	%
Transport spécialisé de lots complets²				
Revenus (en milliers de dollars US)	336 159	328 320	7 839	2,4 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	84,5 %	87,0 %		
Nombre moyen de camions	3 985	3 531	454	12,9 %
Nombre moyen de remorques	10 627	10 873	(246)	-2,3 %
Âge des camions	3,5	3,9	(0,4)	-10,3 %
Âge des remorques	12,0	12,7	(0,7)	-5,5 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 170	1 094	76	6,9 %
Rendement du capital investi ¹	14,1 %	9,8 %		
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Revenus (en milliers de dollars US)	77 601	76 307	1 294	1,7 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	81,2 %	85,6 %		
Millage total (en milliers)	24 971	23 159	1 813	7,8 %
Nombre moyen de camions	949	694	256	36,9 %
Nombre moyen de remorques	3 740	3 512	229	6,5 %
Âge des camions	3,2	3,1	0,1	3,2 %
Âge des remorques	7,5	7,2	0,3	4,2 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	239	288	(49)	-17,0 %
Rendement du capital investi ¹	21,3 %	11,9 %		

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

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

Au cours du premier trimestre de 2023, la Société a acquis D.M. Breton et l'a intégrée au secteur du transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les revenus ont diminué de 101,8 M\$, pour s'établir à 414,1 M\$, une baisse de 20 %, comparativement à 515,9 M\$ au premier trimestre de 2022. Cette diminution est principalement la conséquence de la vente de CFI, pour un montant de 137,8 M\$ et de la baisse 4,9 M\$ des revenus des activités existantes, annulées en partie par les contributions provenant des acquisitions d'entreprises de 40,9 M\$. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont augmenté de 7,8 M\$, ou 2 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement des contributions des acquisitions d'entreprises de 31,5 M\$, hausse annulée partiellement par un repli de la croissance organique de 23,7 M\$. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de 1,3 M\$, ou 2 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 9,4 M\$ des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par la baisse de 8,1 M\$ des revenus des activités existantes. Au premier trimestre de 2023, les revenus par camion ont accusé un retard de 11,9 %, comparativement au premier trimestre de 2022, en raison d'une baisse de 0,9 % des revenus par mille et d'une baisse de 10,9 % du nombre de milles par camion.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 101,3 M\$, ou 23 %, passant de 444,9 M\$ en 2022 à 343,6 M\$ en 2023. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 116,7 M\$ des charges opérationnelles après la vente de CFI et une diminution des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) de 17,5 M\$ provenant des activités de transport de lots complets existantes, annulée par l'augmentation de 32,9 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) provenant des acquisitions d'entreprises.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 70,5 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2023, une baisse de 1 % par rapport à 71,0 M\$ au premier trimestre de 2022. La diminution est le résultat des activités cédées de CFI qui ont contribué 17,4 M\$ au premier trimestre de 2022 et est partiellement compensée par les contributions des acquisitions d'entreprises au bénéfice opérationnel de 8,0 M\$ et 8,4 M\$ de contributions additionnelles des opérations existantes.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a augmenté à 14,1 % comparativement à 9,8 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement d'une augmentation du bénéfice opérationnel. Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport conventionnel de lots complets au Canada, était de 21,3 % en hausse par rapport à 11,9 %, respectivement, pour la période correspondante de l'exercice précédent, traduisant une hausse du bénéfice opérationnel.

Logistique

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2023		Trimestres clos les 31 mars 2022	
		%		%
Total des revenus	370 826		449 420	
Surcharge de carburant	(15 575)		(14 042)	
Revenus	355 251	100,0 %	435 378	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	252 695	71,1 %	329 021	75,6 %
Charges liées au personnel	35 352	10,0 %	31 086	7,1 %
Autres charges opérationnelles	25 717	7,2 %	30 954	7,1 %
Amortissement des immobilisations corporelles	388	0,1 %	371	0,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 823	1,1 %	3 672	0,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 572	1,6 %	5 400	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(6)	-0,0 %	—	—
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	-	-	(8)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	31 710	8,9 %	34 882	8,0 %
BAIIA ajusté¹	41 493	11,7 %	44 325	10,2 %
Rendement du capital investi¹	19,3 %		20,0 %	

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

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

Au cours du premier trimestre de 2023, Axsun et Stallion ont été acquises et intégrées au secteur de la logistique.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les revenus ont diminué de 80,1 M\$, soit 18 %, par rapport à 435,4 M\$ en 2022 et se sont établis à 355,3 M\$ en 2023. Les revenus des activités existantes ont diminué de 100,6 M\$ (23 %), soit une part de 90,0 M\$ liée à la diminution du volume des activités 3PL et de 10,6 M\$ des activités du dernier kilomètre. Pour la même période, les acquisitions d'entreprises a contribué à hauteur de 20,4 M\$.

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

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 77,0 M\$, ou 19 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, passant de 400,5 M\$ à 323,5 M\$. Les acquisitions d'entreprises ont représenté une augmentation de 18,9 M\$ des charges opérationnelles, et le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 95,8 M\$ pour les activités existantes. Les dépenses liées aux matières et aux services ont diminué de 84,4 M\$, en raison principalement de la diminution du volume des activités 3PL et du dernier kilomètre. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 6,1 M\$, en raison d'une réduction des commissions des agents liée à la diminution du volume des activités 3PL. Les charges liées au personnel ont diminué de 4,5 M\$, en raison principalement à la réduction des effectifs et des commissions dans certaines divisions.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 3,2 M\$ ou 9 %, passant de 34,9 M\$ à 31,7 M\$. Cette diminution s'explique par un impact de 6,4 M\$ dû à la diminution des volumes et est compensée par une amélioration de la gestion des coûts s'élevant à 3,2 M\$.

Le rendement du capital investi de 19,3 % se compare à celui de la période correspondante de l'exercice précédent de 20,0 %.

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 mars	
	2023	2022
Entrées de fonds :		
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	232 134	137 691
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	24 715	43 915
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	15 106	—
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	10 617	—
Produits nets tirés de la dette à long terme	—	86 716
Autres	10 185	5 125
Total des entrées de fonds	292 757	273 447
Sorties de fonds :		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	76 248	90 426
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	84 743	22 235
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	1 552
Remboursement de la dette à long terme, montant net	13 495	—
Remboursement des obligations locatives	31 335	30 627
Dividendes versés	30 319	24 940
Rachat d'actions propres	5 996	74 029
Autres	50 621	29 638
Total des sorties de fonds	292 757	273 447

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles ont atteint 232,1 M\$, en hausse de 69 %, par rapport à 137,7 M\$ en 2022. Cette hausse est liée à l'augmentation de 187,1 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. Cette augmentation est annulée par une hausse de l'impôt sur le revenu, déduction faite des paiements de 50,1 M\$. L'augmentation des impôts payés est due à une augmentation des profits en 2022.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Immobilisations corporelles

Le tableau suivant présente, par catégorie, les immobilisations corporelles acquises par la Société au cours des trimestres clos les 31 mars 2023 et 2022.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2023	2022
Additions d'immobilisations corporelles :		
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	76 248	90 426
Ajustements hors caisse	(1 316)	(591)
	74 932	89 835
Additions par catégorie :		
Terrains et bâtiments	13 572	2 882
Matériel roulant	56 539	81 873
Équipement	4 821	5 080
	74 932	89 835

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. La réduction des additions en 2023 par rapport à 2022 est principalement attribuable à une diminution des besoins en capital à la suite de la vente des activités de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif au Mexique de CFI, toutes les opérations ont reçu les dépenses en immobilisations requises comme prévu.

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres clos les 31 mars 2023 et 2022.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2023	2022
Produits par catégorie :		
Terrains et bâtiments	15 084	67
Matériel roulant	24 612	42 097
Équipement	125	1 751
	39 821	43 915
Profits (pertes) par catégorie :		
Terrains et bâtiments	6 230	44
Matériel roulant	8 187	18 342
Équipement	46	1 484
	14 463	19 870

Acquisitions d'entreprises

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2023, des flux de trésorerie totalisant 85,7 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition de quatre entreprises. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2023 » et la note 5 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en date du 31 mars 2023.

Achat de placements

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2023, aucune trésorerie n'a été utilisée pour l'achat de placements, comparativement à 27,6 M\$ utilisée 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

Les remboursements de la dette de 13,5 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2023 étaient liés à des contrats de vente conditionnelle pour le financement d'équipement.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités visant les actions ordinaires

En vertu du renouvellement de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui a débuté le 2 novembre 2022 et qui se termine le 1^{er} novembre 2023, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 6 370 199 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 mars 2023, et depuis la création de cette offre, la Société a racheté et annulé 496 620 actions ordinaires, dont 59 800 ont été rachetées et annulées au premier trimestre.

Flux de trésorerie disponibles¹

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2021
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	232 134	137 691	155 195
Additions d'immobilisations corporelles	(76 248)	(89 835)	(35 215)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	24 715	43 915	17 000
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	15 106	—	6 491
Flux de trésorerie disponibles	195 707	91 771	143 471

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.

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

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2023, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles de 195,7 M\$, comparativement à 91,8 M\$ en 2022, ce qui représente une augmentation de 103,9 M\$ ou 113 % sur douze mois. Cette augmentation est due presque entièrement à une hausse de 94,4 M\$ des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, comme expliqué ci-dessus. Le solde de l'augmentation est attribuable à une réduction de 9,5 M\$ du montant net des dépenses en immobilisations. Les ajouts d'immobilisations corporelles ont diminué de 13,6 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de la baisse des besoins en capital résultant de la cession de CFI. Le produit de la vente d'immobilisations corporelles a diminué de 19,2 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de la baisse des ventes d'équipement liées essentiellement à la vente de CFI. Le produit des actifs détenus en vue de la vente a augmenté de 15,1 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, et découle de la vente de biens excédentaires.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, la conversion des flux de trésorerie disponibles¹ qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 86,1 %, se compare à 86,9 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 31 mars 2023, soit 119,29 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois (984,8 M\$ ou 11,35 \$ par action en circulation) a été de 9,5 %.

Situation financière

(non audité) (en milliers de dollars US)	Au 31 mars 2023	Au 31 décembre 2022
Immobilisations incorporelles	1 655 643	1 592 110
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ¹	3 848 773	3 913 720
Dettes à long terme	1 303 265	1 315 757
Obligations locatives	399 954	413 039
Capitaux propres	2 531 653	2 463 070

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

Comparativement au 31 décembre 2022, la situation financière de la Société n'a pratiquement pas changé. Les variations sont principalement attribuables aux fluctuations du fonds de roulement, des taux de change et des acquisitions d'entreprises.

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 mars 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
Débetures non garanties — Décembre 2024	147 973	—	147 973	—	—
Billets de premier rang non garantis – Décembre 2026 à mars 2037	1 080 000	—	—	150 000	930 000
Contrats de vente conditionnelle	79 602	32 998	35 155	11 449	—
Obligations locatives	399 954	114 460	158 816	70 704	55 974
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	368 482	57 235	94 872	73 718	142 657
Total des obligations contractuelles	2 076 011	204 693	436 816	305 871	1 128 631

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

Le tableau suivant indique les engagements financiers que la Société doit maintenir en vertu de sa facilité de crédit. Ces engagements sont mesurés sur une base consolidée pour les douze derniers mois et sont calculés en fonction des paramètres établis dans l'entente de crédit, qui exige notamment l'exclusion de l'incidence de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location :

(non audité) Engagements	Exigences	Au 31 mars 2023
Ratio dette consolidée/BAIIA [ratio entre la dette totale, déduction faite de la trésorerie, plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme, et le bénéfice avant intérêts, impôt sur le résultat et amortissement (« BAIIA »), en incluant le BAIIA ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois]	< 3,50	0,98
Ratio de couverture du BAIIAL [ratio entre le BAIIAL (BAIIA avant les loyers et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois) et les intérêts et les charges locatives nettes]	> 1,75	6,27

Au 31 mars 2023, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 68,4 M\$ (66,8 M\$ au 31 décembre 2022).

Au 31 mars 2023, la Société avait des engagements d'achat de 188,9 M\$ et des bons de commande totalisant 34,6 M\$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location qui devrait se matérialiser d'ici un an (31 décembre 2022 – 149,8 M\$, et 13,9 M\$ respectivement).

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 30,4 M\$, ou 0,35 \$ par action ordinaire, pour le premier trimestre de 2023. Le 25 avril 2023, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,35 \$ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 30,4 M\$ qui sera versé le 17 juillet 2023 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 30 juin 2023.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 86 771 197 actions ordinaires étaient en circulation au 31 mars 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 mars 2023 et le 25 avril 2023. Le nombre moyen d'actions diluées pour le trimestre clos le 31 mars 2023 était de 87 914 259 actions comparativement à 93 937 832 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette réduction est liée aux rachats et annulations d'actions en 2022.

Au 31 mars 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 1 010 534 (1 301 972 au 31 décembre 2022), dont 981 373 (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 mars 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 193 529 (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. 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.

Au 31 mars 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 183 827 (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.

Litiges en cours

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

PERSPECTIVES

Les prévisions de croissance économique en Amérique du Nord selon d'éminents économistes demeurent faibles en raison de divers facteurs, notamment les taux d'intérêt élevés, l'inflation, des premiers signes de fléchissement sur le marché du travail, les défis au sein de la chaîne d'approvisionnement mondial et le ralentissement de la croissance sur la majorité des marchés internationaux. La diversité des activités de TFI International dans les marchés industriels et de consommation et dans de nombreux modes de transport, ainsi que l'approche rigoureuse que la Société a adoptée dans la gestion de ses activités, a contribué à soutenir les résultats au cours du premier trimestre. Cependant, les conditions macroéconomiques ont ralenti et la possibilité d'une récession économique au cours de l'année en cours est toujours présente.

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 hausse des coûts, ce qui nuirait aux sociétés d'exploitation de TFI et aux marchés qu'elles desservent. La baisse des prix du diesel dans les mois à venir pourrait probablement causer des perturbations. Les autres incertitudes comprennent, sans toutefois s'y limiter, le risque géopolitique comme la guerre qui se déroule actuellement en Ukraine, la dégradation de la situation dans le marché du travail qui pourrait avoir une incidence sur la demande des consommateurs, les changements de politique entourant le commerce international, les mandats environnementaux et les modifications apportées au code fiscal dans les administrations où TFI International exerce ses activités.

Même si la faiblesse de l'économie nord-américaine pourrait continuer à moduler la dynamique de la demande de transport de marchandises, la direction estime que la Société est bien positionnée pour naviguer dans ces conditions de fonctionnement difficiles, en raison notamment de sa solide assise financière et de sa production de flux de trésorerie, qui lui permettent une approche stratégique. L'entreprise vise à établir une structure de coûts allégée et met depuis longtemps l'accent sur la rentabilité, l'efficacité, la densité du réseau, le service à la clientèle, l'optimisation de la tarification, le maintien en poste des chauffeurs et la rationalisation de la capacité. TFI continue d'avoir des opportunités de synergie importantes liées à l'acquisition de TForce Freight en 2021, et a également des possibilités 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 continue de profiter de l'évolution graduelle actuelle du marché vers une production nationale dans le secteur manufacturier. Ses secteurs de la livraison de colis et de courrier et de la logistique devraient bénéficier à long terme de l'expansion du commerce électronique.

Quelle que soit la conjoncture économique, l'objectif de la direction est de créer de la valeur pour ses actionnaires, en adhérant de façon constante à ses principes d'exploitation, notamment un excellent service à la clientèle, son approche allégée en actifs et les efforts qu'elle déploie constamment pour améliorer son efficacité. En outre, TFI International accorde une grande importance à la génération de flux de trésorerie disponibles, en plus du maintien de bonnes liquidités, assorti d'un bilan conservateur qui comporte une part élevée d'écart de taux fixes attrayants et un nombre limité de titres de créance devant être remboursés à court terme. Cette assise financière solide permet à la direction d'investir prudemment et de procéder à des acquisitions rentables de choix en plus de verser le capital supplémentaire aux actionnaires

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

<i>(en millions de dollars US, sauf les données par action)</i>								
	T1 2023	T4 2022	T3 2022	T2 2022	T1 2022	T4 2021	T3 2021	T2 2021*
Total des revenus	1 850,2	1 956,7	2 242,0	2 422,3	2 191,5	2 140,9	2 094,0	1 836,7
BAIIA ajusté ¹	264,2	305,0	348,2	441,9	330,0	318,5	296,4	285,4
Bénéfice opérationnel	166,4	216,9	318,4	391,0	219,8	215,0	191,6	470,9
Bénéfice net	111,9	153,5	245,2	276,8	147,7	144,1	131,6	411,8
BPA – de base	1,29	1,77	2,78	3,05	1,61	1,56	1,42	4,42
BPA – dilué	1,27	1,74	2,72	3,00	1,57	1,52	1,38	4,32
Bénéfice net ajusté ¹	116,5	151,8	181,2	241,1	157,6	148,6	138,9	137,2
BPA ajusté – dilué ¹	1,33	1,72	2,01	2,61	1,68	1,57	1,46	1,44

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

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

Les différences entre les trimestres sont principalement attribuables au caractère saisonnier des activités (plus lentes au premier trimestre) et aux acquisitions d'entreprises. L'augmentation du bénéfice observée au deuxième trimestre de 2021 est attribuable à la constatation d'un profit résultant d'une acquisition à des conditions avantageuses.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS

Les données financières ont été établies conformément aux IFRS et comprennent les mesures suivantes :

Charges opérationnelles : Les charges opérationnelles incluent : a) les charges liées aux matières et aux services, lesquelles se composent principalement des coûts liés aux entrepreneurs indépendants et à l'exploitation des véhicules; les charges liées à l'exploitation des véhicules se composent principalement des coûts liés au carburant, aux réparations et à l'entretien, aux coûts de location de véhicules, aux assurances, aux permis ainsi qu'aux fournitures opérationnelles; b) les charges liées au personnel; c) les autres charges opérationnelles qui se composent principalement des coûts liés au loyer des bureaux et des terminaux, aux taxes, au chauffage, aux télécommunications, à l'entretien, à la sécurité et aux autres frais d'administration; d) l'amortissement des immobilisations corporelles, des actifs au titre de droits d'utilisation et des immobilisations incorporelles, et le profit ou la perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement, sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation, sur la vente d'activités, de

terrains et bâtiments et sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente; e) le profit résultant d'une acquisition à des conditions avantageuses et f) la dépréciation des immobilisations incorporelles.

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

Le présent rapport de gestion comprend des mentions à certaines mesures financières non conformes aux IFRS comme décrites ci-après. Ces mesures financières non conformes aux IFRS n'ont pas de signification normalisée en vertu des mesures IFRS utilisées pour préparer les états financiers de la Société et elles ne peuvent donc pas être comparées à des mesures financières semblables présentées par d'autres émetteurs. Par conséquent, ces mesures ne doivent pas être considérées de manière isolée, et doivent être considérées comme un complément aux mesures de la performance financière conformes aux IFRS. Elles ne peuvent pas les remplacer ni être considérées comme supérieures. Les termes et définitions des mesures non conformes aux IFRS utilisés dans le présent rapport de gestion et un rapprochement de chaque mesure non conforme aux IFRS à la mesure la plus directement comparable établie conformément aux IFRS sont fournis ci-après.

Bénéfice net ajusté : Le bénéfice net ou la perte nette, exclusion faite de l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, de la variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles, de la variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, du montant net du gain ou de la perte de change, de la dépréciation des actifs incorporels, du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, du profit ou de la perte sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, du profit ou de la perte sur la vente d'une entreprise et les charges directement attribuables à la vente, du profit ou de la perte sur la cession d'immobilisations incorporelles, et de la réforme fiscale américaine. La Société présente un bénéfice net ajusté et un BPA ajusté pour donner une meilleure indication du bénéfice net et du bénéfice par action qui auraient été enregistrés dans le contexte des regroupements d'entreprises importants, sans tenir compte de l'incidence de facteurs particuliers et pour montrer le résultat d'un point de vue strictement opérationnel. L'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises comprend la charge d'amortissement au titre des relations clients, des marques de commerce et des clauses de non-concurrence qui est comptabilisé dans le cadre des regroupements d'entreprises, ainsi que l'incidence fiscale de cet amortissement. La direction est également d'avis qu'en excluant l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, elle fournit de plus amples renseignements sur l'amortissement de la portion, après impôt, des immobilisations incorporelles qui n'auront pas besoin d'être remplacées pour maintenir la capacité de la Société à générer des flux de trésorerie futurs similaires. La Société ne tient pas compte de ces éléments, car ils ont une incidence sur la comparabilité de ses résultats financiers et pourraient éventuellement fausser l'analyse des tendances de la performance de ses activités. Le fait de ne pas tenir compte de ces éléments ne laisse pas entendre qu'ils sont nécessairement non récurrents. Voir le rapprochement à la page 6.

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

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

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

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

Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2021
Bénéfice net	111 918	147 723	66 887
Charges financières, montant net	17 129	20 189	14 435
Charge d'impôt sur le résultat	37 355	51 854	20 423
Amortissement des immobilisations corporelles	59 047	64 447	41 220
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 435	31 524	22 799
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 573	14 261	14 371
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	—	(44)	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 251)	—	(3 938)
BAIIA ajusté	264 206	329 954	176 197

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

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2023	2022
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	27 323	26 085
Amortissement	6 402	6 854
BAIIA ajusté	33 725	32 939
Transport de lots brisés		
Bénéfice opérationnel	57 940	94 770
Amortissement	39 882	37 502
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2 874)	—
BAIIA ajusté	94 948	132 272
Transport de lots complets		
Bénéfice opérationnel	70 496	71 028
Amortissement	47 850	56 228
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	—	(44)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(3 377)	—
BAIIA ajusté	114 969	127 212
Logistique		
Bénéfice opérationnel	31 710	34 882
Amortissement	9 783	9 443
BAIIA ajusté	41 493	44 325
Siège social		
Perte opérationnelle	(21 067)	(6 999)
Amortissement	138	205
BAIIA ajusté	(20 929)	(6 794)

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

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

Flux de trésorerie disponibles : Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, moins les acquisitions d'immobilisations corporelles, plus les produits tirés de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente. La direction estime que cette mesure fournit un point de comparaison pour évaluer la performance de la Société quant à sa capacité de satisfaire aux exigences en matière de capital. Voir le rapprochement à la page 16.

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

Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2023	2022
Bénéfice net	111 918	147 723
Charges financières, montant net	17 129	20 189
Charge d'impôt sur le résultat	37 355	51 854
Amortissement des immobilisations corporelles	59 047	64 447
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 435	31 524
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 573	14 261
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	(44)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 251)	—
BAIIA ajusté	264 206	329 954
Dépenses en immobilisations, montant net	(36 623)	(43 105)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	227 583	286 849
Conversion des flux de trésorerie disponibles	86,1 %	86,9 %

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et Transport de lots brisés Transport de lots complets Logistique Siège social Éliminations						Total
Au 31 mars 2023							
Total de l'actif	348 956	2 262 431	1 819 869	784 390	288 770	-	5 504 416
Immobilisations incorporelles	180 486	177 152	772 856	524 988	161	-	1 655 643
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	168 470	2 085 279	1 047 013	259 402	288 609	-	3 848 773
Au 31 décembre 2022							
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

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

Dépenses en immobilisations, montant net : Additions de matériel roulant et d'équipement, déduction faite des produits tirés de la vente de matériel roulant et d'équipement et d'actifs détenus en vue de la vente, excluant propriété. La direction croit que cette mesure démontre les dépenses en immobilisations nettes récurrentes requises pour la période respective.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2023							
Additions de matériel roulant	2 313	45 226	8 926	74	-	-	56 539
Additions d'équipement	695	1 544	2 497	33	52	-	4 821
Produit de la vente de matériel roulant	(384)	(6 603)	(17 619)	(6)	-	-	(24 612)
Produit de la vente d'équipement	-	(111)	(14)	-	-	-	(125)
Dépenses en immobilisations, montant net	2 624	40 056	(6 210)	101	52	-	36 623
Trimestre clos le 31 mars 2022							
Additions de matériel roulant	2 797	45 731	33 345	-	-	-	81 873
Additions d'équipement	624	2 720	1 136	519	81	-	5 080
Produit de la vente de matériel roulant	(272)	(3 169)	(38 644)	(12)	-	-	(42 097)
Produit de la vente d'équipement	(3)	(5)	(1 743)	-	-	-	(1 751)
Dépenses en immobilisations, montant net	3 146	45 277	(5 906)	507	81	-	43 105

L'**incidence du change** est le montant de la variation qui résulte de la conversion d'une monnaie étrangère dans la monnaie de présentation (dollar canadien en dollar américain). L'incidence est calculée selon la mesure donnée en appliquant les variations du taux de change entre la période courante et la période comparative à l'exposition des soldes en monnaie étrangère. Au premier trimestre de 2023, la variation des taux de change utilisée pour calculer la différence était de 0,0866 \$, car le taux de change du dollar canadien en dollars américains est passé de 1,2660 \$ au premier trimestre de 2022 à 1,3526 \$ au premier trimestre de 2023. La direction estime que cette mesure est utile pour expliquer les variations d'une période à l'autre.

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

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

Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2023	2022	2021
Charges opérationnelles	1 683 775	1 971 753	1 047 062
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments	—	44	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	6 251	—	3 938
Charges opérationnelles ajustées	1 690 026	1 971 797	1 051 000
Revenus liés à la surcharge de carburant	(289 750)	(297 671)	(89 673)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 400 276	1 674 126	961 327
Revenus avant la surcharge de carburant	1 560 427	1 893 848	1 059 134
Ratio d'exploitation ajusté	89,7 %	88,4 %	90,8 %

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2023	2022
Transport de lots brisés		
Total des revenus	848 738	1 000 110
Total des charges opérationnelles	790 798	905 340
Bénéfice opérationnel	57 940	94 770
Charges opérationnelles	790 798	905 340
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	2 874	—
Charges opérationnelles ajustées	793 672	905 340
Revenus liés à la surcharge de carburant	(157 876)	(164 711)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	635 796	740 629
Revenus avant la surcharge de carburant	690 862	835 399
Ratio d'exploitation ajusté	92,0 %	88,7 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant		
Transport de lots brisés - États-Unis	569 447	695 761
Transport de lots brisés - Canada	124 812	142 498
Éliminations	(3 397)	(2 860)
	690 862	835 399
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant		
Transport de lots brisés - États-Unis	120 840	131 833
Transport de lots brisés - Canada	38 223	33 154
Éliminations	(1 187)	(276)
	157 876	164 711
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)		
Transport de lots brisés - États-Unis	27 333	65 044
Transport de lots brisés - Canada	30 607	29 726
	57 940	94 770
Transport de lots brisés - États-Unis		
Charges opérationnelles*	662 954	762 550
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	2 874	—
Charges opérationnelles ajustées	665 828	762 550
Revenus liés à la surcharge de carburant	(120 840)	(131 833)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	544 988	630 717
Revenus avant la surcharge de carburant	569 447	695 761
Ratio d'exploitation ajusté	95,7 %	90,7 %
Transport de lots brisés - Canada		
Charges opérationnelles ajustées	132 428	145 926
Revenus liés à la surcharge de carburant	(38 223)	(33 154)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	94 205	112 772
Revenus avant la surcharge de carburant	124 812	142 498
Ratio d'exploitation ajusté	75,5 %	79,1 %

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

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2023	2022
Transport de lots complets		
Total des revenus	500 095	609 674
Total des charges opérationnelles	429 599	538 646
Bénéfice opérationnel	70 496	71 028
Charges opérationnelles	429 599	538 646
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	3 377	44
Charges opérationnelles ajustées	432 976	538 690
Revenus liés à la surcharge de carburant	(85 970)	(93 749)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	347 006	444 941
Revenus avant la surcharge de carburant	414 125	515 925
Ratio d'exploitation ajusté	83,8 %	86,2 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant		
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. ¹	—	113 376
Transport conventionnel de lots complets - Canada	77 601	76 307
Transport spécialisé de lots complets ¹	338 297	328 320
Éliminations	(1 773)	(2 078)
	414 125	515 925
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant		
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. ¹	—	24 540
Transport conventionnel de lots complets - Canada	15 715	11 251
Transport spécialisé de lots complets ¹	70 482	58 185
Éliminations	(227)	(227)
	85 970	93 749
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel		
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. ¹	—	17 412
Transport conventionnel de lots complets - Canada	14 618	11 059
Transport spécialisé de lots complets ¹	55 878	42 557
	70 496	71 028
Transport conventionnel de lots complets — É.-U.¹		
Charges opérationnelles*	—	120 504
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	—
Charges opérationnelles ajustées	—	120 504
Revenus liés à la surcharge de carburant	—	(24 540)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	—	95 964
Revenus avant la surcharge de carburant	—	113 376
Ratio d'exploitation ajusté	—	84,6 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Charges opérationnelles*	78 698	76 499
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	44
Charges opérationnelles ajustées	78 698	76 543
Revenus liés à la surcharge de carburant	(15 715)	(11 251)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	62 983	65 292
Revenus avant la surcharge de carburant	77 601	76 307
Ratio d'exploitation ajusté	81,2 %	85,6 %
Transport spécialisé de lots complets¹		
Charges opérationnelles*	352 901	343 948
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	3 398	—
Charges opérationnelles ajustées	356 299	343 948
Revenus liés à la surcharge de carburant	(70 482)	(58 185)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	285 817	285 763
Revenus avant la surcharge de carburant	338 297	328 320
Ratio d'exploitation ajusté	84,5 %	87,0 %

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

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

Rendement du capital investi (« RCI ») : La direction croit que le RCI au niveau des secteurs est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds en capital. La Société calcule le RCI comme le bénéfice opérationnel sectoriel moins les exclusions, après impôt, divisé par le capital sectoriel investi moyen. Le bénéfice opérationnel moins les exclusions, après impôt, est calculé comme le bénéfice opérationnel pour les douze derniers mois avant le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, le profit ou la perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, et la dépréciation des actifs incorporels, déduction faite de l'impôt en utilisant le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie. Le capital investi moyen est calculé comme la moyenne, entre le début et la fin des douze derniers mois, du total des actifs, sans les actifs incorporels, moins les fournisseurs et autres payables, les impôts à payer et les provisions.

Rapprochement du rendement du capital investi par secteur :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2023	Au 31 mars 2022
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	135 544	116 201
Amortissement des immobilisations incorporelles	639	811
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	136 183	117 012
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	100 095	86 004
Immobilisations incorporelles	180 486	195 387
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	168 470	186 640
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(44 777)	(51 346)
Total du capital investi, exercice en cours	304 179	330 681
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	195 387	195 326
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	186 640	182 277
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(51 346)	(56 360)
Total du capital investi, exercice précédent	330 681	321 243
Capital investi moyen	317 430	325 962
Rendement du capital investi	31,5 %	26,4 %
Transport de lots brisés - Canada		
Bénéfice opérationnel	143 895	121 382
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(661)	(1 640)
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 713	8 788
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	150 947	128 530
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	110 946	94 470
Immobilisations incorporelles	161 130	181 719
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	358 298	395 233
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(65 043)	(75 732)
Total du capital investi, exercice en cours	454 385	501 220
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	181 719	189 601
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	395 233	402 509
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(75 732)	(66 457)
Total du capital investi, exercice précédent	501 220	525 653
Capital investi moyen	477 803	513 437
Rendement du capital investi	23,2 %	18,4 %

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2023	Au 31 mars 2022
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Bénéfice opérationnel	87 880	34 804
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	(44)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(15 485)	(17)
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 958	2 093
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	74 353	36 836
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	54 649	27 074
Immobilisations incorporelles	98 211	106 238
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	188 761	178 222
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(28 394)	(28 885)
Total du capital investi, exercice en cours	258 578	255 575
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	106 238	98 009
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	178 222	124 663
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(28 885)	(23 672)
Total du capital investi, exercice précédent	255 575	199 000
Capital investi moyen	257 077	227 288
Rendement du capital investi	21,3 %	11,9 %
Transport spécialisé de lots complets		
Bénéfice opérationnel	249 735	157 740
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(10 074)	(6 550)
Amortissement des immobilisations incorporelles	20 480	18 580
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	260 141	169 770
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	191 204	124 781
Immobilisations incorporelles	674 644	654 881
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	858 252	782 639
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(134 412)	(121 343)
Total du capital investi, exercice en cours	1 398 484	1 316 177
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	654 881	621 936
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	782 639	702 061
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(121 343)	(97 531)
Total du capital investi, exercice précédent	1 316 177	1 226 466
Capital investi moyen	1 357 331	1 271 322
Rendement du capital investi	14,1 %	9,8 %
Logistique		
Bénéfice opérationnel	137 274	148 616
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	3
Amortissement des immobilisations incorporelles	22 162	21 673
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	(12 000)
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	159 436	158 292
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	117 185	116 345
Immobilisations incorporelles	524 989	496 569
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	259 402	307 403
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(177 142)	(195 686)
Total du capital investi, exercice en cours	607 249	608 286
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	496 569	455 572
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	307 403	257 802
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(195 686)	(159 050)
Total du capital investi, exercice précédent	608 286	554 324
Capital investi moyen	607 768	581 305
Rendement du capital investi	19,3 %	20,0 %

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

Rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis : La direction croit que le RCI au niveau des secteurs est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds en capital. Le 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 mars 2022
Transport de lots brisés – États-Unis		
Bénéfice opérationnel	290 082	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	8	
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(57 928)	
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 141	
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	233 303	—
Impôt sur le résultat	26,5 %	
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	171 478	—
Immobilisations incorporelles	16 022	
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 726 981	
moins : Passifs	(615 905)	
Total du capital investi, exercice en cours	1 127 098	—
Total du capital investi, prix d'acquisition	838 910	—
Capital investi moyen	983 004	—
Rendement du capital investi	17,4 %	

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

RISQUES ET INCERTITUDES

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

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

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

Réglementation. Au Canada, les transporteurs doivent obtenir des permis délivrés par les commissions de transport provinciales afin de transporter des marchandises d'une province à l'autre ou à l'intérieur d'une même province. Des permis sont également exigés par les organismes de réglementation des États-Unis et du Mexique pour le transport de marchandises au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Toute modification des règlements actuels ou futurs ou toute infraction à ces règlements pourrait avoir une incidence défavorable sur la portée des activités de la Société. Des lois et des règlements futurs plus rigoureux pourraient obliger la Société à modifier ses pratiques d'exploitation, avoir une incidence sur la demande pour les services de transport de marchandises ou obliger la Société à engager des frais additionnels importants. Les frais plus élevés engagés par la Société ou par les fournisseurs

de la Société (qui les transmettent à la Société par voie d'augmentations du prix de leurs produits) pourraient avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation de la Société.

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

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

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

En décembre 2016, la FMCSA a établi une règle définitive établissant un centre d'information national sur le dépistage de drogues et d'alcool, et exigeant que les médecins examinateurs présentent des rapports sur les infractions par des chauffeurs de véhicules commerciaux aux exigences de la FMCSA en ce qui concerne les tests de dépistage de consommation de drogue ou d'alcool. Les transporteurs routiers aux États-Unis devront s'informer auprès du centre d'information pour savoir si des chauffeurs ou des candidats à des postes de chauffeurs n'ont pas d'antécédents de violations de la réglementation fédérale régissant la consommation de drogues et d'alcool qui leur interdisent de conduire des véhicules automobiles commerciaux. La règle définitive est entrée en vigueur le 4 janvier 2017, la date de conformité étant fixée au 6 janvier 2020. Toutefois, en décembre 2019, la FMCSA a annoncé une règle définitive qui prolonge de trois ans la date à laquelle les organismes de délivrance de permis de conduire des États doivent se conformer à certaines exigences. La règle de décembre 2016 concernant le permis de conduire commercial exigeait que les États demandent des renseignements au centre d'information national sur le dépistage de drogues et d'alcool avant de délivrer, de renouveler, de mettre à niveau ou de transférer un permis de conduire commercial. Cette nouvelle mesure reporte à janvier 2023 l'obligation des États de se conformer à l'exigence, qui devait entrer en vigueur en janvier 2020. Cependant, la date de conformité de janvier 2020 demeure en vigueur pour toutes les autres exigences énoncées dans la règle définitive du centre d'information national. Une fois mise en œuvre, la règle pourrait réduire le nombre de conducteurs disponibles dans un marché déjà restreint. Conformément à une nouvelle règle mise au point par la FMCSA, en vigueur depuis novembre 2021, les États sont tenus de s'informer auprès du centre d'information lorsqu'ils délivrent, renouvellent, transfèrent, ou font une mise à niveau d'un permis de conduire commercial et doivent révoquer les privilèges de conduite commerciale d'un chauffeur s'il lui est interdit de conduire un véhicule automobile pour une ou plusieurs infractions liées à la drogue ou à l'alcool.

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

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

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

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

La U.S. National Highway Traffic Safety Administration, l'EPA et certains États des États-Unis, notamment la Californie, ont adopté des règlements visant à réduire les émissions des camions-tracteurs ou à accroître les économies de carburant de l'équipement utilisé par la Société. Certains de ces règlements sont déjà en vigueur, et des normes plus rigoureuses en matière d'émissions et d'économies de carburant entreront en vigueur au cours des prochaines années. Aux États-Unis, d'autres règlements proposés auraient également pour effet de rehausser ces normes. De plus, les législateurs et régulateurs fédéraux et étatiques des États-Unis ont soit adopté ou examinent actuellement un éventail d'exigences légales liées aux changements climatiques portant notamment sur les émissions de carbone et de gaz à effet de serre. Ces exigences légales pourraient limiter les émissions de carbone dans certains États et certaines municipalités des États-Unis. Certaines de ces exigences légales limitent l'endroit où les camions-tracteurs à moteur diesel (comme ceux de la Société) peuvent tourner au ralenti et la durée pendant laquelle ils peuvent le faire, ce qui pourrait obliger la Société à acheter des groupes moteurs de bord qui n'exigent pas que le moteur tourne au ralenti ou à modifier le comportement des chauffeurs de l'entreprise, ce qui pourrait entraîner une baisse

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre des tarifs ou quotas, ou la modification de certains accords commerciaux pourraient, entre autres choses, donner lieu à une augmentation du prix des marchandises utilisées par les fournisseurs de la Société pour produire de nouveaux équipements générant des revenus ou donner lieu à une augmentation du prix du carburant. De telles augmentations des coûts des fournisseurs des équipements générant des revenus de la Société seraient vraisemblablement transférées à la Société. Dans le cas d'augmentations du prix du carburant, la Société pourrait ne pas être en mesure de recouvrer intégralement le montant de ces augmentations grâce à des augmentations de ses tarifs ou au programme de surcharge de carburant de la Société, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, aurait une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

L'Accord États-Unis–Mexique–Canada (« ACEUM ») est entré en vigueur en juillet 2020. Selon le Bureau du représentant au Commerce des É.-U., l'ACEUM a notamment pour objectif de moderniser le commerce des aliments et de l'agriculture, de faire progresser les règles d'origine pour les automobiles et les camions, et d'améliorer la protection de la propriété intellectuelle. Il est difficile de prédire à cette étape quelles pourraient être les répercussions de l'ACEUM sur l'économie, y compris le secteur des transports. Compte tenu de la quantité de marchandises qui sont transportées par camion en Amérique du Nord, l'ACEUM pourrait avoir une incidence importante sur l'offre et la demande dans le secteur du transport et avoir une incidence défavorable sur la quantité et le mouvement de fret transporté par l'entreprise ainsi que sur les modèles de transport.

Le département du Trésor des États-Unis possède les pouvoirs requis pour promulguer des règlements et des directives en matière d'interprétation pouvant avoir une incidence importante sur la façon dont la Société appliquera la loi, ainsi que sur ses résultats d'exploitation pour des périodes futures. Il n'y a aucune certitude quant au moment où ces règlements et ces directives en matière d'interprétation seront adoptés, ni quant à leur portée. De plus, des États des États-Unis ou des pays étrangers pourraient modifier leurs lois fiscales par suite de ces réformes fiscales, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les résultats de la Société.

De plus, si la Société ne peut pas conserver ses certifications aux termes du programme Free and Secure Trade (« FAST ») et du programme U.S. Customs Trade Partnership Against Terrorism (« C-TPAT »), cela pourrait occasionner des retards importants aux douanes et faire en sorte que ses activités transfrontalières soient moins efficaces que celles d'autres transporteurs qui obtiennent et conservent de telles certifications.

Environnement d'exploitation et caractère saisonnier. La Société est exposée à des facteurs, notamment les suivants, qui ont une incidence sur son environnement d'exploitation :

- les frais futurs liés aux assurances et aux demandes de règlement de la Société, y compris le coût des primes d'assurance de responsabilité civile de la Société ainsi que le nombre et le montant des demandes de règlement, pourraient être supérieurs aux niveaux atteints par le passé, ce qui pourrait obliger la Société à engager des frais additionnels et entraîner une baisse de ses bénéfices;
- la baisse de la demande pour de l'équipement usagé générant des revenus pourrait entraîner une baisse des ventes de l'équipement, une diminution des valeurs de revente et une diminution des profits réalisés (ou des pertes subies) sur les ventes d'actifs;
- les fournisseurs de camions-tracteurs et de remorques pourraient réduire leur production en conséquence de la baisse de la demande consécutive à un ralentissement de l'économie ou à une pénurie de certaines composantes, y compris la pénurie actuelle de semi-conducteurs et d'autres composantes et fournitures; l'acier, par exemple, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la capacité de la Société d'acheter

des quantités suffisantes de nouvel équipement générant des revenus pour lui permettre de maintenir son taux de croissance souhaité; et avoir une incidence négative sur les résultats financiers de la Société si elle doit assumer des coûts plus élevés pour l'achat de tracteurs et de remorques;

- l'augmentation des prix du nouvel équipement générant des revenus, les changements apportés à la conception des nouveaux moteurs, la diminution de l'efficacité de l'équipement découlant des nouveaux moteurs conçus pour réduire les émissions, ou la moins grande disponibilité du nouvel équipement générant des revenus.

La productivité des camions-tracteurs de la Société baisse pendant l'hiver, car le mauvais temps freine les activités et que certains expéditeurs réduisent leurs envois après le début de l'hiver. Les produits d'exploitation pourraient également baisser en raison des intempéries et des vacances, étant donné que les produits d'exploitation sont directement reliés aux nombres de journées de travail des expéditeurs. Au même moment, les frais d'exploitation pourraient augmenter et l'efficacité du carburant pourrait baisser en raison du fonctionnement des moteurs au ralenti et du fait que les intempéries occasionnent une augmentation de la fréquence des accidents, une augmentation des réclamations et une hausse des frais liés à la réparation de l'équipement. La Société pourrait également subir les contrecoups d'événements liés aux conditions climatiques ou imprévus, y compris des tornades, des ouragans, des blizzards, des tempêtes de verglas, des inondations et des incendies, qui peuvent augmenter en fréquence et en gravité en raison des changements climatiques, ainsi que d'autres catastrophes d'origine humaine. Ces événements pourraient perturber les approvisionnements en carburant, faire augmenter les frais de carburant, perturber les envois ou les trajets, perturber les économies régionales, endommager ou détruire des biens de la Société ou avoir une incidence défavorable sur l'entreprise ou la situation financière de clients de la Société. Chacun de ces éléments peut avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation de la Société ou accroître la volatilité de ces résultats d'exploitation.

Conjoncture économique, conjoncture commerciale et conditions du crédit Les activités de la Société sont assujetties à des facteurs relatifs à la conjoncture économique générale, aux conditions du crédit et aux conditions réglementaires, qui sont largement indépendants de la volonté de la Société et qui pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les résultats opérationnels de la Société.

L'industrie dans laquelle évolue la Société est soumise à des pressions cycliques, et les activités de la Société sont influencées par un certain nombre de facteurs qui peuvent avoir une incidence défavorable importante sur les résultats opérationnels de la Société, dont plusieurs d'entre eux sont indépendants de la volonté de la Société. Selon la Société, certains des plus importants facteurs sont les suivants : i) la capacité excédentaire des véhicules motorisés et des remorques dans l'industrie du transport par rapport à la demande de services d'expédition; ii) les diminutions de la valeur de revente de l'équipement usagé; iii) stocks limités et augmentation du coût de l'équipement neuf et usagé; iv) le recrutement et le maintien en poste de chauffeurs qualifiés; v) les grèves, les arrêts de travail ou les ralentissements de travail au sein des installations de la Société ou des installations du client, des installations portuaires ou frontalières ou d'autres installations liées à des activités d'expédition; vi) la conformité aux exigences réglementaires en vigueur; vii) les hausses des taux d'intérêt, des taxes sur les carburants, des droits de péage et les droits de licence et d'enregistrement; et viii) la hausse des coûts de santé, d'assurance et des sinistres aux États-Unis et ix) l'incidence de la pandémie de COVID-19.

La Société est également touchée par ce qui suit : i) les cycles de récession, qui ont tendance à se caractériser par la faiblesse de la demande et une pression à la baisse exercées sur les taux; ii) la variation des niveaux des stocks des clients et de la disponibilité du financement pour leur fonds de roulement; iii) les changements dans la façon dont les clients de la Société choisissent d'obtenir des services ou d'utiliser les services de la Société; et iv) les ralentissements dans les cycles opérationnels de clients, tels que les ventes au détail et la production, soit des secteurs dans lesquels la Société compte une importante concentration de clients. La conjoncture économique pourrait avoir une incidence défavorable sur des clients, leur demande de services de la Société ou leur capacité à payer pour ces services. Les clients qui sont confrontés à une conjoncture économique défavorable représentent un plus grand potentiel de perte, et la Société pourrait être tenue d'augmenter ses provisions pour créances douteuses.

Les conditions économiques qui font diminuer la demande de services d'expédition et augmenter l'offre de véhicules motorisés et de remorques peuvent exercer une pression à la baisse sur les tarifs et l'utilisation de l'équipement, ce qui pourrait faire baisser la productivité des actifs. Les risques associés à ces facteurs prennent plus d'importance lorsque l'économie est affaiblie. Parmi les principaux risques qui pourraient survenir au cours de ces périodes, il y a notamment les suivants :

- la Société pourrait connaître une réduction de l'ensemble du transport de marchandises, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'utilisation des actifs de la Société;
- les circuits pour le transport de marchandises pourraient être modifiés du fait que les chaînes d'approvisionnement ont été complètement revues, ce qui entraînerait un déséquilibre entre la capacité de la Société d'offrir des services de transport et la demande des clients pour de tels services;
- dans le but d'obtenir des chargements, la Société pourrait être contrainte d'accepter un plus grand nombre de chargements de courtiers de fret, dont les tarifs sont généralement plus bas, ou être contrainte d'accepter un plus grand nombre de miles ne générant pas de revenus;
- la Société peut augmenter la taille de sa flotte pendant les périodes où la demande pour le fret est élevée, mais les concurrents de la Société pourraient augmenter également leur capacité au même moment, et la Société pourrait subir des pertes supérieures à celles de ses concurrents si, en conséquence d'une baisse de la demande pour des services de fret, la Société était forcée de vendre à perte certains actifs;

- des clients pourraient, dans le but de diminuer leurs coûts, demander des soumissions de services de transport de marchandises auprès de diverses sociétés de camionnage ou choisir des concurrents qui offrent des tarifs moins élevés que ceux de la Société, ce qui obligerait cette dernière à baisser ses tarifs ou à renoncer à un certain volume de marchandises;
- le fait de ne pas avoir accès à des sources courantes de crédit ou à des prêts pour l'obtention de capitaux pourrait entraîner une incapacité à assurer un financement par le crédit selon des modalités satisfaisantes.

La Société peut faire face à des hausses de coûts qui sont indépendantes de sa volonté et qui pourraient réduire de façon importante sa rentabilité si elle n'est pas en mesure d'augmenter suffisamment ses tarifs. Ces hausses de coûts comprennent, notamment, les hausses des prix du carburant et de l'énergie, des salaires des chauffeurs et des employés de bureau, des coûts des services de transport, des taxes et impôts, des taux d'intérêt, des droits de péage, des droits de licence et d'enregistrement, des primes d'assurance et des demandes de règlement, des coûts de l'équipement générant des revenus, des coûts relatifs à l'entretien, et des coûts des pneus et d'autres composantes. Des grèves ou d'autres arrêts de travail dans des centres de services de la Société ou dans des sites de clients, dans des sites portuaires ou frontaliers ou dans d'autres sites d'expédition, une détérioration de l'infrastructure de transport du Canada, des États-Unis et du Mexique, et une réduction des investissements dans une telle infrastructure, des actes de terrorismes ou des conflits armés ou des menaces d'actes de terrorisme ou de conflits armés, les efforts déployés pour combattre le terrorisme, les actions militaires contre un pays étranger ou un groupe établi dans un pays étranger, ou des exigences accrues en matière de sécurité pourraient donner lieu à une usure ou un endommagement du matériel de la Société, à de l'insatisfaction chez les chauffeurs, à une baisse de la demande, à une diminution de la disponibilité du crédit, à une augmentation des prix du carburant ou à des fermetures temporaires de sites d'expédition ou des sites frontaliers entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. De plus, la Société pourrait ne pas être en mesure d'ajuster de façon appropriée ses coûts et sa dotation en personnel afin de répondre aux demandes changeantes des marchés. Dans les périodes de changements rapides, il est plus difficile de faire correspondre la taille de l'effectif de la Société avec les besoins commerciaux de celle-ci.

Les activités de la Société, exception faite de ses activités de courtage, sont hautement capitalistiques et nécessitent d'importantes immobilisations. Si la demande prévue diffère fortement de la demande réelle, la Société pourrait détenir trop d'actifs ou pas assez. Durant les périodes de baisse de la demande, les actifs de la Société pourraient ne pas être pleinement utilisés et celle-ci pourrait être contrainte de vendre de l'équipement sur le marché libre ou de rendre certains équipements loués afin que la taille de sa flotte soit proportionnelle à la demande. La Société pourrait subir des pertes par suite de telles ventes ou pourrait être contrainte d'effectuer des paiements relativement à l'équipement qu'elle retourne, particulièrement lorsque le marché pour le matériel d'occasion est peu vigoureux. Dans un cas comme dans l'autre, cela aurait une incidence défavorable sur la rentabilité de la Société.

La clientèle de la Société est diversifiée, mais si certains de ses clients faisaient faillite ou décidaient de faire affaire avec un concurrent de la Société, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la Société. Si les flux de trésorerie dégagés par la Société étaient insuffisants, cette dernière devrait combler autrement ses besoins de capital, notamment en procédant à des opérations de financement. Si la Société n'était pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et d'obtenir du financement selon des modalités qui lui sont favorables, elle pourrait être contrainte de limiter la taille de sa flotte de véhicules, de conclure des conventions de financement moins favorables ou d'exploiter de l'équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui, dans tous les cas, aurait une incidence défavorable importante sur sa rentabilité.

Épidémie de coronavirus (« COVID-19 ») et ses variants ou autres épidémies semblables. La récente épidémie de COVID-19, comme n'importe quelle autre éclosion de maladie contagieuse ou tout événement de santé publique défavorable, est susceptible de nuire considérablement à la situation financière, aux liquidités, aux résultats d'exploitation et aux flux de trésorerie de la Société. L'épidémie de COVID-19 a contraint les autorités gouvernementales à mettre en œuvre de nombreuses mesures pour tenter de limiter la propagation du virus, comme des interdictions de voyage et des restrictions de déplacement, des quarantaines, des ordonnances de confinement sur place, un renforcement du contrôle des frontières et des ports, et des fermetures. Il y a une grande incertitude au sujet de ces mesures et des mesures à venir possibles, y compris les obligations liées aux vaccins, aux tests et au port du masque, lesquelles pourraient limiter la capacité de la Société à répondre à la demande de la clientèle, mais aussi à réduire cette demande. De plus, les obligations imposées par le gouvernement en matière de vaccins, de tests et de masques peuvent accroître le roulement de personnel de la Société et rendre le recrutement plus difficile, en particulier parmi les chauffeurs de la Société.

Certains employés de bureau de la Société travaillent à distance, ce qui pourrait perturber dans une certaine mesure les activités de nos équipes de direction, d'affaires, des finances et de la communication de l'information financière. En raison de l'épidémie de COVID-19, la Société pourrait connaître une augmentation du nombre d'absences ou de cessations d'emploi parmi ses conducteurs et son personnel non conducteur, ce qui pourrait nuire considérablement aux résultats d'exploitation de la Société. De plus, les activités d'exploitation de la Société pourraient être perturbées, en particulier dans les régions étant reconnues comme étant plus durement touchées par la COVID-19, ce qui entraînerait des répercussions négatives sur ses activités et ses résultats.

L'épidémie de COVID-19 a considérablement accentué l'incertitude. Les risques associés à un ralentissement de l'économie ou à une récession sont décrits dans la rubrique « facteurs de risque » intitulée « Conjoncture économique, conjoncture commerciale et conditions du crédit » publiée par la Société.

L'évolution de la situation, à court et à long terme, en lien avec la COVID-19 a été imprévisible et l'étendue de cette évolution, ainsi que l'incidence qu'elle pourrait avoir sur les activités, la situation financière, l'accès au crédit, les liquidités, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la Société sont très incertains. Citons notamment la propagation géographique du virus et la durée de l'épidémie, la distribution et la disponibilité des vaccins, les hésitations face à la vaccination; la gravité de la maladie et les mesures qui pourraient être prises par les différentes autorités gouvernementales et d'autres tierces parties en réponse à l'épidémie.

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

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

Fluctuations des taux d'intérêt. Les flux de trésorerie futurs de la Société en lien avec les passifs financiers à taux variable pourraient être influencés par des variations des taux d'intérêt de référence comme le taux des acceptations bancaires et le taux interbancaire offert à Londres (« TIOL »). De plus, la Société est exposée aux profits et aux pertes découlant des variations des taux d'intérêt par l'entremise de ses instruments financiers dérivés, qui sont comptabilisés à la juste valeur.

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

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

Bien que la Société ait mis en place des programmes de surcharge de carburant avec la majorité de ses clients, lesquels programmes ont par le passé aidé la Société à contrebalancer les principaux impacts négatifs de la hausse des prix du carburant, la Société doit également engager des coûts de carburant qui ne peuvent être recouverts même à l'égard des clients avec lesquels la Société maintient des programmes de surcharge de carburant, tels que les coûts associés aux miles ou au temps ne générant pas de revenus lorsque les véhicules de la Société fonctionnent au ralenti. De plus, les

modalités du programme de surcharge de carburant de chaque client varient d'une division à une autre, et la possibilité de recouvrer les augmentations des prix du carburant varie également. De plus, étant donné que le recouvrement de la surcharge de carburant de la Société affiche un retard par rapport aux variations des prix du carburant, le recouvrement de la surcharge de carburant de la Société pourrait ne pas prendre en compte les coûts accrus que la Société paie pour le carburant, plus particulièrement lorsque les prix augmentent. Une telle situation pourrait entraîner des fluctuations des niveaux de remboursement de la Société, comme cela s'est déjà produit par le passé. Rien ne garantit que ces surcharges de carburant pourront être maintenues indéfiniment ni qu'elles seront pleinement efficaces.

Assurance. Les activités de la Société comportent des risques inhérents à l'industrie du transport, y compris, notamment, en matière de lésions corporelles, de dommages matériels et d'indemnités des accidentés du travail. Les futurs frais liés aux assurances et aux demandes de règlement de la Société pourraient être supérieurs aux niveaux atteints par le passé, ce qui pourrait entraîner une réduction du bénéfice de la Société. La Société souscrit des assurances pour des montants qu'elle juge suffisants eu égard aux circonstances et aux normes de l'industrie. Comme plusieurs au sein de l'industrie, la Société assure elle-même une part importante des risques de réclamation auxquels elle est exposée en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. En raison des montants considérables que la Société a assurés elle-même, celle-ci s'expose aux variations du nombre et du montant des demandes de règlement et au risque d'être tenue d'accumuler ou de payer des montants supplémentaires si ces estimations sont revues ou si les demandes de règlement s'avèrent ultimement plus élevées que les montants qui avaient été évalués initialement. De plus, le montant de la franchise autoassurée de la Société pourrait varier et entraîner une volatilité plus importante que celle qui a été observée au cours des dernières années.

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

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

La Société comptabilise le coût de la partie non assurée des demandes de règlement en fonction d'estimations fondées sur son évaluation de la nature et de l'importance de chaque demande de règlement et d'une estimation des demandes de règlement futures fondée sur les tendances historiques connexes. Le montant réel des demandes de règlement pourrait différer de leur montant estimatif en raison d'un certain nombre d'incertitudes, y compris de l'évaluation de la gravité des sinistres, des frais juridiques et des sinistres qui ont été subis, mais qui n'ont pas été déclarés. En raison des montants élevés des franchises de la Société, celle-ci s'expose fortement aux variations du nombre et du montant des demandes de règlement. Si la Société était tenue de comptabiliser ou de payer des sommes additionnelles parce que ses estimations sont révisées ou que le sinistre se révèle plus grave que prévu, cela aurait une incidence défavorable importante sur sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Relations avec les employés. Avec l'acquisition de UPS Freight et les acquisitions précédentes au Canada, la Société compte un nombre important d'employés syndiqués aux États-Unis et au Canada. Bien que la Société soit d'avis que ses relations avec ses employés sont satisfaisantes, rien ne garantit que la Société sera en mesure de reconduire ou de renégocier les conventions collectives actuelles au moment où elles viendront à échéance de temps à autre ou que les employés ne tenteront pas de se syndiquer.

La syndicalisation des employés de la Société dans d'autres unités commerciales, des changements défavorables des modalités des conventions collectives, ou encore des grèves réelles ou imminentes, les arrêts de travail ou les ralentissements, pourraient avoir une incidence négative importante

sur les activités de la Société, la fidélisation de la clientèle, les résultats d'exploitation, la situation financière et les liquidités, et pourraient entraîner une perturbation importante ou des inefficacités dans ses activités, pour les raisons suivantes :

- les règles de travail restrictives pourraient nuire à la capacité de la Société d'améliorer ou de maintenir son efficacité opérationnelle ou pourraient nuire à sa réputation en matière de prestation de services et limiter sa capacité à fournir certains services;
- une grève ou un arrêt de travail pourrait nuire à la rentabilité de la Société et nuire aux relations avec les clients et les employés;
- les expéditeurs peuvent limiter leur recours à des entreprises de camionnage syndiquées en raison de la menace de grèves et d'autres arrêts de travail;
- la Société pourrait ne pas prolonger ou renégocier ses conventions collectives ou subir des augmentations importantes de salaire ou d'avantages sociaux;
- il pourrait y avoir des différends avec les syndicats de la Société;
- un processus d'élection et de négociation pourrait exiger beaucoup de temps de la direction et détourner son attention des objectifs généraux et imposer des dépenses importantes.

Les conventions collectives de la Société comportent des dates d'échéance diverses dont la dernière est en mars 2028. Dans un petit nombre de cas, la date d'échéance de la convention collective est passée; dans de tels cas, la Société est généralement en train de renégocier la convention. La Société ne peut prédire l'incidence que pourraient avoir sur ses activités l'une ou l'autre de ces nouvelles conventions collectives ou le défaut de conclure ces conventions à l'expiration des conventions actuellement en vigueur.

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

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

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

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

Entrepreneurs indépendants. Les contrats que la Société conclut avec des entrepreneurs indépendants des États-Unis sont régis par la réglementation fédérale des États-Unis qui impose des exigences spécifiques à la Société et aux entrepreneurs indépendants. Si des règlements fédéraux ou étatiques

plus rigoureux sont adoptés aux États-Unis, les entrepreneurs indépendants des États-Unis pourraient être dissuadés de devenir entrepreneurs indépendants, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur l'objectif de la Société de maintenir le nombre d'entrepreneurs indépendant au sein de sa flotte de véhicules.

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

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

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

En septembre 2019, la Californie a adopté une nouvelle loi, A.B. 5 (« AB5 »), ce qui rendait plus difficile pour les travailleurs d'être considérés comme entrepreneurs indépendants (par opposition aux employés). La loi AB5 prévoit que le « critère ABC » à trois volets doit être utilisé pour déterminer la classification des travailleurs dans les revendications salariales. Selon le critère ABC, un travailleur est présumé être un employé, et le fardeau de démontrer son statut d'entrepreneur indépendant incombe à l'entreprise qui l'embauche et ce statut doit satisfaire aux trois critères suivants : a) le travailleur est libre de tout contrôle et de toute direction dans la prestation des services; b) il effectue un travail en dehors du cours normal des activités de l'entreprise qui l'embauche; c) le travailleur exerce habituellement un métier, une profession ou une entreprise indépendants. La façon dont la loi AB5 sera appliquée reste à déterminer. Toutefois, en janvier 2021, la Cour suprême de la Californie a statué que le critère ABC pouvait s'appliquer rétroactivement à tous les cas qui n'étaient pas encore définitifs à la date de la décision initiale, soit avril 2018. Alors que la Loi devait entrer en vigueur en janvier 2020, un juge fédéral américain en Californie a émis une injonction préliminaire interdisant son application dans l'industrie du camionnage pendant la poursuite déposée par la California Trucking Association (« CTA ») afin d'invalider la Loi AB5. La Ninth Circuit a rejeté le raisonnement qui sous-tendait l'injonction en avril 2021, jugeant que la loi fédérale américaine n'avait pas préséance sur la Loi AB5, mais a accordé un sursis pour la mise en œuvre du mandat de la loi AB5 en juin 2021 (empêchant son application et poursuivant temporairement l'injonction), pendant que la CTA demandait à la Cour suprême des États-Unis (la « Cour suprême ») de réviser la décision. En novembre 2021, la Cour suprême a demandé au solliciteur général des États-Unis de se prononcer sur cette affaire. L'injonction demeurera en vigueur jusqu'à ce que la Cour suprême décide d'entendre ou non la cause. Bien que la suspension du mandat de Loi AB5 accorde un délai temporaire à l'application de la Loi AB5, on ne sait toujours pas combien de temps durera ce délai, et si la CTA aura gain de cause pour faire invalider la Loi. Il est également possible que la Loi AB5 entraîne l'adoption d'une législation similaire dans des États autres que la Californie, ce qui pourrait nuire aux résultats d'exploitation et à la rentabilité de la Société.

Des recours collectifs et d'autres poursuites ont été intentés aux États-Unis contre des membres du même secteur que la Société qui tentent de reclasser des entrepreneurs indépendants comme des employés pour différentes fins, y compris pour l'indemnisation des accidents du travail et l'assurance médicale. De plus, les sociétés qui ont recours à des programmes de location-achat à l'intention d'entrepreneurs indépendants, comme la Société, ont été visées plus que d'autres par des poursuites en reclassement, et plusieurs décisions ont été rendues récemment en faveur de ceux qui tentent de faire reclasser comme employés des chauffeurs de camion qui sont des entrepreneurs indépendants. Certaines autorités réglementaires des États-Unis, notamment certaines autorités fiscales, ainsi que certains tribunaux américains appliquent diverses normes aux fins de leur détermination du statut d'entrepreneur indépendant. Si les entrepreneurs indépendants avec lesquels la Société conclut des contrats sont jugés être des employés, la Société serait assujettie à des obligations supplémentaires en vertu des lois fiscales fédérales ou étatiques des États-Unis, et des lois des États-Unis régissant l'indemnisation des accidents du travail, les prestations d'assurance-chômage, le travail, l'emploi et la responsabilité délictuelle, y compris pour des périodes antérieures, et elle pourrait assumer une responsabilité au titre des avantages sociaux des employés et des retenues d'impôt et cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation. Par le passé, la Société a réglé certains recours collectifs dans le Massachusetts et la Californie avec des entrepreneurs indépendants qui ont prétendu avoir été mal classés.

Risques liés aux acquisitions et à leur intégration. Les acquisitions ont toujours fait partie de la stratégie de croissance de la Société. La Société pourrait ne pas être en mesure d'intégrer de façon réussie les acquisitions dans les activités de la Société, ou pourrait engager des coûts importants non prévus pour le faire. De plus, le processus d'intégration des activités acquises pourrait entraîner des perturbations dans les activités existantes de la Société et pourrait entraîner une interruption ou une réduction des activités de la Société en raison notamment des facteurs suivants :

- la perte de chauffeurs, d'employés clés, de clients ou de contrats;
- des incohérences possibles dans les normes, les contrôles, les procédures et les politiques des sociétés combinées, ou des conflits relativement à ceux-ci, et le besoin d'appliquer des systèmes financiers, comptables, informatiques et d'autres systèmes à l'ensemble de la Société;
- le défaut de maintenir ou d'améliorer la sécurité ou la qualité des services qui ont été fournis antérieurement;
- l'incapacité de retenir, d'intégrer, d'embaucher ou de recruter des employés ayant les compétences requises;
- des obligations environnementales ou d'autres obligations non prévues;
- les risques liés à l'entrée sur de nouveaux marchés ou à des offres commerciales où le manque d'expérience préalable ou l'expérience limitée pourrait nous nuire;
- le défaut de coordonner des organisations dispersées géographiquement;
- le fait que l'attention de la direction de la Société soit détournée des activités quotidiennes de la Société en raison de la nécessité de gérer des interruptions et des difficultés et de la nécessité d'ajouter des ressources au sein de la direction pour le faire.

Compte tenu de la nature et de la taille de UPS Freight, ainsi que de la structure de l'acquisition en tant qu'acquisition partielle des activités de UPS, l'acquisition de UPS Freight présente les risques suivants, en plus des risques notés ailleurs dans ces facteurs de risque :

- une grande partie de l'activité de UPS Freight avant l'acquisition se faisait avec des filiales de UPS. Bien qu'il y ait des ententes de services de transport en vigueur avec ces sociétés affiliées à UPS, elles peuvent décider de réduire leurs activités avec la Société ou de ne plus faire affaire avec elle à l'avenir et nous avons des protections contractuelles limitées pour empêcher la perte de ces activités;
- certains systèmes d'information et d'exploitation de UPS Freight ont été intégrés à UPS avant l'acquisition. La Société est en train de faire la transition de ces systèmes et pourrait subir des perturbations pendant la transition ou des difficultés ou des retards dans la mise en place de ces systèmes et du personnel pour les faire fonctionner;
- la Société avait une expérience limitée sur le marché américain du transport de lots brisés avant l'acquisition, et elle pourrait échouer dans sa tentative d'intégrer UPS Freight et de l'exploiter de façon rentable;
- compte tenu de la taille et de la complexité des opérations de transport de lots brisés aux États-Unis acquises de UPS Freight, l'attention de la direction peut être détournée des autres secteurs de la Société;
- dans le cadre des acquisitions, un nombre important d'employés américains syndiqués se sont joints à la Société et les employés syndiqués présentent des risques importants.

Les économies de coûts, les synergies, l'accroissement des produits ou tous autres avantages anticipés provenant de toute acquisition que la Société initie pourraient ne pas se réaliser ou ne pas se réaliser dans les délais prévus. Les économies de coûts, les synergies, l'accroissement des revenus ou tous autres avantages estimés de la Société découlant des acquisitions font l'objet d'un certain nombre d'hypothèses en ce qui concerne les délais, l'exécution et les coûts associés à la réalisation de telles synergies. De telles hypothèses sont incertaines et comportent une grande variété de risques commerciaux, économiques et liés à la concurrence. Rien ne garantit que de telles hypothèses se réaliseront, et, par conséquent, le montant des économies de coûts, des synergies, de l'accroissement des revenus et des autres avantages que la Société réalise réellement et/ou le délai d'une telle réalisation pourraient être considérablement différents des estimations de la Société (et pourraient être considérablement moindres que les estimations de la Société), et la Société pourrait engager des coûts considérables pour atteindre les économies de coûts, les synergies, l'accroissement des revenus

ou les autres avantages estimés. La mise en œuvre d'une gestion plus stricte des entreprises acquises au moyen d'une approche décentralisée peut créer des inefficacités ou des incohérences.

Plusieurs des récentes acquisitions de la Société comprenaient l'achat d'actions de sociétés existantes. Ces acquisitions, ainsi que les acquisitions de la quasi-totalité des actifs d'une société, pourraient exposer la Société à des obligations relativement à des mesures prises par une entreprise acquise et sa direction avant que la Société n'en fasse l'acquisition. La vérification diligente effectuée par la Société dans le cadre d'une acquisition et les garanties contractuelles ou les indemnités que la Société reçoit des vendeurs des entreprises acquises pourraient être insuffisantes pour protéger la Société de toute responsabilité ou pour compenser la Société. Les déclarations des vendeurs ne sont valables que pendant certaines périodes après la clôture. Une importante obligation associée à une acquisition, plus particulièrement dans le cas où il n'y a aucun droit à indemnisation, pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation, la situation financière et la liquidité de la Société.

La Société continue d'examiner les occasions d'acquisition et d'investissement afin d'acquérir des entreprises et des actifs qui répondent aux critères d'investissement de la Société, dont certaines peuvent être significatives. Selon le nombre d'acquisitions et d'investissements et les exigences de financement, la Société pourrait devoir réunir des capitaux additionnels substantiels et accroître son endettement. L'instabilité dans les marchés de capitaux, y compris les marchés du crédit, ou les interruptions qui surviennent dans ces marchés, ou la détérioration de la situation financière de la Société en raison de facteurs internes ou externes, pourraient restreindre ou interdire l'accès aux marchés de capitaux et pourrait également faire augmenter le coût du capital de la Société. Dans la mesure où la Société parvient à réunir des capitaux additionnels au moyen de la vente de titres de capitaux propres, de titres assimilables à des actions ou de titres de créance convertibles, l'émission de ces titres pourrait entraîner une dilution pour les actionnaires existants de la Société. Si la Société parvient à réunir des capitaux additionnels au moyen de l'émission de titres de créances, les modalités de ces titres pourraient entraîner l'imposition de restrictions et de coûts additionnels à l'égard des activités de la Société. Les capitaux additionnels, s'ils sont nécessaires, pourraient ne pas être disponibles selon des modalités acceptables, si tant est qu'ils soient disponibles. Si la Société n'est pas en mesure de réunir des capitaux additionnels à un coût raisonnable, elle pourrait être tenue de se priver d'acquisitions potentielles, ce qui pourrait nuire à la mise en application de la stratégie de croissance de la Société.

La Société évalue régulièrement ses opérations et prend en compte les occasions de se départir de certains de ses actifs. De plus, la Société fait face à de la concurrence pour ce qui est des occasions d'acquisitions. Cette concurrence externe pourrait entraver la capacité de la Société d'identifier et/ou de réaliser avec succès des acquisitions futures. Il y a également un risque de réduction de l'écart d'acquisition et des immobilisations incorporelles. Ce risque de baisse de la valeur des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles est lié au fait que les hypothèses utilisées aux fins de l'évaluation initiale, notamment quant aux taux d'intérêt ou aux flux de trésorerie projetés, pourraient avoir changé lorsque le test de dépréciation doit être effectué.

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

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

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

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

Les lois sur l'environnement pourraient autoriser, entre autres, les organismes de réglementation environnementale fédéraux, provinciaux, d'État ou locaux à rendre des ordonnances, à intenter des poursuites administratives ou judiciaires pour des infractions aux lois et aux règlements sur l'environnement, ou à annuler un permis ou à refuser de le renouveler. Les sanctions éventuelles pour de telles infractions pourraient inclure, notamment, des amendes civiles et pénales, l'emprisonnement, la suspension ou la révocation du permis et des mesures injonctives. Ces organismes pourraient aussi, notamment, révoquer les permis d'exploitation, franchises ou licences de la Société, ou refuser de les renouveler, pour des infractions, réelles ou présumées, aux lois ou aux règlements sur l'environnement, et imposer une évaluation environnementale, l'élimination des contaminants, des procédures de suivi ou des mécanismes de contrôle.

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

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

Dépendance à l'égard des tiers. Certaines parties des activités de la Société dépendent des services de fournisseurs tiers, y compris d'autres sociétés de transport. Pour ces parties des activités de la Société, cette dernière n'est pas propriétaire ni ne contrôle les actifs de transport qui livrent les marchandises des clients, et la Société n'est pas l'employeur des personnes qui participent directement à la livraison des marchandises. Cette dépendance pourrait entraîner des retards relativement à la déclaration de certains événements, y compris le fait de constater des revenus et des réclamations. Ces fournisseurs tiers cherchent d'autres occasions de transport de marchandises et pourraient demander une augmentation de leur rémunération en périodes de grande demande ou de capacités de transport par camion limitées. L'incapacité de la Société de s'assurer les services de ces tiers pourrait limiter considérablement la capacité de la Société de servir ses clients de façon concurrentielle. De plus, si la Société n'est pas en mesure de prévoir de l'équipement nécessaire ou d'autres services de transport pour respecter ses engagements envers ses clients ou pour fournir des services de façon concurrentielle, les résultats opérationnels de la Société pourraient être touchés de façon défavorable et importante. La capacité de la Société d'obtenir l'équipement nécessaire ou d'autres services de transport peut être touchée par de nombreux risques qui sont indépendants de la volonté de la Société, notamment les pénuries d'équipement dans l'industrie du transport, plus particulièrement au sein des transporteurs dont les services ont été retenus, les interruptions de service en raison de conflits de travail, les changements apportés aux règlements qui ont une incidence sur le transport et les changements des tarifs de transport.

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

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

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

L'endettement de la Société pourrait augmenter de temps à autre pour différentes raisons, y compris en conséquence d'acquisitions ou de fluctuations de ses résultats d'exploitation et de ses dépenses en immobilisations. Les ententes régissant l'endettement de la Société, y compris les facilités de crédit et le prêt à terme, arrivent à échéance à diverses dates allant de 2023 à 2036. Rien ne garantit que ces ententes régissant les emprunts de la Société seront renouvelées ou refinancées ou, si elles le sont, que le renouvellement ou le refinancement aura lieu selon des modalités aussi favorables pour la Société. La capacité de la Société de verser des dividendes aux actionnaires et sa capacité d'acheter de l'équipement nouveau générant des revenus pourrait être compromise si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités de crédit ou son prêt à terme ou d'obtenir un refinancement, ou si ce renouvellement ou ce refinancement, selon le cas, a lieu selon des modalités considérablement moins favorables pour la Société que les modalités actuelles. Si la Société n'est pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et d'obtenir du financement selon des modalités qui lui sont favorables dans l'avenir, la Société pourrait devoir limiter la taille de sa flotte de véhicules, conclure des conventions de financement moins favorables ou exploiter son équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

L'augmentation des prix des nouveaux équipements générant des revenus, des modifications à la conception des nouveaux moteurs, la diminution de la disponibilité de nouvel équipement générant des revenus, l'utilisation future de tracteurs autonomes pourraient avoir une incidence négative importante sur la Société, sa situation financière, ses activités et sa rentabilité.

L'entreprise est exposée à des risques de hausse de prix du nouvel équipement pour ses activités de camionnage. La Société a fait face à une augmentation du prix des nouveaux camions-tracteurs au cours des dernières années, alors que leur valeur de revente n'a pas augmenté dans la même mesure. Les prix ont augmenté et pourraient continuer d'augmenter, notamment en raison i) de la hausse des prix des marchandises; ii) des règlements gouvernementaux des États-Unis applicables aux nouveaux camions-tracteurs, remorques et moteurs diesel; iii) du pouvoir discrétionnaire des fabricants d'équipement pour l'établissement des prix et iv) les problèmes liés aux composantes et aux chaînes d'approvisionnement qui limitent l'accès au nouvel équipement et font augmenter les prix. Le resserrement de la réglementation a fait augmenter le coût des nouveaux camions-tracteurs de la Société et pourrait nuire à la productivité de l'équipement et dans certains cas, faire augmenter la consommation de carburant et les charges d'exploitation de l'entreprise. D'autres règlements comportant des exigences plus strictes en matière d'émissions et d'efficacité ont été proposés, ce qui augmenterait encore les coûts de la Société et nuirait à la productivité de l'équipement. Ces incidences défavorables, combinées à de l'incertitude quant à la fiabilité des véhicules équipés des nouveaux moteurs diesel et de la valeur résiduelle obtenue à la vente de tels véhicules, pourraient faire augmenter les coûts de la Société ou nuire à ses activités lorsque ces règlements sont mis en œuvre. Au cours des dernières années, certains fabricants ont augmenté considérablement les prix des nouveaux équipements, en partie pour répondre aux exigences de conception et d'exploitation des nouveaux moteurs. De plus, l'utilisation future de tracteurs autonomes pourrait augmenter le prix des tracteurs neufs et diminuer la valeur des tracteurs non autonomes d'occasion. Les activités de la Société pourraient être défavorablement affectées si celle-ci n'est pas en mesure de continuer à s'approvisionner de manière adéquate en nouveaux camions-tracteurs et remorques pour ces raisons ou pour d'autres raisons. Par conséquent, la Société s'attend à continuer de payer des prix plus élevés pour l'équipement et à engager des frais supplémentaires à court terme.

Les fournisseurs de camions-tracteurs et de remorques peuvent réduire leur production manufacturière en réponse à la baisse de la demande pour leurs produits en période de ralentissement économique ou de pénurie de pièces. À l'heure actuelle, les fabricants de tracteurs et de semi-remorques sont confrontés à des pénuries importantes de puces semi-conducteurs et d'autres pièces et fournitures, y compris l'acier, situation qui oblige de nombreux fabricants à réduire ou à suspendre leur production, entraîne une baisse de l'offre de tracteurs et de remorques, la hausse des prix et l'allongement des

cycles commerciaux, et qui pourrait avoir une incidence négative importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, en particulier ses charges d'entretien et le maintien en poste des chauffeurs.

La Société a conclu certains contrats de location d'équipement et des ententes de financement assorties d'un versement forfaitaire et final en fin de contrat de location équivalant à la valeur résiduelle que la Société doit recevoir de certains fabricants d'équipement à la vente ou à la reprise dudit équipement au fabricant. Si la Société n'achète pas de nouvel équipement qui déclenche l'obligation de reprise ou si les fabricants d'équipement ne paient pas la valeur contractuelle à la fin de la durée du contrat de location, la Société pourrait être exposée à des pertes équivalant à l'excédent du versement forfaitaire et final dû à la société de location ou de financement sur le produit de la vente de l'équipement sur le marché libre.

L'entreprise a des engagements de reprise et de rachat qui précisent, entre autres choses, ce que ses principaux fournisseurs d'équipement lui paieront pour la vente d'une certaine partie de son équipement générant des revenus. Le produit que la Société s'attend à recevoir en vertu de ces arrangements pourrait être plus élevé que les prix qu'elle recevrait sur le marché libre. La Société peut subir une perte financière à la suite de la vente de son équipement si ces fournisseurs refusent de respecter leurs obligations financières en vertu de ces ententes ou en sont incapables, si elle ne conclut pas d'accords définitifs favorables qui contiennent des conditions de remplacement ou de reprise de l'équipement, si elle omet ou est incapable de conclure des accords semblables à l'avenir; ou si elle n'achète pas le nombre requis de nouvelles unités de remplacement auprès des fournisseurs pour permettre que les reprises se concrétisent.

Les prix de l'équipement usagé sont sujets à d'importantes fluctuations fondées sur la demande de transport de fret, l'offre de camions usagés, la disponibilité du financement, la présence d'acheteurs pour l'exportation et les prix des marchandises pour la ferraille. Ces fluctuations ainsi que toute répercussion qu'aurait un marché déprimé sur l'équipement usagé, pourraient obliger la Société à disposer de son équipement générant des revenus en deçà de sa valeur comptable. Une telle situation entraînerait des pertes sur la vente ou la dépréciation de l'équipement qui génère des revenus, si cet équipement n'est pas protégé par des accords sur la valeur résiduelle. La dégradation des prix de revente ou les échanges conclus avec baisse de valeur pourraient entraîner des pertes sur les frais de vente ou de dépréciation au cours de périodes futures.

La difficulté d'obtenir des biens et des services des fournisseurs de la Société pourrait nuire à ses activités.

La Société dépend de ses fournisseurs pour certains produits et matériaux. Elle est d'avis qu'elle entretient des relations positives avec les fournisseurs et qu'elle est généralement en mesure d'obtenir des prix et d'autres modalités acceptables de ces parties. Si la Société n'entretient pas de relations positives avec ses fournisseurs ou si ses fournisseurs sont incapables de fournir les produits et le matériel dont elle a besoin ou connaissent des difficultés financières, elle pourrait avoir de la difficulté à obtenir les biens et services nécessaires en raison des interruptions de production, de la disponibilité limitée du matériel ou d'autres raisons. Par conséquent, les affaires et les activités de la Société pourraient en être affectées.

Risques liés aux clients et au crédit. La Société fournit des services aux clients principalement au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La concentration des risques de crédit auxquels la Société est exposée reste limitée, vu le nombre important de clients et leur dispersion géographique. En outre, aucun client ne représentait plus de 5 % du total des créances clients de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. En général, la Société ne conclut pas des contrats à long terme avec ses principaux clients. Par conséquent, compte tenu de la conjoncture économique, des facteurs liés à l'offre et à la demande dans l'industrie, de la performance de la Société, des initiatives internes des clients de la Société ou d'autres facteurs, les clients de la Société pourraient réduire ou éliminer leur utilisation des services de la Société, ou pourraient menacer de le faire afin d'obtenir de meilleurs tarifs et d'autres concessions de la part de la Société.

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

Disponibilité de capitaux. Si les marchés économiques et/ou les marchés du crédit s'affaiblissent, ou si la Société n'est pas en mesure de conclure des conventions de financement acceptables afin d'acquérir de l'équipement générant des revenus, de faire des investissements et de financer le fonds de roulement selon des modalités qui lui sont favorables, les activités, les résultats financiers et les résultats opérationnels de la Société pourraient être touchés de façon importante et défavorable. La Société pourrait devoir contracter d'autres dettes, être tenue de réduire le montant des dividendes ou être tenue de vendre d'autres actions pour répondre aux besoins à cet égard. Un repli des marchés boursiers ou du crédit et toute hausse de la volatilité pourraient faire en sorte qu'il soit plus difficile pour la Société d'obtenir du financement et pourraient avoir une incidence défavorable sur la rentabilité et les activités de la Société.

Systèmes d'information. La Société est hautement tributaire du bon fonctionnement, de la disponibilité et de la sécurité de ses systèmes d'information et de communication, y compris ses systèmes de déclaration financière et d'exploitation, dans le cadre de l'exploitation de ses activités. Le système d'exploitation de la Société est essentiel pour comprendre les demandes des clients, accepter et planifier les chargements, diriger les déplacements de

l'équipement et des chauffeurs, et facturer les services de la Société et en recouvrer le paiement. Le système de déclaration financière de la Société est essentiel pour produire des états financiers exacts et en temps opportun et pour analyser l'information de l'entreprise qui aidera la Société à gérer ses activités de façon efficace. La Société reçoit et transmet des données confidentielles à ses clients, chauffeurs, fournisseurs, employés et fournisseurs de services dans le cours normal de ses activités.

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

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

Tests de dépréciation du goodwill

- Taux d'actualisation
- Croissance prévue des revenus, de la marge d'exploitation, de la marge BAIIA ainsi que des dépenses en capital
- Multiples du BAIIA d'entreprises publiques comparables

Obligation au titre des prestations constituées

- Taux d'actualisation
- Croissance salariale

- Tables de mortalité

Autoassurance et litiges

- Historique des sinistres, facteurs de gravité affectant le montant finalement payé et niveaux actuels et prévus du coût par sinistre
- Évaluations par des tiers

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

MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES

Conventions adoptées au cours de la période considérée

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2023 et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

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 2022 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers consolidés audités :

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

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

La note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités du 31 mars 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 mars 2023, une évaluation a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information de la Société étaient conçus de façon appropriée au 31 mars 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 13a-15 (f) et 15d-15 (f) de l'Exchange Act) afin de donner l'assurance raisonnable que cette information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication, selon les normes internationales d'information financière (IFRS).

Au 31 décembre 2022, une évaluation a été effectuée, sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, de l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient conçus de façon appropriée et fonctionnaient efficacement en date du 31 décembre 2022. Le cadre de contrôle utilisé dans la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société est fondé sur les critères énoncés par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Treadway Commission dans sa publication Internal Control — Integrated Framework (cadre de 2013).

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

Limitation de la portée de la conception

Comme le permettent les règles applicables en matière de valeurs mobilières, la Société avait précédemment limité la portée de son évaluation des contrôles et procédures de communication de l'information et du contrôle interne sur l'information financière pour exclure les contrôles, politiques et procédures de UPS Freight (maintenant TForce Freight) car elle n'avait pas été acquise plus de 365 jours avant la fin de l'exercice auquel se rapportent les certificats de CEO et de CFO. À compter du 1er mai 2022, il n'y a plus de limitation de portée en ce qui concerne TForce Freight car elle a été acquise il y a plus de 365 jours.

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

Il n'y a eu aucun changement apporté aux contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière au cours du trimestre clos le 31 mars 2023 qui ait eu une incidence importante ou soit raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière.



ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS

Pour le premier trimestre clos le
31 mars 2023

TABLE DES MATIÈRES

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

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 31 mars 2023	Au 31 décembre 2022
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		136 360	147 117
Clients et autres débiteurs		949 347	1 030 726
Fournitures en stock		21 560	24 181
Impôt sur le revenu à recouvrer		14 562	12 788
Charges payées d'avance		50 928	38 501
Actifs détenus en vue de la vente		11 075	10 250
Actifs courants		1 183 832	1 263 563
Immobilisations corporelles	7	2 152 329	2 131 955
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	369 204	381 640
Immobilisations incorporelles	9	1 655 643	1 592 110
Placements	10	104 874	85 964
Avantages du personnel	13	-	4 359
Autres actifs		19 428	19 192
Actifs d'impôt différé		19 106	27 047
Actifs non courants		4 320 584	4 242 267
Total des actifs		5 504 416	5 505 830
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs		683 339	708 768
Impôt sur le revenu à payer		2 746	41 714
Provisions	14	43 029	43 903
Autres passifs financiers		17 413	19 275
Dette à long terme	11	32 998	37 087
Obligations locatives	12	114 460	115 934
Passifs courants		893 985	966 681
Dette à long terme	11	1 270 267	1 278 670
Obligations locatives	12	285 494	297 105
Avantages du personnel	13	13 121	-
Provisions	14	124 700	131 736
Autres passifs financiers		11 084	382
Passifs d'impôt différé		374 112	368 186
Passifs non courants		2 078 778	2 076 079
Total des passifs		2 972 763	3 042 760
Capitaux propres			
Capital social	15	1 126 140	1 089 229
Surplus d'apport	15, 17	28 039	41 491
Cumul des autres éléments du résultat global		(210 707)	(233 321)
Résultats non distribués		1 588 181	1 565 671
Total des capitaux propres		2 531 653	2 463 070
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	21		
Total des passifs et des capitaux propres		5 504 416	5 505 830

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

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

	Note	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Revenus		1 560 427	1 893 848
Surcharge de carburant		289 750	297 671
Revenus totaux		1 850 177	2 191 519
Charges liées aux matières et aux services	18	940 280	1 140 408
Charges liées au personnel		542 272	624 835
Autres charges opérationnelles		112 438	116 205
Amortissement des immobilisations corporelles	7	59 047	64 447
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	31 435	31 524
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	13 573	14 261
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(8 212)	(19 826)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(807)	(57)
Profit sur la vente de terrains et bâtiments		-	(44)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(6 251)	-
Total des charges opérationnelles		1 683 775	1 971 753
Bénéfice opérationnel		166 402	219 766
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	19	(1 710)	(66)
Charges financières	19	18 839	20 255
Charges financières nettes		17 129	20 189
Bénéfice avant impôt sur le résultat		149 273	199 577
Charge d'impôt sur le résultat	20	37 355	51 854
Bénéfice net		111 918	147 723
Bénéfice par action			
Bénéfice de base par action	16	1,29	1,61
Bénéfice dilué par action	16	1,27	1,57

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

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Bénéfice net	111 918	147 723
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les périodes futures :		
Écarts de conversion	466	(290)
Couverture d'investissement net, après impôt	3 044	7 610
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	19 371	(6 154)
Autres éléments du résultat global, après impôts	22 881	1 166
Total du résultat global	134 799	148 889

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

TFI International Inc.
**ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES
PÉRIODES CLOSES LES 31 MARS 2023 ET 2022 (NON AUDITÉ)**
(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Perte latente cumulée du régime d'avantage du personnel	Écarts de conversion cumulés et couverture d'investissement net	Gain (perte) latent cumulé sur investissement en capitaux propres	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société
Solde au 31 décembre 2022		1 089 229	41 491	-	(239 120)	5 799	1 565 671	2 463 070
Bénéfice net		-	-	-	-	-	111 918	111 918
Autres éléments du résultat global, après impôt (Perte réalisée) gain réalisé sur les titres de capitaux propres		-	-	-	3 510	19 371	-	22 881
Total du résultat global		-	-	-	3 510	19 104	112 185	134 799
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	17	-	8 975	-	-	-	-	8 975
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	9 122	(2 421)	-	-	-	-	6 701
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(30 371)	(30 371)
Rachat d'actions propres	15	(631)	-	-	-	-	(5 365)	(5 996)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	15, 17	28 420	(20 006)	-	-	-	(53 939)	(45 525)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		36 911	(13 452)	-	-	-	(89 675)	(66 216)
Solde au 31 mars 2023		1 126 140	28 039	-	(235 610)	24 903	1 588 181	2 531 653
Solde au 31 décembre 2021*		1 133 181	39 150	(292)	(156 926)	12 553	1 282 689	2 310 355
Bénéfice net		-	-	-	-	-	147 723	147 723
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	-	7 320	(6 154)	-	1 166
Total du résultat global		-	-	-	7 320	(6 154)	147 723	148 889
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	17	-	3 907	-	-	-	-	3 907
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	5 699	(1 497)	-	-	-	-	4 202
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(24 732)	(24 732)
Rachat d'actions propres	15	(8 061)	-	-	-	-	(65 968)	(74 029)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	15, 17	12	(12)	-	-	-	(24)	(24)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		(2 350)	2 398	-	-	-	(90 724)	(90 676)
Solde au 31 mars 2022*		1 130 831	41 548	(292)	(149 606)	6 399	1 339 688	2 368 568

* Retraité en 2022 pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d) des états financiers annuels consolidés 2022).

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

<i>(en milliers de dollars US)</i>		Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
	Note		
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Bénéfice net		111 918	147 723
Ajustements pour:			
Amortissement des immobilisations corporelles	7	59 047	64 447
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	31 435	31 524
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	13 573	14 261
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	3 343	4 027
Charges financières, montant net	19	17 129	20 189
Charge d'impôt sur le résultat	20	37 355	51 854
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(8 212)	(19 870)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(807)	(57)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(6 251)	-
Avantages du personnel		17 584	5 680
Provisions, nettes des paiements		(7 953)	9 654
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	6	50 837	(136 244)
Intérêts payés		(15 958)	(20 224)
Impôts sur le résultat payés		(70 906)	(35 273)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		232 134	137 691
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	(76 248)	(90 426)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		24 715	43 915
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		15 106	-
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	(990)	(1 440)
Produits de la vente d'immobilisations incorporelles		-	250
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(84 743)	(22 235)
Achats de placements		-	(27 583)
Produits de la vente de placements		3 484	-
Autres		(156)	673
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		(118 832)	(96 846)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Augmentation nette du découvert bancaire		(140)	(238)
Produits tirés de la dette à long terme	11	-	310 025
Remboursement de la dette à long terme	11	(13 495)	(337 339)
Augmentation nette des facilités renouvelables	11	-	114 030
Remboursement des obligations locatives	12	(31 335)	(30 627)
Remboursement des autres passifs financiers		(3 950)	(591)
Dividendes versés		(30 319)	(24 940)
Rachat d'actions propres	15	(5 996)	(74 029)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	6 701	4 202
Rachat d'actions pour le règlement d'unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance		(45 525)	(24)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		(124 059)	(39 531)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(10 757)	1 314
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de la période		147 117	19 292
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période		136 360	20 606

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

1. Entité publiante

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

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société aux 31 mars 2023 et 2022 et pour le trimestre clos à ces dates comprennent les comptes de la Société et de ses filiales (désignées collectivement comme le « Groupe » et, individuellement, comme les « entités du Groupe »).

Le Groupe a des activités dans le domaine de la prestation de services de transport et de logistique partout aux États-Unis, au Canada et, jusqu'au 31 août 2022, au Mexique.

2. Mode d'établissement

a) Déclaration de conformité

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

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 25 avril 2023.

b) Base d'évaluation

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

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

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

c) Caractère saisonnier des activités de la période intermédiaire

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

d) Monnaie fonctionnelle et de présentation

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

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

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

d) Utilisation d'estimations et recours au jugement

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

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

Les jugements importants qui ont été portés par la direction afin d'appliquer les conventions comptables du Groupe lors de la préparation des présents états financiers intermédiaires consolidés condensés et les principales sources d'incertitude relativement à ses estimations sont les mêmes que ceux qui ont servi à dresser et qui sont décrits dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2022.

3. Principales conventions comptables

Les conventions comptables présentées dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2022 ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans ces états financiers intermédiaires condensés consolidés, sauf indication contraire à la note 3. Les conventions comptables ont été appliquées de manière uniforme par les entités du Groupe.

Nouvelles normes et interprétations adoptées au cours de la période

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1^{er} janvier 2023 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers intermédiaires condensés 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^{er} 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 intermédiaires consolidés condensés.

Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées

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

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

Le 23 janvier 2020, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 1, Présentation des états financiers (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 1er 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'ampleur de l'impact de l'adoption des modifications n'a pas encore été déterminée.

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'ampleur de l'impact de l'adoption des amendements n'a pas encore été déterminée.

4. Information sectorielle

Le Groupe exerce ses activités dans le secteur du transport et de la logistique aux États-Unis, au Canada et, 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 ^(a)	Cueillette, regroupement, transport et livraison de petits chargements.
Transport de lots complets ^(b)	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 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 (perte opérationnelle sectorielle) est utilisé(e) comme mesure de la performance, car la direction est d'avis que cette information est la plus pertinente pour évaluer les résultats de certains secteurs par rapport à ceux d'autres entités exerçant leurs activités au sein de ces industries.

	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2023							
Revenus ⁽¹⁾	112 560	690 862	414 125	355 251	-	(12 371)	1 560 427
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	32 644	157 876	85 970	15 575	-	(2 315)	289 750
Revenus totaux ⁽¹⁾	145 204	848 738	500 095	370 826	-	(14 686)	1 850 177
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	27 323	57 940	70 496	31 710	(21 067)	-	166 402
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 402	39 882	47 850	9 783	138	-	104 055
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	2 874	3 377	-	-	-	6 251
Immobilisations incorporelles	180 486	177 152	772 856	524 988	161	-	1 655 643
Total des actifs	348 956	2 262 431	1 819 869	784 390	288 770	-	5 504 416
Total des passifs	97 823	807 759	430 669	242 772	1 393 865	(125)	2 972 763
Additions d'immobilisations corporelles	3 413	56 036	15 185	173	125	-	74 932

Trimestre clos le 31 mars 2022

Revenus ⁽¹⁾⁽²⁾	124 580	835 399	515 925	435 378	-	(17 434)	1 893 848
Surcharge de carburant ⁽¹⁾⁽²⁾	28 255	164 711	93 749	14 042	-	(3 086)	297 671
Revenus totaux ⁽¹⁾	152 835	1 000 110	609 674	449 420	-	(20 520)	2 191 519
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	26 085	94 770	71 028	34 882	(6 999)	-	219 766
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 854	37 502	56 228	9 443	205	-	110 232
Gain sur la vente de terrains et bâtiments	-	-	44	-	-	-	44
Immobilisations incorporelles	195 387	187 959	953 635	496 569	303	-	1 833 853
Total des actifs ⁽³⁾	382 027	2 458 673	2 321 932	803 972	97 689	-	6 064 293
Total des passifs ⁽³⁾	108 893	897 034	527 388	243 759	1 918 786	(135)	3 695 725
Additions d'immobilisations corporelles	4 758	48 735	35 712	553	77	-	89 835

⁽¹⁾ Inclus le revenus intersectoriels et surcharge de carburant intersectorielle⁽²⁾ Retraité pour changements de présentation pour cohérence avec la présentation de l'exercice en cours : Les « revenus et surcharges de carburant intersectoriels » présentés séparément dans les périodes précédentes sont désormais présentés dans les « revenus » et « surcharge de carburant ».⁽³⁾ Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprise de UPS Freight de l'exercice précédent (voir note 5d) des états financiers annuels consolidés 2022)

Informations géographiques

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

	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2023						
Canada	145 204	147 467	292 637	66 142	(8 328)	643 122
États-Unis	-	701 271	207 458	304 684	(6 358)	1 207 055
Total	145 204	848 738	500 095	370 826	(14 686)	1 850 177
Trimestre clos le 31 mars 2022						
Canada	152 835	163 560	264 965	63 051	(9 536)	634 875
États-Unis	-	836 550	344 709	380 210	(10 984)	1 550 485
Mexique	-	-	-	6 159	-	6 159
Total	152 835	1 000 110	609 674	449 420	(20 520)	2 191 519

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

	Au 31 mars 2023	Au 31 décembre 2022
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	1 901 935	1 848 746
États-Unis	2 275 241	2 256 959
	4 177 176	4 105 705

5. Regroupements d'entreprises**a) Regroupements d'entreprises**

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis quatre entreprises en 2023, qui ne sont pas considérées comme significatives. Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Durant le trimestre clos le 31 mars 2023, ces entreprises non significatives ont généré des revenus et un bénéfice net de 13,0 M\$ et 0,1 M\$, respectivement, depuis l'acquisition.

Si l'acquisition de ces entreprises non significatives avait eu lieu le 1^{er} janvier 2023, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net des entreprises auraient été respectivement de 26,4 M\$ et 1,0 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 1^{er} 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.

Durant le trimestre clos le 31 mars 2023, des coûts de transaction de 0,2 M\$ (2022 – néant) ont été engagés relativement à l'acquisition des entreprises mentionnées ci-dessus et comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la répartition du prix d'achat sur les éléments identifiables de l'actif net et du goodwill d'acquisitions de 2023. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs doivent encore être obtenues. Le Groupe finalisera la répartition du prix d'achat à mesure qu'il obtiendra plus de renseignements.

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

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	31 mars 2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie		8 071
Clients et autres débiteurs		10 100
Fournitures en stock et charges payées d'avance		1 192
Immobilisations corporelles	7	28 924
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	1 571
Immobilisations incorporelles	9	35 378
Autres actifs		65
Impôt sur le revenu à recevoir		60
Fournisseurs et autres créditeurs		(7 232)
Autres passifs non courants		(7)
Obligations locatives	12	(1 571)
Passifs d'impôt différé		(9 128)
Total de l'actif net identifiable		67 423
Total de la contrepartie transférée		105 589
Goodwill	9	38 166
Trésorerie		92 814
Contrepartie conditionnelle		12 775
Total de la contrepartie transférée		105 589

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 10,1 M\$, dont aucun était considéré 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, 18,2 M\$ est déductible aux fins de l'impôt.

b) Goodwill

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

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

Secteur opérationnel	Secteur isolable	31 mars 2023	31 mars 2022
Transport de lots brisés américain	Transport de lots brisés	7 590	-
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	1 042	776
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	12	371
Transport de lots complets américain	Transport de lots complets	-	(1 413)
Logistique	Logistique	29 522	24 216
		38 166	23 950

c) Contrepartie conditionnelle

La contrepartie conditionnelle pour le trimestre clos le 31 mars 2023 est liée à des regroupements d'entreprises non significatives et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. La juste valeur a été déterminée en tenant compte des flux de trésorerie

estimatifs actualisés selon un taux de 8,2%. Ces contreparties sont conditionnelles à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour une période future. Le montant maximum payable est de 2,0 M\$ dans moins d'un an et 12,6 M\$ dans 2 ans.

Au 31 mars 2023, la balance de la contrepartie conditionnelle est de 17,2 M\$ (31 décembre 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. Aucun ajustement significatif n'a été apporté aux justes valeurs provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent durant le trimestre clos le 31 mars 2023.

6. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Clients et autres débiteurs	92 020	(124 024)
Fournitures en stock	2 852	(1 297)
Charges payées d'avance	(11 374)	(8 248)
Fournisseurs et autres créditeurs	(32 661)	(2 675)
	50 837	(136 244)

7. Immobilisations corporelles

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2022		1 166 990	1 501 548	204 788	2 873 326
Regroupements d'entreprises	5	19 488	9 045	391	28 924
Autres additions		13 572	56 539	4 821	74 932
Cessions		(215)	(69 292)	(973)	(70 480)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(11 161)	-	-	(11 161)
Reclassement entre catégories*		-	34 361	(34 361)	-
Incidence des variations des taux de change		828	2 027	384	3 239
Solde au 31 mars 2023		1 189 502	1 534 228	175 050	2 898 780

Amortissement

Solde au 31 décembre 2022		83 140	543 272	114 959	741 371
Amortissement		5 412	48 925	4 710	59 047
Cessions		(215)	(52 868)	(894)	(53 977)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(1 499)	-	-	(1 499)
Reclassement entre catégories*		-	10 290	(10 290)	-
Incidence des variations des taux de change		163	1 061	285	1 509
Solde au 31 mars 2023		87 001	550 680	108 770	746 451

Valeurs comptables nettes

Solde au 31 décembre 2022		1 083 850	958 276	89 829	2 131 955
Solde au 31 mars 2023		1 102 501	983 548	66 280	2 152 329

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

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

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

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2022		528 791	252 043	3 797	784 631
Autres additions		5 210	17 328	172	22 710
Regroupements d'entreprises	5	189	1 382	-	1 571
Décomptabilisation**		(13 151)	(30 077)	(505)	(43 733)
Incidence des variations des taux de change		993	316	6	1 315
Solde au 31 mars 2023		522 032	240 992	3 470	766 494
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2022		286 256	114 971	1 764	402 991
Amortissement		16 089	15 119	227	31 435
Décomptabilisation*		(8 973)	(28 283)	(569)	(37 825)
Incidence des variations des taux de change		476	211	2	689
Solde au 31 mars 2023		293 848	102 018	1 424	397 290
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2022		242 535	137 072	2 033	381 640
Solde au 31 mars 2023		228 184	138 974	2 046	369 204

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

9. Immobilisations incorporelles

	Note	Autres immobilisations incorporelles					Total
		Goodwill	Relations clients	Marques de commerce	Clauses de non concurrence	Techno- logies de l'information	
Coût							
Solde au 31 décembre 2022		1 359 345	513 697	42 680	20 007	35 122	1 970 851
Regroupements d'entreprises	5	38 166	32 329	1 722	1 305	22	73 544
Autres additions		-	-	-	-	990	990
Incidence des variations des taux de change		2 334	611	104	47	37	3 133
Solde au 31 mars 2023		1 399 845	546 637	44 506	21 359	36 171	2 048 518
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2022		78 012	244 252	27 050	10 130	19 297	378 741
Amortissement		-	10 490	1 206	996	881	13 573
Incidence des variations des taux de change		125	339	50	16	31	561
Solde au 31 mars 2023		78 137	255 081	28 306	11 142	20 209	392 875
Valeurs comptables nettes							
Solde au 31 décembre 2022		1 281 333	269 445	15 630	9 877	15 825	1 592 110
Solde au 31 mars 2023		1 321 708	291 556	16 200	10 217	15 962	1 655 643

10. Placements

	Au 31 mars 2023	Au 31 décembre 2022
Placements - Niveau 1	90 850	71 979
Placements - Niveau 3	14 024	13 985
	104 874	85 964

Les placements de niveau 1 incluent 983 014 actions de ArcBest Corporation (NYSE: ARCB) qui ont été évalués à la juste valeur de marché avec le cours de l'action accessible au public. Les placements de niveau 3 ont été évalués basés sur la performance de la compagnie au 31 mars 2023. Le Groupe a choisi de désigner ces placements comme juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

11. Dette à long terme

	Au 31 mars 2023	Au 31 décembre 2022
Passifs non courants		
Débenture non garantie	147 688	147 233
Billets de premier rang non garantis	1 075 974	1 075 702
Contrats de vente conditionnelle	46 605	55 735
	1 270 267	1 278 670
Passifs courants		
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	32 998	37 087
	32 998	37 087

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

	Note	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Solde au début de la période		1 315 757	1 608 094
Produits tirés de la dette à long terme		-	310 025
Regroupements d'entreprises	5	-	229
Remboursement de la dette à long terme		(13 495)	(337 339)
Augmentation nette des facilités renouvelables		-	114 030
Amortissement des frais de financement reportés		325	388
Incidence des variations des taux de change		3 754	15 138
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net		(3 076)	(8 762)
Solde à la fin de la période		1 303 265	1 701 803

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont la taille totale était de 932,2 M\$ au 31 mars 2023 (929,6 M\$ au 31 décembre 2022) et un crédit supplémentaire de 186,3 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son contrat de crédit syndiqué renouvelable.

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

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 2032, et 2037, et portant intérêt fixe aux taux de 3,50% et 3,80%, respectivement. Des frais de financement reportés de 0,3 M\$ ont été comptabilisés à la suite de la transaction.

Le 23 mars 2022, la Société a reçu un produit additionnel de 100 M\$ provenant de l'amendement et reformulation du contrat de dette signé le 2 juillet 2021, sous forme de billets de premier rang non garantis en tant que troisième tranche venant à échéance le 2 avril 2034, et portant intérêt fixe au taux de 3,55%. Des frais de financement reportés de 0,1 M\$ ont été comptabilisés à la suite de la transaction.

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

Les émissions de dettes décrites ci-haut sont assujetties à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Il s'agit des mêmes clauses restrictives exigées précédemment par le contrat de crédit syndiqué renouvelable du Groupe et décrit à la note 26(f) des états financiers annuels consolidés 2022.

12. Obligations locatives

	Au 31 mars 2023	Au 31 décembre 2022
Obligations locatives courantes	114 460	115 934
Obligations locatives non courantes	285 494	297 105
	399 954	413 039

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

	Note	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Solde au début de la période		413 039	429 206
Regroupements d'entreprises	5	1 571	3 875
Additions		22 710	16 161
Décomptabilisation*		(6 715)	(7 511)
Remboursement		(31 335)	(30 627)
Incidence des variations des taux de change		684	2 489
Solde à la fin de la période		399 954	413 593

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

Options de prolongation

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

Les obligations locatives incluent un montant de 13,5 M\$ (31 décembre 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 370,2 M\$ (31 décembre 2022 – 377,7 M\$).

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

Flux de trésorerie contractuels

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

	Au 31 mars 2023
Moins de 1 an	127 764
De 1 à 5 ans	251 577
Plus de 5 ans	60 990
	440 331

13. Avantages du personnel

Le Groupe dispose de divers régimes d'avantages sociaux, principalement les régimes de retraite de TForce Freight et les régimes de retraite de TFI International, en vertu desquels les participants ont droit à des prestations lorsque les exigences de participation sont satisfaites. Des informations complémentaires relatives aux régimes de retraite sont fournies dans la *Note 16 - Avantages du personnel* des états financiers annuels consolidés 2022.

Le coût net des prestations et cotisations de retraite sont comme suite pour les régimes de retraite de TForce Freight :

	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Coût des services rendus (Revenus) charge d'intérêts	17 458 (256)	31 280 52
Coût net des prestations	17 202	31 332
Cotisations de retraite	-	25 750

Le régime de retraite est financé conformément aux exigences de financement prévues par la « *Employee Retirement Income Security Act* ».

14. Provisions

	Autoassurance	Autre	Total
Au 31 mars 2023			
Provisions courantes	34 520	8 509	43 029
Provisions non courantes	65 195	59 505	124 700
	99 715	68 014	167 729
Au 31 décembre 2022			
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. Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges de 35,9 M\$ (31 décembre 2022 – 42,3 M\$) et des passifs d'assainissement environnemental de 19,8 M\$ (31 décembre 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.

15. Capital social et autres éléments des capitaux propres

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

(en actions)	Note	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Solde au début de la période		86 539 559	92 152 893
Actions rachetées et annulées		(59 800)	(735 600)
Options d'achat d'actions exercées	17	291 438	182 061
Solde à la fin de la période		86 771 197	91 599 354

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

	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Solde au début de la période	1 089 229	1 133 181
Actions rachetées et annulées	(631)	(8 061)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	6 701	4 202
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	2 421	1 497
Émission d'actions sur le règlement des UAR et UAP, après impôts	28 420	12
Solde à la fin de la période	1 126 140	1 130 831

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre ») qui a débuté le 2 novembre 2022 et qui expirera le 1 novembre 2023, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 6 370 199 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 mars 2023 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 496 620 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

Pendant le trimestre clos le 31 mars 2023, la Société a racheté 59 800 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 100,27\$ par action pour un prix d'achat total de 6,0 M\$ en lien avec l'offre. Pendant le trimestre clos le 31 mars 2022, la Société a racheté 735 600 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 100,64\$ par action pour un prix d'achat total de 74,0 M\$ en lien avec l'offre précédente. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, soit un montant de 5,4 M\$ (66,0 M\$ en 2022), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

16. Résultat par action

Résultat de base par action

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

(en milliers de dollars et en actions)	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Bénéfice net	111 918	147 723
Actions ordinaires émises au début de la période	86 539 559	92 152 893
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	99 570	39 592
Incidence du rachat d'actions propres	(57 400)	(222 460)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	86 581 729	91 970 025
Bénéfice de base par action (en dollars)	1,29	1,61

Bénéfice dilué par action

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

(en milliers de dollars et en actions)	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Bénéfice net	111 918	147 723
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	86 581 729	91 970 025
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions, unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance	1 332 530	1 968 237
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	87 914 259	93 938 262
Bénéfice dilué par action (en dollars)	1,27	1,57

Au 31 mars 2023, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (nul au 31 mars 2022); aucune étant antidilutive.

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

17. Paiements fondés sur des actions

Régime d'options d'achat d'actions (régulé en instruments de capitaux propres)

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

(en milliers d'options et en dollars)	Trimestre clos le 31 mars 2023		Trimestre clos le 31 mars 2022	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de la période	1 302	27,89	2 061	25,70
Options exercées	(291)	23,97	(182)	22,42
Solde à la fin de la période	1 011	29,02	1 879	26,01
Options exerçables à la fin de la période	981	28,68	1 523	24,50

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

(en milliers d'options et en dollars)	Options en circulation		Options exerçables	
	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)	Nombre d'options	
Prix d'exercice				
18,83	12	0,3	12	
26,82	61	0,9	61	
23,70	299	1,9	299	
30,71	561	2,9	561	
40,41	78	4,3	48	
	1 011	2,6	981	

Parmi les options en circulation au 31 mars 2023, un nombre total de 874 526 (1 106 883 au 31 décembre 2022) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant le trimestre clos le 31 mars 2023, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 120,16 \$ (106,16 \$ au 31 mars 2022).

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 0,1 M\$ (0,1 M\$ au 31 mars 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en vertu du régime d'options d'achat d'actions pour le trimestre clos le 31 mars 2023 ou 31 mars 2022.

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 :

(en unités)	Trimestre clos le 31 mars 2023		Trimestre clos le 31 mars 2022	
Solde au début de la période	310 128		306 554	
Payés	(51 925)		-	
Éteintes	(170)		-	
Dividendes payés en unités	1 017		724	
Solde à la fin de la période	259 050		307 278	

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 0,3 M\$ (0,3 M\$ au 31 mars 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 5,1 M\$ en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées pour le trimestre terminé le 31 mars 2023 (gain de 2.1 M\$ au 31 mars 2022). Au 31 mars 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 30,9 M\$ (31,0 M\$ au 31 décembre 2022).

Régimes d'unités d'actions restreintes et d'unités d'actions de performance subordonnées aux résultats (régulé 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 restreintes (« UAR ») et d'unités d'actions de performance (« UAP »). Les UAR sont uniquement soumises à une condition d'acquisition basée sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution, tandis que 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. 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.

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 tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

	Trimestre clos le 31 mars 2023		Trimestre clos le 31 mars 2022	
	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>				
Solde au début de la période	272	58,33	272	54,27
Unités attribuées	55	115,51	63	98,27
Unités ré-investies	1	56,63	-	-
Unités réglées	(134)	32,94	-	-
Unités éteintes	(1)	85,37	(1)	72,11
Solde à la fin de la période	193	92,11	334	62,52

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

	UAR en circulation	
	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>		
Juste valeur à la date d'octroi		
83,28	10	0,1
70,59	70	0,9
98,27	58	1,9
115,51	55	2,9
	193	1,7

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

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR acquises durant le trimestre clos le 31 mars 2023 était de 115,13\$ (néant en 2022).

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 1,6 M\$ (2,3 M\$ au 31 mars 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 31 mars 2023, un nombre total de 122 189 (171 790 au 31 décembre 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 bénéfices. Les estimations liées au bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur le résultat sont révisées au cours de la période d'acquisition des droits et le montant cumulé comptabilisé à chaque date de clôture est basé sur le nombre d'instruments de capitaux propres pour lesquels les conditions de service et hors marché devraient être satisfaites. Elle est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 135,15\$ par unité à la date d'attribution et de 135,15\$ par unité au 31 mars 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 bénéfices. Les estimations liées au bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur le résultat sont révisées au cours de la période d'acquisition des droits et le montant cumulé comptabilisé à chaque date de clôture est basé sur le nombre d'instruments de capitaux propres pour lesquels les conditions de service et hors marché devraient être satisfaites. Elle est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 100,43 \$ par unité à la date d'attribution et de 120,08\$ par unité au 31 mars 2023.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

	Trimestre clos le 31 mars 2023		Trimestre clos le 31 mars 2022	
	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>				
Solde au début de la période	261	62,87	226	52,25
Unités attribuées	55	135,15	63	100,43
Unités ré-investies	2	63,09	-	-
Unités réglées	(267)	32,70	-	-
Unités ajoutées dues aux conditions de performance	134	32,93	-	-
Unités éteintes	(1)	95,96	(1)	78,04
Solde à la fin de la période	184	106,27	288	62,70

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

	UAP en circulation	
	Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
<i>(en milliers d'UAP et en dollars)</i>		
Juste valeur à la date d'octroi		
89,64	70	0,9
100,43	59	1,9
135,15	55	2,9
	184	1,8

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAP acquises durant le trimestre clos le 31 mars 2023 était de 115,13\$ (néant en 2022).

Pour le trimestre clos le 31 mars 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 1,6 M\$ (1,6 M\$ au 31 mars 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 mars 2023, un nombre total de 122 189 (171 790 au 31 décembre 2022) est détenu par les principaux dirigeants.

18. Charges liées aux matières et aux services

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

	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Entrepreneurs indépendants	707 870	848 340
Charges liées à l'exploitation des véhicules	232 410	292 068
	940 280	1 140 408

19. Produits financiers et charges financières

Comptabilisation dans le bénéfice :

<i>Charges (produits)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	11 904	12 131
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 788	3 361
Revenus d'intérêts	(1 362)	(23)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	50	(43)
(Gain) perte de change, montant net	(348)	307
Autres charges financières	3 097	4 456
Charges financières nettes	17 129	20 189
Présentation en tant que :		
Produits financiers	(1 710)	(66)
Charges financières	18 839	20 255

20. Charge d'impôt sur le résultat

Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :

	Trimestre clos le 31 mars 2023	Trimestre clos le 31 mars 2022
Charge d'impôt exigible		
Période considérée	40 990	52 435
Ajustement des périodes précédentes	(391)	(125)
	40 599	52 310
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	(4 130)	(3 246)
Variation du taux d'impôt	723	339
Ajustement des périodes précédentes	163	2 451
	(3 244)	(456)
Charge d'impôt sur le résultat	37 355	51 854

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

	Trimestre clos le 31 mars 2023		Trimestre clos le 31 mars 2022	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		149 273		199 577
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	39 557	26,5%	52 888
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidences des taux d'impôt des différentes juridictions	0,4%	589	0,0%	54
Variation du taux d'impôt	0,5%	723	0,2%	339
Charges non déductibles	0,1%	215	0,4%	822
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt	-2,5%	(3 746)	-2,4%	(4 801)
Ajustement des périodes précédentes	-0,2%	(228)	1,2%	2 326
Impôt sur les distributions multinationales	0,2%	245	0,1%	226
	25,0%	37 355	26,0%	51 854

21. Éventualités, lettres de crédit et autres engagements**a) Éventualités**

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

b) Lettres de crédit

Au 31 mars 2023, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 68,4 M\$ (66,8 M\$ au 31 décembre 2022).

c) Autres engagements

Au 31 mars 2023, le Groupe avait 154,3 M\$ d'engagements d'achat (149,8 M\$ au 31 décembre 2022) et 34,6 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (13,9 M\$ au 31 décembre 2022).

INFORMATION CORPORATIVE

BUREAU ADMINISTRATIF

96, Disco Road
Etobicoke (Ontario) M9W 0A3
Téléphone : 647 725-4500

SIÈGE SOCIAL

8801, route Transcanadienne, bureau 500
Montréal (Québec) H4S 1Z6
Téléphone : 514 331-4000
Télécopieur : 514 337-4200

Site Web : www.tfiintl.com
Courriel : administration@tfiintl.com

AUDITEURS

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

INSCRIPTION BOURSIÈRE

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

INSTITUTIONS FINANCIÈRES

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

*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