



T2 Deuxième rapport trimestriel

Trimestre clos le 30 juin 2023



RAPPORT DE GESTION

Pour le deuxième trimestre clos le
30 juin 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.....	8
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL	15
PERSPECTIVES.....	18
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES.....	19
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	19
RISQUES ET INCERTITUDES.....	29
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES.....	46
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES	47
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	47

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2023 et sa performance du trimestre et du semestre correspondants, clos le 30 juin 2022, et passe en revue la situation financière de la Société au 30 juin 2023. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 31 juillet 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 30 juin 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 31 juillet 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

(non audité) (en milliers de dollars US, sauf les données par action)	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
	Revenus avant la surcharge de carburant	1 549 451	1 989 450	1 650 970	3 109 878	3 883 298
Surcharge de carburant	241 815	432 867	185 738	531 565	730 538	275 411
Total des revenus	1 791 266	2 422 317	1 836 708	3 641 443	4 613 836	2 985 515
BAlIA ajusté ¹	300 291	441 900	285 379	564 497	771 854	461 576
Bénéfice opérationnel	192 417	390 970	470 921	358 819	610 736	572 666
Bénéfice net	128 234	276 825	411 765	240 152	424 548	478 652
Bénéfice net ajusté ¹	138 915	241 149	137 221	255 398	398 724	210 858
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	200 386	247 825	298 655	432 520	385 516	453 850
Flux de trésorerie disponibles ¹	138 079	309 587	267 932	333 786	401 358	411 403
Données par action						
BPA – dilué	1,47	3,00	4,32	2,74	4,56	5,01
BPA ajusté – dilué ¹	1,59	2,61	1,44	2,92	4,28	2,21
Dividendes	0,35	0,27	0,23	0,70	0,54	0,46
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAlIA ajusté ¹	19,4%	22,2%	17,3%	18,2%	19,9%	17,0%
Amortissement des immobilisations corporelles	4,0%	3,3%	3,4%	3,9%	3,4%	3,6%
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,1%	1,6%	1,7%	2,0%	1,6%	1,9%
Amortissement des immobilisations incorporelles	0,9%	0,7%	0,8%	0,9%	0,7%	1,0%
Marge d'exploitation ¹	12,4%	19,7%	28,5%	11,5%	15,7%	21,1%
Ratio d'exploitation ajusté ¹	87,6%	83,4%	88,7%	88,7%	85,8%	89,5%

Faits saillants du deuxième trimestre

- Le bénéfice opérationnel s'est établi à 192,4 M\$ au deuxième trimestre comparativement à 391,0 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent. La baisse découle principalement de la réduction des volumes de fret, de la réduction de 60,6 M\$ des gains réalisés sur la vente de biens immobiliers détenus en vue de la vente, des charges de 5,8 M\$ liées aux systèmes de TI et des charges de transition connexes dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, d'un écart défavorable de 5,3 M\$ dans la réévaluation à la valeur de marché des unités d'action pour les administrateurs, d'une incidence défavorable du change¹ de 6,1 M\$ par rapport à la même période l'an dernier et d'un montant de 23,0 M\$ lié à la cession de CFI.
- Le bénéfice net a atteint 128,2 M\$, comparativement à 276,8 M\$ au deuxième trimestre de 2022. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») de 1,47 \$ se compare à celui de 3,00 \$ au deuxième trimestre de 2022, dû en partie aux éléments discutés ci-dessus.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 138,9 M\$ se compare à 241,1 M\$ au deuxième trimestre de 2022, dû en partie aux éléments susmentionnés.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 1,59 \$ se compare à 2,61 \$ au deuxième trimestre de 2022, dû en partie aux éléments susmentionnés.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 200,4 M\$, comparativement à 247,8 M\$ au deuxième trimestre de 2022.
- Les flux de trésorerie disponibles¹, mesure non conforme aux IFRS, se sont établis à 138,1 M\$, comparativement à 309,6 M\$ au deuxième trimestre de 2022, la diminution étant principalement attribuable à la réduction des volumes de fret et de 89,5 M\$ de ventes de biens immobiliers au cours de la période correspondante de l'exercice précédent.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier a diminué de 26 % pour s'établir à 27,1 M\$;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a diminué de 57 % pour s'établir à 80,7 M\$, en raison principalement de la baisse des volumes et d'un gain sur la vente de biens immobiliers de 54,6 M\$ au cours de la période correspondante de l'exercice précédent;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a diminué de 48 % pour s'établir à 66,2 M\$, en raison en partie de la vente des activités de CFI qui a représenté un apport de 22,8 M\$ ainsi que d'un gain sur la vente de biens immobiliers de 6,2 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique a diminué de 22 % pour s'établir à 32,9 M\$.
- Le 15 juin 2023, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,35 \$ par action, versé le 17 juillet 2023, une hausse de 30 % par rapport au dividende trimestriel de 0,27 \$ par action déclaré au deuxième trimestre de 2022. Le dividende annualisé représente 14,8 % des flux de trésorerie disponibles des douze derniers mois¹.
- Au cours du trimestre, TFI International a acquis SM Freight qui sera exploitée dans le secteur du transport de lots complets, Launch Logistics qui sera exploitée dans le secteur de la logistique et Placements Jonadagi qui sera exploitée dans le secteur du transport de lots complets. Après la fin du trimestre, TFI International a conclu l'acquisition de Siemens Transportation Group qui sera exploitée dans le secteur du transport de lots brisés.

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

À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL

Services

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

- 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 30 juin 2023, la Société comptait 24 055 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 28 286 employés au 30 juin 2022. Le nombre d'employés sur douze mois a diminué de 4 231; les acquisitions ont entraîné un ajout de 995 employés, qui a par contre été annulé par la baisse de 2 865 employés attribuable à la vente de CFI et à la rationalisation qui a touché 2 361 employés principalement dans le secteur du transport de lots brisés. La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis par rapport à celui des autres transporteurs américains et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

Équipement

La Société est d'avis qu'elle dispose de la plus importante flotte de camions au Canada et a une importante présence sur le marché des États-Unis. Au 30 juin 2023, la Société comptait 11 754 camions, 34 018 remorques et 7 298 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 30 juin 2022, il y avait 13 206 camions, 48 817 remorques et 6 845 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 30 juin 2023, la Société comptait 548 installations, comparativement à 567 installations au 30 juin 2022. Sur ces 548 installations, 247 sont situées au Canada, soit 164 dans l'Est et 83 dans l'Ouest, respectivement. La Société a également 301 installations aux États-Unis. Au cours des 12 derniers mois, 23 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 19 le nombre total d'installations, principalement dans les secteurs du transport de lots brisés et de la livraison de colis et de courrier.

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 (54 % du total des revenus)

Commerce de détail	22 %
Produits manufacturés	17 %
Secteur automobile	13 %
Matériaux de construction	10 %
Métaux et mines	7 %
Aliments et boissons	7 %
Services	6 %
Produits chimiques et explosifs	5 %
Produits forestiers	3 %
Énergie	3 %
Conteneurs maritimes	1 %
Gestion des déchets	1 %
Autres	4 %

(Pour le semestre clos le 30 juin 2023)

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 sept entreprises en 2023 jusqu'à la fin du deuxième 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.

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

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

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

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont atteint au total 1 791,3 M\$ comparativement à 2 422,3 M\$ au deuxième trimestre de 2022. Cette diminution est attribuable à la vente des activités mexicaines de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif de CFI (collectivement appelées « CFI ») qui avait des revenus de 162,2 M\$ en 2022, à la diminution des volumes attribuable à une baisse des revenus de 518,0 M\$ ainsi qu'à l'incidence défavorable du change¹ sur les revenus canadiens s'élevant à 36,5 M\$ en raison du recul du dollar canadien par rapport au dollar américain. Cette diminution a été annulée par l'augmentation de 85,6 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont atteint au total 3 641,4 M\$ comparativement à 4 613,8 M\$ au deuxième trimestre de 2022. Cette diminution est attribuable à la vente de CFI qui avait des revenus de 307,6 M\$ en 2022, aux volumes qui ont contribué à une baisse de 733,8 M\$ des revenus et à l'incidence défavorable du change¹ sur les revenus canadiens s'élevant à 86,8 M\$ en raison du recul du dollar canadien par rapport au dollar américain. Cette diminution a été annulée par l'augmentation de 155,8 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 432,5 M\$, passant de 2 031,3 M\$ au deuxième trimestre de 2022 à 1 598,8 M\$. La diminution due à une diminution des charges opérationnelles des activités existantes était de 357,1 M\$ alors que les revenus diminuaient et de 153,9 M\$ relié à la vente de CFI. Cette baisse a été partiellement annulée par une augmentation de 78,5 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 170,4 M\$, s'établissant à 655,9 M\$, comparativement à 826,3 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de la baisse des revenus annulée par une augmentation de 36,3 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 492,4 M\$, en baisse de 20 % par rapport à 618,8 M\$ au deuxième 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 21,1 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises.

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

Les 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 22,1 M\$ ou 17 % pour la période de trois mois close le 30 juin 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 81,3 M\$, passant de 85,2 M\$ au deuxième trimestre de 2022 à 3,9 M\$. Cette diminution est principalement attribuable à 14,7 M\$ de profit sur la vente de matériel roulant et équipement de CFI en 2022 ainsi qu'à une diminution de 60,5 M\$ des gains réalisés sur les actifs détenus en vue de la vente, car un établissement important a été vendu au deuxième trimestre de 2022.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 720,5 M\$, passant de 4,00 G\$ en 2022 à 3,28 G\$ en 2023. Cette diminution est principalement due à une baisse de 564,4 M\$ au sein des activités existantes, attribuable à une diminution des revenus, et à la vente de CFI, qui a entraîné des charges opérationnelles de 295,1 M\$ au cours de la période correspondante de l'exercice précédent. Cette diminution est en partie annulée par l'augmentation de 139,1 M\$ des charges opérationnelles liées aux acquisitions d'entreprises.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 192,4 M\$, comparativement à 391,0 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 une réduction de 60,6 M\$ des gains réalisés sur la vente de biens immobiliers détenus en vue de la vente, des charges de 6,4 M\$ liées aux systèmes de TI et des charges de transition connexes dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis, d'un écart défavorable de 5,3 M\$ dans la réévaluation à la valeur de marché des unités d'action pour les administrateurs, d'une incidence défavorable du change¹ de 6,1 M\$ par rapport à la même période l'an dernier et d'un montant de 23,0 M\$ lié à la cession de CFI. La marge d'exploitation en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant s'est établie à 12,4 % comparativement à 19,7 % au deuxième trimestre de 2022.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 358,8 M\$, comparativement à 610,7 M\$ pour la période correspondante de 2022.

Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Charges financières (produits financiers)				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	12 511	14 146	24 415	26 277
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 796	3 262	7 584	6 623
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(1 219)	(60)	(2 581)	(83)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	384	72	434	29
(Gain) perte de change, montant net	(429)	(105)	(777)	202
Autres	3 687	4 222	6 784	8 678
Charges financières, montant net	18 730	21 537	35 859	41 726

Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Les charges d'intérêt sur la dette à long terme pour le trimestre clos le 30 juin 2023 ont diminué de 1,6 M\$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent, car la réduction du niveau moyen de la dette, qui est passée de 1,71 G\$ à 1,35 G\$, a été annulée par une augmentation du taux d'intérêt.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, la charge d'intérêts sur la dette à long terme avait diminué de 1,9 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison principalement d'une baisse du niveau moyen d'endettement, qui était de 1,34 G\$ en 2023 comparativement à 1,67 G\$ en 2022.

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

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, un gain de change de 20,9 M\$ (gain de 23,8 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 30 juin 2022, une perte de change de 32,0 M\$ (perte de 27,8 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

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.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, un gain de change de 24,0 M\$ (gain de 26,9 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 semestre clos le 30 juin 2022, une perte de change de 23,2 M\$ (perte de 20,2 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, le taux d'imposition effectif de la Société était de 26,2 %. La charge d'impôt sur le résultat de 45,5 M\$ tient compte d'un écart favorable de 0,6 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 46,0 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 3,6 M\$ compensées par un écart défavorable de 2,8 M\$ des impôts dans de multiples territoires.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, le taux d'imposition effectif de la Société était de 25,6 %. La charge d'impôt sur le résultat de 82,8 M\$ présentait un écart favorable de 2,8 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 85,6 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 7,3 M\$, annulé partiellement par une variation négative de 3,0 M\$ des impôts dans de multiples territoires.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Bénéfice net	128					
	234	276 825	411 765	240 152	424 548	478 652
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	14 756	12 972	12 822	27 448	26 069	26 127
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	384	72	(96)	434	29	163
(Gain) perte de change, montant net	(429)	(105)	(695)	(777)	202	(733)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(283 593)	—	—	(283 593)
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(295)	(60 850)	100	(6 525)	(60 894)	(3 723)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	5	—	—	5
Incidence fiscale des ajustements	(3 735)	12 235	(3 087)	(5 334)	8 770	(6 040)
Bénéfice net ajusté¹	138 915	241 149	137 221	255 398	398 724	210 858
BPA ajusté – de base¹	1,61	2,66	1,47	2,96	4,37	2,26
BPA ajusté – dilué¹	1,59	2,61	1,44	2,92	4,28	2,21

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 128,2 M\$, par rapport à 276,8 M\$ au deuxième 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 138,9 M\$ par rapport à 241,1 M\$ au deuxième trimestre de 2022, soit une diminution de 42 %, ou 102,2 M\$. BPA ajusté, entièrement dilué¹, de 1,59 \$ comparativement à 2,61 \$ au deuxième 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 30 juin 2023							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	115 588	672 827	410 680	361 767	—	(11 411)	1 549 451
% du total des revenus ²	8%	45%	27%	21%	—	—	100%
BAIIA ajusté ³	33 405	123 056	114 890	43 245	(14 305)	—	300 291
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	28,9%	18,3%	28,0%	12,0%	—	—	19,4%
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	27 104	80 672	66 183	32 893	(14 435)	—	192 417
Marge d'exploitation ^{3,4}	23,4%	12,0%	16,1%	9,1%	—	—	12,4%
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	166 464	2 087 795	1 047 821	253 424	260 525	—	3 816 029
Dépenses en immobilisations, montant net ³	1 795	33 553	15 191	244	23	—	50 806
Trimestre clos le 30 juin 2022							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	125 082	870 176	556 894	453 701	—	(16 403)	1 989 450
% du total des revenus ²	7%	45%	29%	19%	—	—	100%
BAIIA ajusté ³	43 576	171 821	176 899	52 254	(2 650)	—	441 900
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	34,8%	19,7%	31,8%	11,5%	—	—	22,2%
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	36 800	187 284	127 370	42 368	(2 852)	—	390 970
Marge d'exploitation ^{3,4}	29,4%	21,5%	22,9%	9,3%	—	—	19,7%
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	188 106	2 239 109	1 419 984	300 297	131 039	—	4 278 535
Dépenses en immobilisations, montant net ³	301	17 939	2 087	28	(35)	—	20 320
Semestre clos le 30 juin 2023							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	228 148	1 363 689	824 805	717 018	—	(23 782)	3 109 878
% du total des revenus ²	8%	45%	27%	20%	—	—	100%
BAIIA ajusté ³	67 130	218 004	229 859	84 738	(35 234)	—	564 497
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	29,4%	16,0%	27,9%	11,8%	—	—	18,2%
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	54 427	138 612	136 679	64 603	(35 502)	—	358 819
Marge d'exploitation ^{3,4}	23,9%	10,2%	16,6%	9,0%	—	—	11,5%
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	166 464	2 087 795	1 047 821	253 424	260 525	—	3 816 029
Dépenses en immobilisations, montant net ³	4 419	73 610	8 980	345	75	—	87 429
Semestre clos le 30 juin 2022							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	249 662	1 705 575	1 072 819	889 079	—	(33 837)	3 883 298
% du total des revenus ²	7%	45%	28%	20%	—	—	100%
BAIIA ajusté ³	76 515	304 093	304 111	96 579	(9 444)	—	771 854
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	30,6%	17,8%	28,3%	10,9%	—	—	19,9%
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	62 885	282 054	198 398	77 250	(9 851)	—	610 736
Marge d'exploitation ^{3,4}	25,2%	16,5%	18,5%	8,7%	—	—	15,7%
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	188 106	2 239 109	1 419 984	300 297	131 039	—	4 278 535
Dépenses en immobilisations, montant net ³	3 447	63 216	(3 819)	535	46	—	63 425

¹ Inclut les revenus intersectoriels.

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

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

⁴ En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

Livraison de colis et courrier

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
Total des revenus	142 239		166 465		287 443		319 300	
Surcharge de carburant	(26 651)		(41 383)		(59 295)		(69 638)	
Revenus	115 588	100,0 %	125 082	100,0 %	228 148	100,0 %	249 662	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	42 477	36,7 %	38 393	30,7 %	81 125	35,6 %	85 259	34,1 %
Charges liées au personnel	33 421	28,9 %	36 967	29,6 %	67 479	29,6 %	74 812	30,0 %
Autres charges opérationnelles	6 662	5,8 %	6 657	5,3 %	13 583	6,0 %	13 778	5,5 %
Amortissement des immobilisations corporelles	2 929	2,5 %	3 286	2,6 %	5 974	2,6 %	6 627	2,7 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 215	2,8 %	3 326	2,7 %	6 414	2,8 %	6 675	2,7 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	157	0,1 %	164	0,1 %	315	0,1 %	328	0,1 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(205)	-0,2 %	(513)	-0,4 %	(338)	-0,1 %	(704)	-0,3 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(172)	-0,1 %	2	0,0 %	(831)	-0,4 %	2	0,0 %
Bénéfice opérationnel	27 104	23,4 %	36 800	29,4 %	54 427	23,9 %	62 885	25,2 %
BAILA ajusté¹	33 405	28,9 %	43 576	34,8 %	67 130	29,4 %	76 515	30,6 %
Rendement du capital investi¹		28,8 %		27,6 %				

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

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars américains)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	2022	Variation	%	2023	2022	Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,47 \$	0,51 \$	(0,04) \$	-7,8%	0,48 \$	0,49 \$	(0,01) \$	-2,0 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,38 \$	0,38 \$	— \$	—	0,38 \$	0,38 \$	— \$	—
Revenus par colis (excluant le carburant)	6,01 \$	6,07 \$	(0,06) \$	-1,0%	5,90 \$	6,07 \$	(0,17) \$	-2,8 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	138	149	(11)	-7,4%	273	295	(22)	-7,5 %
Colis (en milliers)	19 240	20 613	(1 373)	-6,7%	38 674	41 121	(2 447)	-6,0 %
Poids moyen par colis (en lb)	15,81	15,93	(0,12)	-0,8%	15,56	15,81	(0,15)	-1,6 %
Nombre moyen de véhicules	972	1 049	(77)	-7,3%	990	1 073	(82)	-7,6 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	11,26 \$	12,21 \$	(0,95) \$	-7,8%	11,17 \$	11,45 \$	(0,29) \$	-2,5 %

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 9,5 M\$, soit 8 %, par rapport à 125,1 M\$ en 2022 et se sont établis à 115,6 M\$. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse de 6,7 % du nombre de colis combiné à une baisse de 1,0 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant). La baisse des revenus par colis est principalement attribuable à une diminution de 0,8 % du poids moyen par colis. La diminution du nombre de colis est attribuable au ralentissement du marché, principalement dans le secteur des livraisons marchand-consommateur.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 21,5 M\$, soit 9 %, par rapport à 249,7 M\$ en 2022 et se sont établis à 228,1 M\$. Cette diminution est attribuable à une baisse de 2,8 % des revenus par colis (exclusion faite de la surcharge de carburant), combinée à une diminution de 6,0 % du nombre de colis, en raison principalement du ralentissement sur le marché marchand-consommateur.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 4,1 M\$, ou 11 %, en raison principalement de la diminution de 14,7 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant annulée en partie par une réduction de 8,8 M\$ des coûts directs de la main-d'œuvre externe et des sous-traitants, et de 1,1 M\$ des coûts du carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 3,5 M\$, ou 10 %, en raison d'un volume plus faible ayant entraîné une réduction des coûts directs de main-d'œuvre de 1,5 M\$, ainsi que des indemnités de licenciement et des salaires administratifs, pour une diminution combinée de 2,0 M\$.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 4,1 M\$, ou 5 %, en raison principalement d'une réduction de 11,0 M\$ des coûts directs de la main-d'œuvre externe et des sous-traitants, combinée à une diminution de 1,8 M\$ du coût du carburant et à une réduction de 0,8 M\$ des charges liées à l'entretien et aux réparations. Cette diminution a été partiellement neutralisée par la baisse de 10,3 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 7,3 M\$, ou 10 %, en raison essentiellement de la baisse de 3,7 M\$ des coûts directs de la main-d'œuvre et de la diminution de 2,8 M\$ des salaires administratifs ainsi que de la réduction de 0,9 M\$ du coût des indemnités de licenciement. La baisse des coûts directs de la main-d'œuvre est principalement attribuable à la diminution du volume global.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 9,7 M\$, ou 26,3 %. La marge d'exploitation est de 23,4 % au deuxième trimestre 2023, une diminution de 600 points de base par rapport à 29,4 % pour la période correspondante de 2022. Cette baisse du bénéfice opérationnel est principalement attribuable à la baisse du volume ainsi qu'aux conséquences défavorables de la baisse des revenus liés à la surcharge de carburant.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 8,5 M\$, ou 13,4 %. La marge d'exploitation de 23,9 % au deuxième trimestre 2023 se compare à celle de 25,2 % pour la période correspondante de 2022.

Le rendement du capital investi a augmenté de 120 points de base, passant de 27,6 % au cours des 12 derniers mois clos le 30 juin 2022 à 28,8 % au cours des 12 derniers mois clos le 30 juin 2023. Cette amélioration est principalement due à une réduction du capital investi.

Transport de lots brisés

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
Total des revenus	803 364		1 097 977		1 652 102		2 098 087	
Surcharge de carburant	(130 537)		(227 801)		(288 413)		(392 512)	
Revenus	672 827	100,0%	870 176	100,0%	1 363 689	100,0%	1 705 575	100,0%
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	201 569	30,0%	260 113	29,9%	402 825	29,5%	527 193	30,9%
Charges liées au personnel	293 894	43,7%	376 659	43,3%	629 215	46,1%	755 555	44,3%
Autres charges opérationnelles	54 169	8,1%	62 511	7,2%	115 379	8,5%	119 885	7,0%
Amortissement des immobilisations corporelles	32 818	4,9%	27 295	3,1%	62 855	4,6%	52 850	3,1%
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	7 759	1,2%	9 603	1,1%	15 517	1,1%	19 250	1,1%
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 079	0,3%	2 278	0,3%	4 166	0,3%	4 578	0,3%
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	171	0,0%	(919)	-0,1%	(1 626)	-0,1%	(1 220)	-0,1%
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(32)	-0,0%	(9)	-0,0%	(108)	-0,0%	69	0,0%
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(272)	-0,0%	(54 639)	-6,3%	(3 146)	-0,2%	(54 639)	-3,2%
Bénéfice opérationnel	80 672	12,0%	187 284	21,5%	138 612	10,2%	282 054	16,5%
BAIIA ajusté¹	123 056	18,3%	171 821	19,7%	218 004	16,0%	304 093	17,8%

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 américains)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	2022	Variation	%	2023	2022	Variation	%
Transport de lots brisés - États-Unis								
Revenus (en milliers de dollars) ¹	467 903	585 539	(117 636)	-20,1 %	928 246	1 166 961	(238 715)	-20,5 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	91,5%	88,0%			93,6%	89,3%		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	28,46 \$	29,84 \$	(1,38) \$	-4,6 %	28,94 \$	29,42 \$	(0,48) \$	-1,6 %
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	313,61 \$	322,08 \$	(8,47) \$	-2,6 %	313,49 \$	318,75 \$	(5,26) \$	-1,7 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	34,50 \$	39,00 \$	(4,50) \$	-11,5 %	35,80 \$	37,28 \$	(1,48) \$	-4,0 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	380,17 \$	420,90 \$	(40,73) \$	-9,7 %	387,84 \$	403,84 \$	(16,00) \$	-4,0 %
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	822	981	(159)	-16,2 %	1 604	1 983	(379)	-19,1 %
Expéditions (en milliers) ¹	1 492	1 818	(326)	-17,9 %	2 961	3 661	(700)	-19,1 %
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 102	1 079	23	2,1 %	1 083	1 083	0	0,0 %
Distance moyenne par trajet (en milles) ¹	1 106	1 097	9	0,8 %	1 097	1 101	(4)	-0,4 %
Nombre moyen de véhicules ⁴	4 136	4 908	(772)	-15,7 %	4 221	4 705	(484)	-10,3 %
Rendement du capital investi ²	16,0%	24,5%						
Transport de lots brisés - Canada								
Revenus (en milliers de dollars)	127 936	148 685	(20 749)	-14,0 %	252 748	291 182	(38 434)	-13,2 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	73,7%	69,1%			74,6%	74,0%		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	10,84 \$	11,63 \$	(0,79) \$	-6,8 %	10,69 \$	11,57 \$	(0,88) \$	-7,6 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	231,77 \$	249,89 \$	(18,12) \$	-7,3 %	233,16 \$	246,76 \$	(13,60) \$	-5,5 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	13,56 \$	15,45 \$	(1,89) \$	-12,2 %	13,66 \$	14,83 \$	(1,17) \$	-7,9 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	289,84 \$	331,78 \$	(41,94) \$	-12,6 %	297,99 \$	316,15 \$	(18,16) \$	-5,7 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	590	639	(49)	-7,7 %	1 182	1 258	(76)	-6,0 %
Expéditions (en milliers)	552	595	(43)	-7,2 %	1 084	1 180	(96)	-8,1 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 138	2 148	(10)	-0,5 %	2 181	2 132	49	2,3 %
Distance moyenne par trajet (en milles)	862	741	121	16,3 %	844	758	86	11,3 %
Nombre moyen de véhicules	782	792	(10)	-1,3 %	792	795	(3)	-0,4 %
Rendement du capital investi ²	21,1%	20,4%						

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

⁴ Au 30 juin 2023, le nombre de véhicules actifs était de 3 206.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 197,3 M\$ pour atteindre 672,8 M\$. Cette diminution est attribuable à plusieurs facteurs combinés, notamment la réduction de 20 %, ou 117,6 M\$ dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis, une réduction de 42 %, ou de 57,9 M\$, des revenus provenant de Ground with Freight Pricing (GFP) et une baisse de 14 %, ou 20,7 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 16,2 % du tonnage, combinée à une réduction de 4,6 % des revenus par cent livres (excluant le carburant) comparativement au deuxième trimestre de 2022. La réduction du tonnage dans le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis est attribuable à une diminution de 17,9 % du nombre d'expéditions partiellement annulée par une augmentation de 2,1 % 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 dans la seconde moitié de l'année dernière. La baisse des revenus provenant de GFP est la conséquence d'un volume inférieur de 50,2 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La réduction des revenus dans le secteur du transport de lots brisés au Canada est le fait d'une baisse de 7,7 % du tonnage, combinée à une baisse de 6,8 % des revenus par cent livres (excluant le carburant). La diminution du tonnage est le fait d'une baisse de 7,2 % du nombre d'expéditions, combinée à une baisse de 0,5 % 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 les services de transport sur la route et intermodaux de la Compagnie dans le secteur du transport de lots brisés.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 341,9 M\$ pour se chiffrer à 1 363,7 M\$. Avant les acquisitions d'entreprises, les revenus avaient diminué de 349,5 M\$, ou 20 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 58,5 M\$, ou 23 %, en raison principalement d'une réduction de 124,2 M\$ des coûts liés aux sous-traitants résultant de la baisse du volume, combinée à une réduction de 23,2 M\$ des charges liées au carburant, partiellement compensée par la baisse de 97,3 \$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 82,8 M\$, ou 22 %, en raison principalement d'une baisse des salaires directs et administratifs aux États-Unis causée par la réduction du volume au cours du trimestre et la baisse des coûts des prestations de retraite. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 8,3 M\$ ou 13 %, en raison essentiellement d'une réduction des frais de personnel externe, d'immobilier et de règlements judiciaires, partiellement compensés par une charge de TI ponctuelle de 3,4 M\$ liés à l'implémentation d'Oracle combinée à une augmentation de 2,4 M\$ des frais supplémentaires de l'entente de services de transition. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont augmenté de 20 %, ou 5,5 M\$, une tranche de 6,9 M\$ est liée à des charges d'amortissement plus élevées pour l'équipement et le matériel roulant dans les activités de transport de lots brisés aux États-Unis, annulée en partie par une réduction de 1,2 M\$ des charges d'amortissement des immeubles.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 124,4 M\$, ou 24 %, en raison essentiellement d'une diminution de 177,7 M\$ des coûts liés aux sous-traitants combinés à une baisse de 30,1 M\$ des charges liées au carburant, annulées partiellement par une diminution de 104,1 M\$ des revenus provenant de la surcharge de carburant, étant toutes liées à la baisse du volume. Les charges liées au personnel ont diminué de 126,3 M\$, ou 17 %, en raison principalement d'une baisse des salaires directs et administratifs aux États-Unis causée par la réduction du volume et des coûts de prestation de retraite. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 4,5 M\$, principalement en lien avec une baisse des charges liées au personnel externe, des frais immobiliers et de règlements judiciaires, mais est partiellement annulée par 13,7 M\$ de coûts reliés à l'entente de services de transition et à la mise en œuvre de nouveaux systèmes de comptabilité et de gestion des ressources humaines, alors que l'entreprise 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 19 %, ou 10,0 M\$, la majorité étant liée à des charges d'amortissement plus élevées pour l'équipement et le matériel roulant dans les activités de transport de lots brisés aux États-Unis.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 30 juin 2023 a diminué de 106,6 M\$ pour s'établir à 80,7 M\$. La majeure partie de la diminution, soit 93,7 M\$, provient des activités de transport de lots brisés aux États-Unis, ce qui comprend une réduction de 53,7 M\$ des gains réalisés sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés au Canada, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté pour s'établir à 73,7 % au deuxième trimestre de 2023, comparativement à 69,1 % pour la période correspondante de 2022. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés aux États-Unis a augmenté pour s'établir à 91,5 % au deuxième trimestre de 2023, comparativement à 88,0 % pour la période correspondante de 2022, l'augmentation étant principalement attribuable à la baisse du volume aux États-Unis et aux conséquences défavorables de la baisse des revenus de la surcharge de carburant au Canada.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, le bénéfice opérationnel s'est établi à 138,6 M\$ comparativement à 282,1 M\$ pour la période correspondante de 2022. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés au Canada, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté pour s'établir à

74,6 % au deuxième trimestre de 2023, comparativement à 74,0 % pour la période correspondante de 2022. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés aux États-Unis a augmenté pour s'établir à 93,6 % au deuxième trimestre de 2023, comparativement à 89,3 % pour la période correspondante de 2022.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, du secteur du transport de lots brisés au Canada, s'établissait à 21,1 % pour la période de douze mois terminée le 30 juin 2023, une augmentation de 70 points de base, par rapport à 20,4 % à l'exercice précédent. 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 dans les activités de transport de lots brisés aux États-Unis était de 16,0 % pour la période de douze mois terminée le 30 juin 2023, comparativement à 24,5 % à l'exercice précédent, principalement en raison de la baisse des résultats.

Transport de lots complets

<i>(non audité)</i> (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
Total des revenus	479 779		703 234		979 874		1 312 908	
Surcharge de carburant	(69 099)		(146 340)		(155 069)		(240 089)	
Revenus	410 680	100,0%	556 894	100,0%	824 805	100,0%	1 072 819	100,0%
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	169 299	41,2%	222 493	40,0%	345 187	41,9%	447 986	41,8%
Charges liées au personnel	117 098	28,5%	159 371	28,6%	232 018	28,1%	322 531	30,1%
Autres charges opérationnelles	12 901	3,1%	20 959	3,8%	27 597	3,3%	40 480	3,8%
Amortissement des immobilisations corporelles	25 946	6,3%	35 284	6,3%	51 419	6,2%	70 341	6,6%
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	17 091	4,2%	14 567	2,6%	33 746	4,1%	29 423	2,7%
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 698	1,4%	5 914	1,1%	11 420	1,4%	12 229	1,1%
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(3 454)	-0,8%	(22 880)	-4,1%	(9 730)	-1,2%	(42 214)	-3,9%
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(54)	-0,0%	52	0,0%	(126)	-0,0%	(75)	-0,0%
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(28)	-0,0%	(6 236)	-1,1%	(3 405)	-0,4%	(6 280)	-0,6%
Bénéfice opérationnel	66 183	16,1%	127 370	22,9%	136 679	16,6%	198 398	18,5%
BAlIA ajusté¹	114 890	28,0%	176 899	31,8%	229 859	27,9%	304 111	28,3%

<i>(non audité)</i>	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	2022	Variation	%	2023	2022	Variation	%
Données opérationnelles								
Transport spécialisé de lots complets²								
Revenus (en milliers de dollars US)	335 450	353 14	6	(17 696) 5,0 %	673 74	7 681 466	(7 719)	1,1 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	83,9%	78,8%			84,2%	82,8%		
Nombre moyen de camions	3 914	3 535	379	10,7 %	3 327	3 533	(206)	5,8 %
Nombre moyen de remorques	10 404	10 525	(121)	1,1 %	10 544	10 699	(155)	1,4 %
Âge des camions	3,4	3,9	(0,5)	8 %	3,4	3,9	(0,5)	8 %
Âge des remorques	12,2	12,6	(0,4)	3,2 %	12,2	12,6	(0,4)	3,2 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 199	1 086	113	10,4 %	1 184	1 090	95	8,7 %
Rendement du capital investi ¹	12,7%	11,2%						
Transport conventionnel de lots complets - Canada								
Revenus (en milliers de dollars US)	77 389	88 072	(10 684)	(12,1) %	154 98	9 164 379	(9 390)	5,7 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	84,3%	73,4%			82,7%	79,0%		
Millage total (en milliers)	25 618	23 560	2 058	8,7 %	50 589	46 719	3 870	8,3 %
Nombre moyen de camions	995	690	306	44,3 %	931	692	239	5 %
Nombre moyen de remorques	3 957	3 337	620	18,6 %	3 848	3 424	424	4 %
Âge des camions	3,3	3,1	0,2	6,5 %	3,3	3,1	0,2	6,5 %
Âge des remorques	7,5	6,6	0,9	13,6 %	7,5	6,6	0,9	6 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	247	277	(30)	10,8 %	243	283	(40)	14,0 %
Rendement du capital investi ¹	17,0%	16,7%						

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 deuxième trimestre de 2023, SM Freight et Jonadagi ont été acquises et intégrées au secteur du transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 146,2 M\$, soit 26 %, par rapport à 556,9 M\$ au deuxième trimestre de 2022 et se sont établis à 410,7 M\$ au deuxième trimestre de 2023. Cette diminution est principalement due à l'incidence de 118,2 M\$ sur les revenus de la vente de CFI et la diminution de 81,5 M\$ des revenus des activités existantes sont les principaux facteurs ayant contribué à cette baisse, annulée en partie par les contributions provenant des acquisitions d'entreprises de 53,5 M\$. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont diminué de 17,7 M\$, ou 5 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement d'une baisse interne de 58,6 M\$, partiellement compensée par les contributions de 40,9 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont diminué de 10,7 M\$, ou 12 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution est principalement attribuable à une baisse des revenus des activités existantes de 23,3 M\$, annulée partiellement par la contribution de 12,6 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises. Au deuxième trimestre de 2023, les revenus par camion ont accusé un retard de 25,8 %, comparativement au deuxième trimestre de 2022, en raison d'une baisse de 12,3 % des revenus par mille et d'une baisse de 15,4 % du nombre de milles par camion.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les revenus du secteur du transport de lots complets ont diminué de 248,0 M\$, en baisse de 23 %, comparativement à 1 072,8 M\$ en 2022, pour s'établir à 824,8 M\$ en 2023. Cette diminution est principalement attribuable à l'incidence de 231,5 M\$ sur les revenus de la vente de CFI, combinés aux contributions provenant d'acquisitions d'entreprises de 94,4 M\$ et compensée en partie par une diminution de 77,9 M\$ des revenus des activités existantes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 85,0 M\$, ou 20 %, passant de 429,5 M\$ au deuxième trimestre de 2022 à 344,5 M\$ au deuxième trimestre de 2023. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge de carburant) de 110,1 M\$ de la vente de CFI, combinée à la baisse des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) de 20,9 M\$ provenant des activités de transport de lots complets existantes, partiellement annulée par l'augmentation de 46,0 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge du carburant) provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 186,3 M\$, ou 21 %, passant de 874,4 M\$ en 2022 à 688,1 M\$ en 2023. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 219,3 M\$ des charges opérationnelles (déduction faite de la surcharge de carburant) découlant de la vente de CFI combinée à la baisse de 43,9 M\$ des charges opérationnelles des activités existantes, annulées partiellement par l'augmentation de 76,9 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 66,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 juin 2023, une baisse de 48 % par rapport à 127,4 M\$ au deuxième trimestre de 2022. La contribution des acquisitions d'entreprises au bénéfice opérationnel s'est élevée à 7,5 M\$ et excluait les contributions de CFI de 22,8 M\$ et le profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente de 6,2 M\$ au deuxième trimestre de 2022. Le reste de la réduction du bénéfice opérationnel est principalement attribuable à la baisse du volume et du rendement attribuable au ralentissement du marché, ainsi qu'aux conséquences défavorables de la baisse des revenus du carburant.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a diminué de 61,7 M\$, ou 31 %, passant de 198,4 M\$ en 2022, pour s'établir à 136,7 M\$ en 2023. La diminution est attribuable à la vente de CFI, qui a contribué pour 40,1 M\$, combinée à une diminution de 37,2 M\$ des activités existantes, partiellement annulée par une contribution de 15,5 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport spécialisé de lots complets a augmenté à 12,7 % comparativement à 11,2 % au cours de la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement d'une augmentation du bénéfice opérationnel, légèrement réduit par l'augmentation des montants de capital investi. Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport conventionnel de lots complets au Canada, était de 17,0 % légèrement en hausse par rapport à 16,7 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Logistique

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2023	%	2022	%	2023	%	2022	%
Total des revenus	379 472		475 382		750 298		924 802	
Surcharge de carburant	(17 705)		(21 681)		(33 280)		(35 723)	
Revenus	361 767	100,0 %	453 701	100,0 %	717 018	100,0 %	889 079	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	257 510	71,2 %	328 245	72,3 %	510 205	71,2 %	657 266	73,9 %
Charges liées au personnel	35 482	9,8 %	39 027	8,6 %	70 834	9,9 %	70 113	7,9 %
Autres charges opérationnelles	25 626	7,1 %	34 207	7,5 %	51 343	7,2 %	65 161	7,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	551	0,2 %	397	0,1 %	939	0,1 %	768	0,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	3 889	1,1 %	3 801	0,8 %	7 712	1,1 %	7 473	0,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 912	1,6 %	5 688	1,3 %	11 484	1,6 %	11 088	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(94)	-0,0 %	(32)	-0,0 %	(100)	-0,0 %	(32)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(2)	-0,0 %	—	—	(2)	-0,0 %	(8)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	32 893	9,1 %	42 368	9,3 %	64 603	9,0 %	77 250	8,7 %
BAIIA ajusté¹	43 245	12,0 %	52 254	11,5 %	84 738	11,8 %	96 579	10,9 %
Rendement du capital investi¹	17,9 %		21,1 %					

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 deuxième trimestre de 2023, Launch a été acquise et intégrée au secteur de la logistique.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 91,9 M\$, soit 20 %, par rapport à 453,7 M\$ en 2022 et se sont établis à 361,8 M\$ en 2023. La diminution au sein des activités existantes était de 109,2 M\$, ou 24 %, dont une tranche de 100,2 M\$ est liée à une réduction du volume des exploitants de services tiers (3PL) et une tranche de 9,0 M\$ est liée aux activités du dernier kilomètre. Pour la même période, l'acquisition d'entreprises a contribué à hauteur de 17,2 M\$.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les revenus ont diminué de 172,1 M\$ ou 19 %, passant de 889,1 M\$ en 2022 à 717,0 M\$. La diminution au sein des activités existantes était de 209,7 M\$, soit 24 %, dont 190,2 M\$ sont liés aux activités existantes 3PL. Pour la même période, l'acquisition d'entreprises a contribué à hauteur de 37,7 M\$.

Au cours du trimestre, environ 78 % (78 % en 2022) des revenus du secteur de la logistique 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 30 juin 2023, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 82,5 M\$, ou 20 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, passant de 411,3 M\$ à 328,9 M\$. La diminution du total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, au sein des activités existantes était de 99,8 M\$ et a été partiellement annulée par une augmentation de 17,4 M\$ des contributions des acquisitions d'entreprises. Les dépenses liées aux matières et aux services ont diminué de 84,0 M\$, en raison de la diminution du volume des activités 3PL et du dernier kilomètre. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 8,6 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 3,6 M\$, en raison principalement de la réduction des effectifs et des commissions dans certaines divisions.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 159,4 M\$, ou 20 %, passant de 811,8 M\$ à 652,4 M\$. La baisse des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant au sein des activités existantes était de 195,6 M\$ et a été partiellement annulée par une augmentation de 36,2 M\$ de la contribution des acquisitions d'entreprises. Cette baisse s'explique principalement par la diminution de 168,4 M\$ des charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge du carburant) liée aux revenus et de 15,0 M\$ en raison d'une réduction des commissions des agents.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 30 juin 2023 a diminué de 9,5 M\$, ou 22 %, passant de 42,4 M\$ à 32,9 M\$, en raison principalement de la faiblesse des volumes sur le marché.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, le bénéfice opérationnel a diminué de 12,6 M\$, ou 16 %. Exception faite des acquisitions d'entreprises, le bénéfice opérationnel a diminué de 14,1 M\$, ou 18 %.

Le rendement du capital investi de 17,9 % se compare à celui de la période correspondante de l'exercice précédent de 21,1 %.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	200 386	247 825	432 520	385 516
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	19 465	44 071	44 180	87 986
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2 380	91 928	17 486	91 928
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	5 558	—	4 006
Produits nets tirés de la dette à long terme	27 787	29 239	14 292	115 955
Autres	88 527	6 931	98 059	11 990
Total des entrées de fonds	338 545	425 552	606 537	697 381
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	84 152	74 522	160 400	164 948
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	30 309	34 030	115 052	56 265
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	42 863	—	32 246	—
Remboursement des obligations locatives	31 229	30 598	62 564	61 225
Dividendes versés	30 637	24 210	60 956	49 150
Rachat d'actions propres	112 839	211 697	118 835	285 726
Autres	6 516	50 495	56 484	80 067
Total des sorties de fonds	338 545	425 552	606 537	697 381

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles ont atteint 432,5 M\$, en hausse de 12 %, par rapport à 385,5 M\$ en 2022. La hausse est liée à la diminution de 274,2 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 incidence défavorable de l'impôt sur le revenu et de paiements de 88,7 M\$ 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 additions d'immobilisations corporelles de la Société au cours des trimestres et des semestres clos les 30 juin 2023 et 2022.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	84 152	74 522	160 400	164 948
Ajustements hors caisse	—	(285)	(1 316)	(876)
	84 152	74 237	159 084	164 072
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	13 875	10 023	27 447	12 905
Matériel roulant	65 811	61 008	122 350	142 881
Équipement	4 466	3 206	9 287	8 286
	84 152	74 237	159 084	164 072

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 mexicaines de transport de lots complets, de contrôle de la température et de logistique sans actif de CFI. Toutes les activités ayant bénéficié des dépenses en immobilisations exigées 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 et semestres clos les 30 juin 2023 et 2022.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	2 374	92 105	17 458	92 172
Matériel roulant	19 471	43 418	44 083	85 515
Équipement	—	476	125	2 227
	21 845	135 999	61 666	179 914
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	295	60 857	6 525	60 901
Matériel roulant	3 592	24 416	11 779	42 758
Équipement	(5)	(54)	41	1 430
	3 882	85 219	18 345	105 089

Acquisitions d'entreprises

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, des flux de trésorerie liés aux acquisitions d'entreprises totalisant 115,1 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, ont été utilisés pour l'acquisition de sept entreprises. Après la fin de la période, la Société a acquis Siemens pour 79,6 M\$. 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 30 juin 2023.

Achat et vente de placements

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, 4,3 M\$ a été utilisé pour l'achat de placements, comparativement à 72,8 M\$ en 2022. Pour le semestre clos le 30 juin 2023, la vente de placement a donné un produit de 89,2 M\$, comparativement à 4,5 M\$ en 2022. Ces placements avaient 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 22,5 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 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 30 juin 2023, et depuis la création de cette offre, la Société a racheté et annulé 1 546 720 actions ordinaires, dont 1 050 100 ont été rachetées et annulées au deuxième trimestre.

Flux de trésorerie disponibles¹

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	200 386	247 825	298 655	432 520	385 516	453 850
Additions d'immobilisations corporelles	(84 152)	(74 237)	(60 541)	(160 400)	(164 072)	(95 756)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	19 465	44 071	29 608	44 180	87 986	46 608
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2 380	91 928	210	17 486	91 928	6 701
Flux de trésorerie disponibles	138 079	309 587	267 932	333 786	401 358	411 403

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 le semestre clos le 30 juin 2023, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles de 333,8 M\$, comparativement à 401,4 M\$ en 2022, ce qui représente une diminution de 67,6 M\$ ou 17 % sur douze mois. Cette diminution est presque entièrement attribuable à la réduction du produit de la vente d'actifs, car le produit de la vente d'actifs détenus en vue de la vente a diminué de 74,4 M\$ et le produit de la vente d'immobilisations corporelles a diminué de 43,8 M\$. La diminution du produit de la vente d'immobilisations corporelles est attribuable à la baisse des ventes d'équipement, en raison principalement de la vente de CFI. La diminution du produit de la vente d'actifs a été partiellement compensée par une augmentation de 47,0 M\$ des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, comme il est expliqué ci-dessus.

Pour le semestre clos le 30 juin 2023, la conversion des flux de trésorerie disponibles¹ qui évalue le niveau de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 84,5 %, se compare à 91,8 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 30 juin 2023, soit 115,42 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois (813,3 M\$ ou 9,48 \$ par action en circulation) a été de 8,2 %.

Situation financière

(non audité) (en milliers de dollars US)	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Immobilisations incorporelles	1 675 392	1 592 110
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ¹	3 816 029	3 913 720
Dette à long terme	1 336 802	1 315 757
Obligations locatives	400 280	413 039
Capitaux propres	2 546 735	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 30 juin 2023, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – Août 2025	37 716	—	37 716	—	—
Débitures non garanties – Décembre 2024	151 035	—	151 035	—	—
Billets de premier rang non garantis – Décembre 2026 à mars 2037	1 080 000	—	—	150 000	930 000
Contrats de vente conditionnelle	72 119	30 565	32 792	8 762	—
Obligations locatives	400 280	118 195	159 501	69 493	53 091
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	357 694	57 920	93 390	71 965	134 419
Total des obligations contractuelles	2 098 844	206 680	474 434	300 220	1 117 510

Au 30 juin 2023, la dette à long terme de la Société se composait de 97 % de dettes à taux fixe (100 % en 2022) et de 3 % de dettes à taux variable (0 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 30 juin 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	1,11
Ratio de couverture du BAIIAL [ratio entre le BAIIAL (BAIIA avant les loyers et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois) et les intérêts et les charges locatives nettes]	> 1,75	5,70

Au 30 juin 2023, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 69,2 M\$ (66,8 M\$ au 31 décembre 2022).

Au 30 juin 2023, la Société avait des engagements d'achat de 157,4 M\$ et des bons de commande totalisant 46,9 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 30,0 M\$ ou 0,35 \$ par action ordinaire, au deuxième trimestre de 2023. Le 31 juillet 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 30,0 M\$ qui sera versé le 16 octobre 2023 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 30 septembre 2023.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 85 801 479 actions ordinaires étaient en circulation au 30 juin 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 30 juin 2023 et le 31 juillet 2023. Le nombre moyen d'actions diluées pour le trimestre clos le 30 juin 2023 était de 87 124 817 actions comparativement à 92 343 315 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le nombre moyen d'actions diluées pour le semestre clos le 30 juin 2023 était de 87 537 123 actions comparativement à 93 161 215 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. La réduction est liée au rachat et à l'annulation des actions.

Au 30 juin 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 930 152 (1 301 972 au 31 décembre 2022), dont 900 991 (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 30 juin 2023, le nombre d'unités d'action restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 191 389 (272 330 au 31 décembre 2022). Le 6 février 2023, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 55 400 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les droits relatifs aux UAR seront acquis en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires. Le 26 avril 2023, la Société a octroyé un total de 7 632 UAR aux administrateurs dans le cadre du régime de rémunération des administrateurs en vertu du régime d'intéressement en actions de la Société. La juste valeur des UAR est déterminée comme étant la juste valeur du cours de l'action à la date de l'octroi et est comptabilisée comme surplus d'apport en tant que charge de rémunération à base d'actions, au cours de la période d'acquisition. La juste valeur des UAR accordées était de 115,51 \$ par unité pour l'émission de février et de 117,85 \$ par unité pour l'émission d'avril.

Au 30 juin 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 183 757 (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, mais incertaines en raison de divers facteurs, notamment les taux d'intérêt élevés, l'inflation, les pénuries de main-d'œuvre, les défis au sein de la chaîne d'approvisionnement mondial et le ralentissement de la croissance sur nombre de marchés internationaux. Malgré la baisse des volumes de fret dans l'ensemble du secteur, la diversité des activités de TFI International dans les marchés finaux industriels et de consommation et dans de nombreux modes de transport, ainsi que l'approche rigoureuse que la Société a adoptée dans la gestion de ses activités, a contribué à soutenir les résultats au cours du deuxième trimestre. Cependant, les conditions macroéconomiques ont ralenti et la possibilité d'une récession économique pendant 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 pour les bénéficiaires. 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 ainsi que l'érosion de la confiance des consommateurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande sur le marché final, les changements de politique entourant le commerce international, les mandats environnementaux, politiques de taux d'intérêt et les modifications apportées au code fiscal dans les administrations où TFI International exerce ses activités.

Même si l'incertitude à l'égard de l'économie nord-américaine pourrait continuer à moduler la dynamique de la demande de transport de marchandises, la direction estime que la Société est en bonne position pour affronter ces conditions d'exploitation difficiles, en raison notamment de son assise financière et de ses flux de trésorerie solides, qui lui permettent d'adopter une approche stratégique pour son exploitation. 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 devrait continuer de profiter de l'évolution actuelle du marché vers une production nationale dans le secteur manufacturier. Ses secteurs de la livraison de colis et de courrier et de la logistique devraient bénéficier 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>								
	T2 2023	T1 2023	T4 2022	T3 2022	T2 2022	T1 2022	T4 2021	T3 2021
Total des revenus	1 791,3	1 850,2	1 956,7	2 242	2 422,3	2 191,5	2 140,9	2 094
BAIIA ajusté ¹	300,3	264,2	305,0	348,2	441,9	330,0	318,5	296,4
Bénéfice opérationnel	192,4	166,4	216,9	318,4	391,0	219,8	215,0	191,6
Bénéfice net	128,2	111,9	153,5	245,2	276,8	147,7	144,1	131,6
BPA – de base	1,49	1,29	1,77	2,78	3,05	1,61	1,56	1,42
BPA – dilué	1,47	1,27	1,74	2,72	3,00	1,57	1,52	1,38
Bénéfice net ajusté ¹	138,9	116,5	151,8	181,2	241,1	157,6	148,6	138,9
BPA ajusté – dilué ¹	1,59	1,33	1,72	2,01	2,61	1,68	1,57	1,46

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

Les différences entre les trimestres sont principalement attribuables au caractère saisonnier des activités (plus lentes au premier trimestre) et aux acquisitions d'entreprises.

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

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

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

BAlIA 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 BAlIA ajusté est une mesure complémentaire utile. Le BAlIA ajusté est présenté afin d'aider à déterminer la capacité de la Société à évaluer sa performance.

BAlIA 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 BAlIA ajusté est une mesure complémentaire utile. Le BAlIA ajusté est présenté afin d'aider à déterminer la capacité de la Société à évaluer sa performance.

Rapprochement du BAlIA ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Bénéfice net	128 234	276 825	411 765	240 152	424 548	478 652
Charges financières, montant net	18 730	21 537	16 612	35 859	41 726	31 047
Charge d'impôt sur le résultat	45 453	92 608	42 544	82 808	144 462	62 967
Amortissement des immobilisations corporelles	62 348	66 378	56 205	121 395	130 825	97 425
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 954	31 297	28 153	63 389	62 821	50 952
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 872	14 130	13 658	27 445	28 391	28 029
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	(283 593)	—	—	(283 593)
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	40	1	3	40	(43)	3
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(340)	(60 876)	27	(6 591)	(60 876)	(3 911)
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	5	—	—	5
BAlIA ajusté	300 291	441 900	285 379	564 497	771 854	461 576

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Livraison de colis et courrier				
Bénéfice opérationnel	27 104	36 800	54 427	62 885
Amortissement	6 301	6 776	12 703	13 630
BAIIA ajusté	33 405	43 576	67 130	76 515
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	80 672	187 284	138 612	282 054
Amortissement	42 656	39 176	82 538	76 678
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	36	1	36	1
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(308)	(54 640)	(3 182)	(54 640)
BAIIA ajusté	123 056	171 821	218 004	304 093
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	66 183	127 370	136 679	198 398
Amortissement	48 735	55 765	96 585	111 993
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	4	—	4	(44)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(32)	(6 236)	(3 409)	(6 236)
BAIIA ajusté	114 890	176 899	229 859	304 111
Logistique				
Bénéfice opérationnel	32 893	42 368	64 603	77 250
Amortissement	10 352	9 886	20 135	19 329
BAIIA ajusté	43 245	52 254	84 738	96 579
Siège social				
Perte opérationnelle	(14 435)	(2 852)	(35 502)	(9 851)
Amortissement	130	202	268	407
BAIIA ajusté	(14 305)	(2 650)	(35 234)	(9 444)

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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Bénéfice net	128 234	276 825	240 152	424 548
Charges financières, montant net	18 730	21 537	35 859	41 726
Charge d'impôt sur le résultat	45 453	92 608	82 808	144 462
Amortissement des immobilisations corporelles	62 348	66 378	121 395	130 825
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	31 954	31 297	63 389	62 821
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 872	14 130	27 445	28 391
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments	40	1	40	(43)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(340)	(60 876)	(6 591)	(60 876)
BAIIA ajusté	300 291	441 900	564 497	771 854
Dépenses en immobilisations, montant net	(50 806)	(20 320)	(87 429)	(63 425)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	249 485	421 580	477 068	708 429
Conversion des flux de trésorerie disponibles	83,1%	95,4%	84,5%	91,8%

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Au 30 juin 2023							
Total de l'actif	350 551	2 260 987	1 836 752	782 469	260 662	-	5 491 421
Immobilisations incorporelles	184 087	173 192	788 931	529 045	137	-	1 675 392
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	166 464	2 087 795	1 047 821	253 424	260 525	-	3 816 029
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

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 30 juin 2023							
Additions de matériel roulant	1 443	39 214	25 154	-	-	-	65 811
Additions d'équipement	751	2 093	1 190	409	23	-	4 466
Produit de la vente de matériel roulant	(399)	(7 753)	(11 154)	(165)	-	-	(19 471)
Produit de la vente d'équipement	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses en immobilisations, montant net	1 795	33 554	15 190	244	23	-	50 806
Trimestre clos le 30 juin 2022							
Additions de matériel roulant	447	16 225	44 336	-	-	-	61 008
Additions d'équipement	535	2 567	73	66	(35)	-	3 206
Produit de la vente de matériel roulant	(680)	(659)	(42 041)	(38)	-	-	(43 418)
Produit de la vente d'équipement	-	(194)	(282)	-	-	-	(476)
Dépenses en immobilisations, montant net	302	17 939	2 086	28	(35)	-	20 320
Semestre clos le 30 juin 2023							
Additions de matériel roulant	3 756	84 440	34 080	74	-	-	122 350
Additions d'équipement	1 446	3 637	3 687	442	75	-	9 287
Produit de la vente de matériel roulant	(783)	(14 356)	(28 773)	(171)	-	-	(44 083)
Produit de la vente d'équipement	-	(111)	(14)	-	-	-	(125)
Dépenses en immobilisations, montant net	4 419	73 610	8 980	345	75	-	87 429
Semestre clos le 30 juin 2022							
Additions de matériel roulant	3 244	61 956	77 681	-	-	-	142 881
Additions d'équipement	1 159	5 287	1 209	585	45	-	8 285
Produit de la vente de matériel roulant	(952)	(3 828)	(80 685)	(50)	-	-	(85 515)
Produit de la vente d'équipement	(3)	(199)	(2 025)	-	-	-	(2 227)
Dépenses en immobilisations, montant net	3 448	63 216	(3 820)	535	45	-	63 424

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 deuxième trimestre de 2023, la variation des taux de change utilisée pour calculer la différence était de 0,0650 \$, car le taux de change du dollar canadien en dollars américains est passé de 1,2780 \$ au deuxième trimestre de 2022 à 1,3430 \$ au deuxième 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 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Charges opérationnelles	1 598 849	2 031 347	1 365 787	3 282 624	4 003 100	2 412 849
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—	283 593	—	—	283 593
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	(40)	(1)	(3)	(40)	43	(3)
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	340	60 876	(27)	6 591	60 876	3 911
Perte sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	(5)	—	—	(5)
Charges opérationnelles ajustées	1 599 149	2 092 222	1 649 345	3 289 175	4 064 019	2 700 345
Revenus liés à la surcharge de carburant	(241 815)	(432 867)	(185 738)	(531 565)	(730 538)	(275 411)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 357 334	1 659 355	1 463 607	2 757 610	3 333 481	2 424 934
Revenus avant la surcharge de carburant	1 549 451	1 989 450	1 650 970	3 109 878	3 883 298	2 710 104
Ratio d'exploitation ajusté	87,6%	83,4%	88,7%	88,7%	85,8%	89,5%

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> (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Transport de lots brisés				
Total des revenus	803 364	1 097 977	1 652 102	2 098 087
Total des charges opérationnelles	722 692	910 693	1 513 490	1 816 033
Bénéfice opérationnel	80 672	187 284	138 612	282 054
Charges opérationnelles	722 692	910 693	1 513 490	1 816 033
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	272	54 639	3 146	54 639
Charges opérationnelles ajustées	722 964	965 332	1 516 636	1 870 672
Revenus liés à la surcharge de carburant	(130 537)	(227 801)	(288 413)	(392 512)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	592 427	737 531	1 228 223	1 478 160
Revenus avant la surcharge de carburant	672 827	870 176	1 363 689	1 705 575
Ratio d'exploitation ajusté	88,1 %	84,8 %	90,1%	86,7%
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	549 726	725 289	1 119 173	1 421 051
Transport de lots brisés - Canada	127 936	148 685	252 748	291 182
Éliminations	(4 835)	(3 798)	(8 232)	(6 658)
	672 827	870 176	1 363 689	1 705 575
Transport de lots brisés - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés - États-Unis	99 317	179 653	220 156	311 486
Transport de lots brisés - Canada	32 055	48 727	70 278	81 880
Éliminations	(835)	(579)	(2 021)	(854)
	130 537	227 801	288 413	392 512
Transport de lots brisés - Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)				
Transport de lots brisés - États-Unis	47 017	140 745	74 347	205 789
Transport de lots brisés - Canada	33 655	46 539	64 265	76 265
	80 672	187 284	138 612	282 054
Transport de lots brisés - États-Unis				
Charges opérationnelles*	602 026	764 197	1 264 982	1 526 748
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	272	54 019	3 146	54 019
Charges opérationnelles ajustées	602 298	818 216	1 268 128	1 580 767
Revenus liés à la surcharge de carburant	(99 317)	(179 653)	(220 156)	(311 486)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	502 981	638 563	1 047 972	1 269 281
Revenus avant la surcharge de carburant	549 726	725 289	1 119 173	1 421 051
Ratio d'exploitation ajusté	91,5 %	88,0 %	93,6%	89,3%
Transport de lots brisés - Canada				
Charges opérationnelles*	126 336	150 873	258 761	296 797
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	620	—	620
Charges opérationnelles ajustées	126 336	151 493	258 761	297 417
Revenus liés à la surcharge de carburant	(32 055)	(48 727)	(70 278)	(81 880)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	94 281	102 766	188 483	215 537
Revenus avant la surcharge de carburant	127 936	148 685	252 748	291 182
Ratio d'exploitation ajusté	73,7 %	69,1 %	74,6%	74,0%

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2023	2022	2023	2022
Transport de lots complets				
Total des revenus	479 779	703 234	979 874	1 312 908
Total des charges opérationnelles	413 596	575 864	843 195	1 114 510
Bénéfice opérationnel	66 183	127 370	136 679	198 398
Charges opérationnelles	413 596	575 864	843 195	1 114 510
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	28	6 236	3 405	6 280
Charges opérationnelles ajustées	413 624	582 100	846 600	1 120 790
Revenus liés à la surcharge de carburant	(69 099)	(146 340)	(155 069)	(240 089)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	344 525	435 760	691 531	880 701
Revenus avant la surcharge de carburant	410 680	556 894	824 805	1 072 819
Ratio d'exploitation ajusté	83,9 %	78,2 %	83,8 %	82,1 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. ¹	—	118 361	—	231 737
Transport conventionnel de lots complets - Canada	77 389	88 072	154 989	164 379
Transport spécialisé de lots complets ¹	335 450	353 146	673 747	681 466
Éliminations	(2 159)	(2 685)	(3 931)	(4 763)
	410 680	556 894	824 805	1 072 819
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. ¹	—	35 301	—	59 841
Transport conventionnel de lots complets - Canada	12 367	18 216	28 082	29 467
Transport spécialisé de lots complets ¹	57 006	93 470	127 488	151 655
Éliminations	(274)	(647)	(501)	(874)
	69 099	146 340	155 069	240 089
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets — É.-U. ¹	—	22 992	—	40 404
Transport conventionnel de lots complets - Canada	12 143	23 437	26 760	34 497
Transport spécialisé de lots complets ¹	54 040	80 941	109 919	123 497
	66 183	127 370	136 679	198 398
Transport conventionnel de lots complets — É.-U.¹				
Charges opérationnelles*	—	130 670	—	251 174
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	6 235	—	6 235
Charges opérationnelles ajustées	—	136 905	—	257 409
Revenus liés à la surcharge de carburant	—	(35 301)	—	(59 841)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	—	101 604	—	197 568
Revenus avant la surcharge de carburant	—	118 361	—	231 737
Ratio d'exploitation ajusté	—	85,8 %	—	85,3 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Charges opérationnelles*	77 613	82 851	156 311	159 349
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	—	44
Charges opérationnelles ajustées	77 613	82 851	156 311	159 393
Revenus liés à la surcharge de carburant	(12 367)	(18 216)	(28 082)	(29 467)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	65 246	64 635	128 229	129 926
Revenus avant la surcharge de carburant	77 389	88 072	154 989	164 379
Ratio d'exploitation ajusté	84,3 %	73,4 %	82,7 %	79,0 %
Transport spécialisé de lots complets¹				
Charges opérationnelles*	338 416	365 675	691 316	709 624
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	28	1	3 405	1
Charges opérationnelles ajustées	338 444	365 676	694 721	709 625
Revenus liés à la surcharge de carburant	(57 006)	(93 470)	(127 488)	(151 655)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	281 438	272 206	567 233	557 970
Revenus avant la surcharge de carburant	335 450	353 146	673 747	681 466
Ratio d'exploitation ajusté	83,9 %	77,1 %	84,2 %	81,9 %

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 30 juin 2022
Livraison de colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	125 848	123 458
Amortissement des immobilisations incorporelles	632	723
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	126 480	124 181
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	92 963	91 273
Immobilisations incorporelles	184 087	189 914
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	166 464	188 106
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(36 638)	(47 182)
Total du capital investi, exercice en cours	313 913	330 838
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	189 914	199 603
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	188 106	183 208
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(47 182)	(52 753)
Total du capital investi, exercice précédent	330 838	330 058
Capital investi moyen	322 376	330 448
Rendement du capital investi	28,8 %	27,6 %
Transport de lots brisés - Canada		
Bénéfice opérationnel	131 014	136 111
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(40)	(2 254)
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 207	8 484
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	138 181	142 341
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	101 563	104 621
Immobilisations incorporelles	162 729	174 782
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	361 612	387 877
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(57 458)	(68 314)
Total du capital investi, exercice en cours	466 883	494 345
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	174 782	198 122
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	387 877	395 880
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(68 314)	(62 258)
Total du capital investi, exercice précédent	494 345	531 744
Capital investi moyen	480 614	513 045
Rendement du capital investi	21,1 %	20,4 %

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2023	Au 30 juin 2022
Transport conventionnel de lots complets - Canada		
Bénéfice opérationnel	76 584	49 924
Profit sur la vente de terrains et bâtiments	—	(44)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(15 485)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 983	2 034
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	63 082	51 914
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	46 365	38 157
Immobilisations incorporelles	110 512	102 874
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	201 606	177 575
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(21 488)	(26 569)
Total du capital investi, exercice en cours	290 630	253 880
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	102 874	101 228
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	177 575	126 070
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(26 569)	(24 328)
Total du capital investi, exercice précédent	253 880	202 970
Capital investi moyen	272 255	228 425
Rendement du capital investi	17,0 %	16,7 %
Transport spécialisé de lots complets*		
Bénéfice opérationnel	222 836	196 901
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	3	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(3 891)	(12 900)
Amortissement des immobilisations incorporelles	20 769	19 306
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	239 717	203 307
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	176 192	149 431
Immobilisations incorporelles	678 419	646 001
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	846 215	827 968
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(98 629)	(121 203)
Total du capital investi, exercice en cours	1 426 005	1 352 766
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	646 001	635 142
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	827 968	793 168
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(121 203)	(102 637)
Total du capital investi, exercice précédent	1 352 766	1 325 673
Capital investi moyen	1 389 386	1 339 220
Rendement du capital investi	12,7 %	11,2 %
Logistique		
Bénéfice opérationnel	127 799	143 418
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	3
Amortissement des immobilisations incorporelles	22 386	21 999
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	—	—
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	150 185	165 420
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	110 386	121 584
Immobilisations incorporelles	529 045	490 002
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	252 983	300 296
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(155 856)	(185 647)
Total du capital investi, exercice en cours	626 172	604 651
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	490 002	454 157
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	300 296	261 320
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(185 647)	(165 334)
Total du capital investi, exercice précédent	604 651	550 143
Capital investi moyen	615 412	577 397
Rendement du capital investi	17,9 %	21,1 %

* Chiffres comparatifs retraités pour le transfert des opérations dédiées du secteur de 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 30 juin 2022
Transport de lots brisés – États-Unis		
Bénéfice opérationnel	196 353	345 310
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	36	15
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(4 217)	(54 020)
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 211	1 146
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	193 383	292 451
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5%
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	142 137	214 951
Immobilisations incorporelles	16 022	5 960
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 449 030	1 579 639
moins : Total du passif	(529 027)	(668 293)
Total du capital investi, exercice en cours	936 025	917 306
Total du capital investi, prix d'acquisition	838 910	838 910
Capital investi moyen	887 468	878 108
Rendement du capital investi	16,0 %	24,5%

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

de participation, ce qui pourrait diluer l'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 camions autonomes pourraient avoir une incidence négative importante sur la Société, sa situation financière, ses activités et sa rentabilité.

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

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

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

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

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

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

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

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

Risques liés aux clients et au crédit. La Société fournit des services aux clients principalement au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La concentration des risques de crédit auxquels la Société est exposée reste limitée, vu le nombre important de clients et leur dispersion géographique. En outre, aucun client ne représentait plus de 5 % du total des créances clients de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 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 rapporté 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 30 juin 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 30 juin 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 30 juin 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 audité 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 comparatif 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 30 juin 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 deuxième trimestre clos le
30 juin 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 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		178 134	147 117
Clients et autres débiteurs		897 979	1 030 726
Fournitures en stock		23 653	24 181
Impôt sur le revenu à recouvrer		30 016	12 788
Charges payées d'avance		61 465	38 501
Actifs détenus en vue de la vente		9 045	10 250
Actifs courants		1 200 292	1 263 563
Immobilisations corporelles	7	2 191 807	2 131 955
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	368 542	381 640
Immobilisations incorporelles	9	1 675 392	1 592 110
Placements	10	18 471	85 964
Avantages du personnel	13	-	4 359
Autres actifs		18 063	19 192
Actifs d'impôt différé		18 854	27 047
Actifs non courants		4 291 129	4 242 267
Total des actifs		5 491 421	5 505 830
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs		639 336	708 768
Impôt sur le revenu à payer		2 712	41 714
Provisions	14	44 495	43 903
Autres passifs financiers		18 587	19 275
Dette à long terme	11	30 565	37 087
Obligations locatives	12	118 195	115 934
Passifs courants		853 890	966 681
Dette à long terme	11	1 306 237	1 278 670
Obligations locatives	12	282 085	297 105
Avantages du personnel	13	25 805	-
Provisions	14	101 359	131 736
Autres passifs financiers		12 800	382
Passifs d'impôt différé		362 510	368 186
Passifs non courants		2 090 796	2 076 079
Total des passifs		2 944 686	3 042 760
Capitaux propres			
Capital social	15	1 118 427	1 089 229
Surplus d'apport	15, 17	29 380	41 491
Cumul des autres éléments du résultat global		(198 110)	(233 321)
Résultats non distribués		1 597 038	1 565 671
Total des capitaux propres		2 546 735	2 463 070
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	21		
Événements subséquents	22		
Total des passifs et des capitaux propres		5 491 421	5 505 830

Les notes des pages 6 à 25 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>		Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
	Note				
Revenus		1 549 451	1 989 450	3 109 878	3 883 298
Surcharge de carburant		241 815	432 867	531 565	730 538
Revenus totaux		1 791 266	2 422 317	3 641 443	4 613 836
Charges liées aux matières et aux services	18	897 705	1 259 124	1 837 985	2 399 532
Charges liées au personnel		492 360	618 770	1 034 632	1 243 605
Autres charges opérationnelles		104 752	126 822	217 190	243 027
Amortissement des immobilisations corporelles	7	62 348	66 378	121 395	130 825
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	31 954	31 297	63 389	62 821
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	13 872	14 130	27 445	28 391
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement (Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(3 582)	(24 344)	(11 794)	(44 170)
		(260)	45	(1 067)	(12)
Perte (profit) sur la vente de terrains et bâtiments		40	1	40	(43)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(340)	(60 876)	(6 591)	(60 876)
Total des charges opérationnelles		1 598 849	2 031 347	3 282 624	4 003 100
Bénéfice opérationnel		192 417	390 970	358 819	610 736
(Produits financiers) charges financières					
Produits financiers	19	(1 648)	(165)	(3 358)	(83)
Charges financières	19	20 378	21 702	39 217	41 809
Charges financières nettes		18 730	21 537	35 859	41 726
Bénéfice avant impôt sur le résultat		173 687	369 433	322 960	569 010
Charge d'impôt sur le résultat	20	45 453	92 608	82 808	144 462
Bénéfice net		128 234	276 825	240 152	424 548
Bénéfice par action					
Bénéfice de base par action	16	1,49	3,05	2,78	4,65
Bénéfice dilué par action	16	1,47	3,00	2,74	4,56

Les notes des pages 6 à 25 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Bénéfice net	128 234	276 825	240 152	424 548
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les périodes futures :				
Écarts de conversion	7 640	597	8 106	307
Couverture d'investissement net, après impôt	23 822	(27 776)	26 866	(20 166)
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :				
(Perte latente) profit latent sur les placements dans des titres de capitaux propres évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, après impôt	(5 809)	(2 891)	13 562	(9 045)
Autres éléments du résultat global, après impôts	25 653	(30 070)	48 534	(28 904)
Total du résultat global	153 887	246 755	288 686	395 644

Les notes des pages 6 à 25 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

TFI International Inc.
**ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES
PÉRIODES CLOSES LES 30 JUIN 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		-	-	-	-	-	240 152	240 152
Autres éléments du résultat global, après impôt (Perte réalisée) gain réalisé sur les titres de capitaux propres		-	-	-	34 972	13 562	-	48 534
		-	-	-	-	(13 323)	13 323	-
Total du résultat global		-	-	-	34 972	239	253 475	288 686
Transactions dont le paiement est fondé								
sur des actions, après impôt	17	-	11 949	-	-	-	-	11 949
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	12 078	(3 231)	-	-	-	-	8 847
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(60 401)	(60 401)
Rachat d'actions propres	15	(12 065)	-	-	-	-	(106 770)	(118 835)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	15, 17	29 185	(20 829)	-	-	-	(54 937)	(46 581)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		29 198	(12 111)	-	-	-	(222 108)	(205 021)
Solde au 30 juin 2023		1 118 427	29 380	-	(204 148)	6 038	1 597 038	2 546 735
Transactions dont le paiement est fondé								
sur des actions, après impôt	17	-	3 980	-	-	-	-	3 980
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	9 085	(2 442)	-	-	-	-	6 643
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	-	(48 787)	(48 787)
Rachat d'actions propres	15	(36 747)	-	-	-	-	(248 979)	(285 726)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	15, 17	1 784	(4 554)	-	-	-	(1 035)	(3 805)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		(25 878)	(3 016)	-	-	-	(298 801)	(327 695)
Solde au 30 juin 2022		1 107 303	36 134	(292)	(176 785)	3 061	1 408 883	2 378 304

Les notes des pages 6 à 25 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés

<i>(en milliers de dollars US)</i>		Trimestre clos le	Trimestre clos le	Semestre clos le	Semestre clos le
	Note	30 juin 2023	30 juin 2022	30 juin 2023	30 juin 2022
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles					
Bénéfice net		128 234	276 825	240 152	424 548
Ajustements pour:					
Amortissement des immobilisations corporelles	7	62 348	66 378	121 395	130 825
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	31 954	31 297	63 389	62 821
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	13 872	14 130	27 445	28 391
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	3 306	3 659	6 649	7 686
Charges financières, montant net	19	18 730	21 537	35 859	41 726
Charge d'impôt sur le résultat	20	45 453	92 608	82 808	144 462
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles (Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(3 542)	(24 343)	(11 754)	(44 213)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(260)	45	(1 067)	(12)
Avantages du personnel		(340)	(60 876)	(6 591)	(60 876)
Provisions, nettes des paiements		12 591	8 682	30 175	14 362
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	6	(19 909)	7 755	(27 862)	17 409
Intérêts payés		(14)	(87 062)	50 823	(223 306)
Impôts sur le résultat payés		(17 561)	(19 781)	(33 519)	(40 005)
		(74 476)	(83 029)	(145 382)	(118 302)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		200 386	247 825	432 520	385 516
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement					
Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	(84 152)	(74 522)	(160 400)	(164 948)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		19 465	44 071	44 180	87 986
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		2 380	91 928	17 486	91 928
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	(655)	(1 297)	(1 645)	(2 737)
Produits de la vente d'immobilisations incorporelles		-	-	-	250
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(30 309)	(34 030)	(115 052)	(56 265)
Achats de placements		(4 352)	(45 261)	(4 352)	(72 844)
Produits de la vente de placements		85 728	4 490	89 212	4 490
Autres		(453)	(66)	(609)	607
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		(12 348)	(14 687)	(131 180)	(111 533)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement					
Diminution nette du découvert bancaire		(1 089)	(108)	(1 229)	(346)
Produits tirés de la dette à long terme	11	-	4 160	-	314 185
Remboursement de la dette à long terme	11	(9 002)	(11 616)	(22 497)	(348 955)
Augmentation nette des facilités renouvelables	11	36 789	36 695	36 789	150 725
Remboursement des obligations locatives	12	(31 229)	(30 598)	(62 564)	(61 225)
Augmentation (diminution) des autres passifs financiers		653	(90)	(3 297)	(681)
Dividendes versés		(30 637)	(24 210)	(60 956)	(49 150)
Rachat d'actions propres	15	(112 839)	(211 697)	(118 835)	(285 726)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	2 146	2 441	8 847	6 643
Rachat d'actions pour le règlement d'unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance		(1 056)	(3 781)	(46 581)	(3 805)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		(146 264)	(238 804)	(270 323)	(278 335)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie					
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de la période		41 774	(5 666)	31 017	(4 352)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période		136 360	20 606	147 117	19 292
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période		178 134	14 940	178 134	14 940

Les notes des pages 6 à 25 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 30 juin 2023 et 2022 et pour le trimestre et le semestre 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 31 juillet 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'adoption des modifications ne devrait pas avoir d'incidence importante.

Obligation locative dans une vente et cession-bail

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

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	Élimin- -ations	Total
Trimestre clos le 30 juin 2023							
Revenus ⁽¹⁾	115 588	672 827	410 680	361 767	-	(11 411)	1 549 451
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	26 651	130 537	69 099	17 705	-	(2 177)	241 815
Revenus totaux ⁽¹⁾	142 239	803 364	479 779	379 472	-	(13 588)	1 791 266
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	27 104	80 672	66 183	32 893	(14 435)	-	192 417
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 301	42 656	48 735	10 352	130	-	108 174
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(36)	(4)	-	-	-	(40)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	308	32	-	-	-	340
Immobilisations incorporelles	184 087	173 192	788 931	529 045	137	-	1 675 392
Total des actifs	350 551	2 260 987	1 836 752	782 469	260 662	-	5 491 421
Total des passifs	88 179	703 719	395 693	225 209	1 532 014	(128)	2 944 686
Additions d'immobilisations corporelles	2 280	52 908	28 219	722	23	-	84 152
Trimestre clos le 30 juin 2022							
Revenus ⁽¹⁾	125 082	870 176	556 894	453 701	-	(16 403)	1 989 450
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	41 383	227 801	146 340	21 681	-	(4 338)	432 867
Revenus totaux ⁽¹⁾	166 465	1 097 977	703 234	475 382	-	(20 741)	2 422 317
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	36 800	187 284	127 370	42 368	(2 852)	-	390 970
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	6 776	39 176	55 765	9 886	202	-	111 805
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(1)	-	-	-	-	(1)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	54 640	6 236	-	-	-	60 876
Immobilisations incorporelles	189 914	180 742	940 838	490 001	279	-	1 801 774
Total des actifs	378 020	2 419 851	2 360 822	790 298	131 318	-	6 080 309
Total des passifs	110 867	868 627	522 024	231 654	1 968 964	(131)	3 702 005
Additions d'immobilisations corporelles	1 595	20 187	52 397	89	(31)	-	74 237

⁽¹⁾ Inclus le revenus intersectoriels et surcharge de carburant intersectorielle

	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Élimin- -ations	Total
Semestre clos le 30 juin 2023							
Revenus ⁽¹⁾	228 148	1 363 688	824 805	717 018	-	(23 781)	3 109 878
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	59 295	288 414	155 069	33 280	-	(4 493)	531 565
Revenus totaux ⁽¹⁾	287 443	1 652 102	979 874	750 298	-	(28 274)	3 641 443
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	54 427	138 612	136 679	64 603	(35 502)	-	358 819
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	12 703	82 538	96 585	20 135	268	-	212 229
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	-	(36)	(4)	-	-	-	(40)
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	3 182	3 409	-	-	-	6 591
Immobilisations incorporelles	184 087	173 192	788 931	529 045	137	-	1 675 392
Total des actifs	350 551	2 260 987	1 836 752	782 469	260 662	-	5 491 421
Total des passifs	88 179	703 719	395 693	225 209	1 532 014	(128)	2 944 686
Additions d'immobilisations corporelles	5 693	108 944	43 404	895	148	-	159 084
Semestre clos le 30 juin 2022							
Revenus ⁽¹⁾	249 662	1 705 575	1 072 819	889 079	-	(33 837)	3 883 298
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	69 638	392 512	240 089	35 723	-	(7 424)	730 538
Revenus totaux ⁽¹⁾	319 300	2 098 087	1 312 908	924 802	-	(41 261)	4 613 836
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	62 885	282 054	198 398	77 250	(9 851)	-	610 736
Éléments sélectionnés :							
Amortissement	13 630	76 678	111 993	19 329	407	-	222 037
Profit (perte) sur la vente de terrains et bâtiments	-	(1)	44	-	-	-	43
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	54 640	6 236	-	-	-	60 876
Immobilisations incorporelles	189 914	180 742	940 838	490 001	279	-	1 801 774
Total des actifs	378 020	2 419 851	2 360 822	790 298	131 318	-	6 080 309
Total des passifs	110 867	868 627	522 024	231 654	1 968 964	(131)	3 702 005
Additions d'immobilisations corporelles	6 353	68 922	88 109	642	46	-	164 072

⁽¹⁾ Inclus le revenu intersectoriels et surcharge de carburant intersectorielle

Informations géographiques

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

	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Élimin- -ations	Total
Trimestre clos le 30 juin 2023						
Canada	142 239	146 170	278 946	66 990	(7 098)	627 247
États-Unis	-	657 194	200 833	312 482	(6 490)	1 164 019
Total	142 239	803 364	479 779	379 472	(13 588)	1 791 266
Trimestre clos le 30 juin 2022						
Canada	166 465	183 843	321 625	67 470	(8 339)	731 064
États-Unis	-	914 134	381 609	400 946	(12 402)	1 684 287
Mexique	-	-	-	6 966	-	6 966
Total	166 465	1 097 977	703 234	475 382	(20 741)	2 422 317
Semestre clos le 30 juin 2023						
Canada	287 443	295 434	571 584	131 295	(15 405)	1 270 351
États-Unis	-	1 356 668	408 290	619 003	(12 869)	2 371 092
Revenus	287 443	1 652 102	979 874	750 298	(28 274)	3 641 443
Semestre clos le 30 juin 2022						
Canada	319 300	347 424	586 658	130 149	(17 836)	1 365 695
États-Unis	-	1 750 663	726 250	780 811	(23 425)	3 234 299
Mexique	-	-	-	13 842	-	13 842
Revenus	319 300	2 098 087	1 312 908	924 802	(41 261)	4 613 836

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

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

	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	1 955 119	1 848 746
États-Unis	2 280 622	2 256 959
	4 235 741	4 105 705

5. Regroupements d'entreprises

a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis sept 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 semestre clos le 30 juin 2023, ces entreprises non significatives ont généré des revenus et une perte nette de 43,6 M\$ et 2,0 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 la perte nette des entreprises auraient été respectivement de 65,1 M\$ et 0,4 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 semestre clos le 30 juin 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	30 juin 2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie		8 998
Clients et autres débiteurs		13 765
Fournitures en stock et charges payées d'avance		1 385
Immobilisations corporelles	7	48 685
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	5 524
Immobilisations incorporelles	9	37 977
Autres actifs		154
Impôt sur le revenu à recevoir		80
Fournisseurs et autres créditeurs		(7 718)
Autres passifs non courants		(44)
Obligations locatives	12	(5 524)
Passifs d'impôt différé		(13 063)
Total de l'actif net identifiable		90 219
Total de la contrepartie transférée		138 319
Goodwill	9	48 100
Trésorerie		124 050
Contrepartie conditionnelle		14 269
Total de la contrepartie transférée		138 319

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 13,8 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	30 juin 2023	30 juin 2022
Transport de lots brisés américain	Transport de lots brisés	2 381	-
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	9 199	776
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	155	3 727
Transport de lots complets américain	Transport de lots complets	-	(1 083)
Logistique	Logistique	36 365	24 422
		48 100	27 842

c) Contrepartie conditionnelle

La contrepartie conditionnelle pour le semestre clos le 30 juin 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 2,8 M\$ dans moins d'un an et 13,4 M\$ dans 2 ans.

Au 30 juin 2023, la balance de la contrepartie conditionnelle est de 19,4 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 semestre clos le 30 juin 2023.

6. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Clients et autres débiteurs	61 261	(78 576)	153 280	(202 601)
Fournitures en stock	(1 764)	(1 439)	1 088	(2 735)
Charges payées d'avance	(10 117)	(447)	(21 490)	(8 695)
Fournisseurs et autres créditeurs	(49 394)	(6 600)	(82 055)	(9 275)
	(14)	(87 062)	50 823	(223 306)

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	19 553	28 673	459	48 685
Autres additions		27 447	122 350	9 287	159 084
Cessions		(115)	(93 413)	(636)	(94 164)
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		7 567	17 048	3 495	28 110
Solde au 30 juin 2023		1 210 281	1 610 567	183 032	3 003 880
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2022		83 140	543 272	114 959	741 371
Amortissement		10 998	101 514	8 883	121 395
Cessions		(76)	(61 109)	(553)	(61 738)
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		1 463	8 634	2 447	12 544
Solde au 30 juin 2023		94 026	602 601	115 446	812 073
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2022		1 083 850	958 276	89 829	2 131 955
Solde au 30 juin 2023		1 116 255	1 007 966	67 586	2 191 807

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

Au 30 juin 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).

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		18 207	29 753	334	48 294
Regroupements d'entreprises	5	2 103	3 421	-	5 524
Décomptabilisation*		(22 933)	(44 338)	(761)	(68 032)
Incidence des variations des taux de change		8 892	4 082	34	13 008
Solde au 30 juin 2023		535 060	244 961	3 404	783 425
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2022		286 256	114 971	1 764	402 991
Amortissement		32 387	30 548	454	63 389
Décomptabilisation*		(17 684)	(39 997)	(824)	(58 505)
Incidence des variations des taux de change		5 168	1 822	18	7 008
Solde au 30 juin 2023		306 127	107 344	1 412	414 883
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2022		242 535	137 072	2 033	381 640
Solde au 30 juin 2023		228 933	137 617	1 992	368 542

* 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	Technologies 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	48 100	33 683	2 170	2 049	75	86 077
Autres additions		-	-	-	-	1 645	1 645
Extinctions		-	(4 813)	-	(1 800)	(952)	(7 565)
Incidence des variations des taux de change		20 753	5 902	739	308	240	27 942
Solde au 30 juin 2023		1 428 198	548 469	45 589	20 564	36 130	2 078 950
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2022		78 012	244 252	27 050	10 130	19 297	378 741
Amortissement		-	21 198	2 474	2 025	1 748	27 445
Extinctions		-	(4 813)	-	(1 800)	(952)	(7 565)
Incidence des variations des taux de change		1 043	2 969	437	153	335	4 937
Solde au 30 juin 2023		79 055	263 606	29 961	10 508	20 428	403 558
Valeurs comptables nettes							
Solde au 31 décembre 2022		1 281 333	269 445	15 630	9 877	15 825	1 592 110
Solde au 30 juin 2023		1 349 143	284 863	15 628	10 056	15 702	1 675 392

10. Placements

	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Placements - Niveau 1	-	71 979
Placements - Niveau 2	4 352	-
Placements - Niveau 3	14 119	13 985
	18 471	85 964

Les placements de niveau 3 ont été évalués basés sur la performance de la compagnie au 30 juin 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 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Passifs non courants		
Facilités renouvelables non garanties	35 489	-
Débeture non garantie	150 785	147 233
Billets de premier rang non garantis	1 078 409	1 075 702
Contrats de vente conditionnelle	41 554	55 735
	1 306 237	1 278 670
Passifs courants		
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	30 565	37 087
	30 565	37 087

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

Note	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Solde au début de la période	1 315 757	1 608 094
Produits tirés de la dette à long terme	-	314 185
Regroupements d'entreprises	-	229
Remboursement de la dette à long terme	(22 497)	(348 955)
Augmentation nette des facilités renouvelables	36 789	150 725
Amortissement des frais de financement reportés	652	675
Incidence des variations des taux de change	30 072	(30 745)
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net	(23 971)	23 218
Solde à la fin de la période	1 336 802	1 717 426

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont la taille totale était de 951,5 M\$ au 30 juin 2023 (929,6 M\$ au 31 décembre 2022) et un crédit supplémentaire de 190,0 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son 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 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Obligations locatives courantes	118 195	115 934
Obligations locatives non courantes	282 085	297 105
	400 280	413 039

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

	Note	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Solde au début de la période		413 039	429 206
Regroupements d'entreprises	5	5 524	3 946
Additions		48 294	43 349
Décomptabilisation*		(10 594)	(8 840)
Remboursement		(62 564)	(61 225)
Incidence des variations des taux de change		6 581	(5 027)
Solde à la fin de la période		400 280	401 409

* 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 7,9 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 377,0 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 30 juin 2023
Moins de 1 an	132 234
De 1 à 5 ans	250 780
Plus de 5 ans	57 686
	440 700

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 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Coût des services rendus	12 522	31 280	29 980	62 561
(Revenus) charge d'intérêts	(260)	52	(516)	105
Coût net des prestations	12 262	31 332	29 464	62 666
Cotisations de retraite	-	25 750	-	51 500

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 30 juin 2023			
Provisions courantes	36 344	8 151	44 495
Provisions non courantes	64 859	36 500	101 359
	101 203	44 651	145 854
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 19,0 M\$ (31 décembre 2022 – 42,3 M\$) et des passifs d'assainissement environnemental de 16,8 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	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Solde au début de la période		86 539 559	92 152 893
Actions rachetées et annulées		(1 109 900)	(3 365 041)
Options d'achat d'actions exercées	17	371 820	306 669
Solde à la fin de la période		85 801 479	89 094 521

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

	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Solde au début de la période	1 089 229	1 133 181
Actions rachetées et annulées	(12 065)	(36 747)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	8 847	6 643
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	3 231	2 442
Émission d'actions sur le règlement des UAR et UAP, après impôts	29 185	1 784
Solde à la fin de la période	1 118 427	1 107 303

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 30 juin 2023 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 1 546 720 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

Pendant le semestre clos le 30 juin 2023, la Société a racheté 1 109 900 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 107,07\$ par action pour un prix d'achat total de 118,8 M\$ en lien avec l'offre. Pendant le semestre clos le 30 juin 2022, la Société a racheté 3 365 041 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 84,91\$ par action pour un prix d'achat total de 285,7 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 106,8 M\$ (249,0 M\$ en 2022), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

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

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 :

<i>(en milliers de dollars et en actions)</i>	Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Bénéfice net	128 234	276 825	240 152	424 548
Actions ordinaires émises au début de la période	86 771 197	91 579 954	86 539 559	92 152 893
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	43 080	42 456	217 693	132 565
Incidence du rachat d'actions propres	(679 238)	(975 885)	(400 102)	(981 053)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	86 135 039	90 646 525	86 357 150	91 304 405
Bénéfice de base par action (en dollars)	1,49	3,05	2,78	4,65

Bénéfice dilué par action

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

<i>(en milliers de dollars et en actions)</i>	Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Bénéfice net	128 234	276 825	240 152	424 548
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	86 135 039	90 646 525	86 357 150	91 304 405
Effet dilutif :				
Options d'achat d'actions, unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance	989 778	1 696 790	1 179 973	1 856 810
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	87 124 817	92 343 315	87 537 123	93 161 215
Bénéfice dilué par action (en dollars)	1,47	3,00	2,74	4,56

Au 30 juin 2023, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (nul au 30 juin 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 :

<i>(en milliers d'options et en dollars)</i>	Trimestre clos le		Trimestre clos le		Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 juin 2023		30 juin 2022		30 juin 2023		30 juin 2022	
	Prix d'exercice		Prix d'exercice		Prix d'exercice		Prix d'exercice	
	Nombre d'options	moyen pondéré	Nombre d'options	moyen pondéré	Nombre d'options	moyen pondéré	Nombre d'options	moyen pondéré
Solde au début de la période	1 011	29,02	1 879	26,01	1 302	27,89	2 061	25,70
Options exercées	(81)	27,57	(125)	19,27	(372)	24,75	(307)	21,14
Solde à la fin de la période	930	29,14	1 754	26,49	930	29,14	1 754	26,49
Options exerçables à la fin de la période					901	28,78	1 399	24,96

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 30 juin 2023 :

<i>(en milliers d'options et en dollars)</i>	Options en circulation		Options exerçables	
	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)	Nombre d'options	Nombre d'options
Prix d'exercice				
18,83	3	0,1	3	
26,82	61	0,6	61	
23,70	278	1,6	278	
30,71	510	2,7	510	
40,41	78	4,1	49	
	930	2,3	901	

Parmi les options en circulation au 30 juin 2023, un nombre total de 831 736 (1 106 883 au 31 décembre 2022) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant le semestre clos le 30 juin 2023, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 118,63 \$ (95,52 \$ au 30 juin 2022).

Pour le trimestre et semestre clos le 30 juin 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les options d'achat d'actions, une charge de rémunération de 0,1 M\$ et 0,2 M\$ (0,1 M\$ et 0,2 M\$ au 30 juin 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 semestre clos le 30 juin 2023 ou 30 juin 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 :

<i>(en unités)</i>	Trimestre clos le		Trimestre clos le		Semestre clos le		Semestre clos le	
	30 juin 2023		30 juin 2022		30 juin 2023		30 juin 2022	
Solde au début de la période	259 050	307 278	310 128	306 554				
Payés	-	-	(51 925)	-				
Éteintes	-	-	(170)	-				
Dividendes payés en unités	785	999	1 802	1 723				
Solde à la fin de la période	259 835	308 277	259 835	308 277				

Pour le trimestre et semestre clos le 30 juin 2023, le Groupe a constaté une charge de rémunération de 0,3 M\$ et 0,6 M\$ (0,3 M\$ et 0,6 M\$ au 30 juin 2022) en lien avec ce programme de rémunération des administrateurs réglé en espèces. Dans les charges liées au personnel, le Groupe a constaté un gain de 1,9 M\$ et une perte de 3,2 M\$ en lien avec la réévaluation des unités d'actions différées pour le trimestre terminé le 30 juin 2023 (gain de 7,1 M\$ et 9,2 M\$ au 30 juin 2022). Au 30 juin 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 29,6 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 26 avril 2023, la Société a octroyé un total de 7 632 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 7 632 ont été attribuées aux membres du conseil d'administration sous le nouveau programme de rémunération des administrateurs. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 117,85 \$ par unité.

Le 7 février 2022, la Société a octroyé un total de 63 404 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 39 750 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités est déterminée comme étant la juste valeur de l'action à la date d'octroi et est comptabilisée comme une charge de rémunération à base d'actions, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits. La juste valeur des unités octroyées a été de 98,27 \$ par unité.

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

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

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

(en milliers d'UAR et en dollars)	Trimestre clos le 30 juin 2023		Trimestre clos le 30 juin 2022		Semestre clos le 30 juin 2023		Semestre clos le 30 juin 2022	
	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi		Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi		Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi		Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	
	Nombre d'UAR		Nombre d'UAR		Nombre d'UAR		Nombre d'UAR	
Solde au début de la période	193	92,11	334	62,52	272	58,33	272	54,27
Unités attribuées	8	117,85	11	83,28	63	115,81	74	96,04
Unités ré-investies	1	92,43	2	62,38	2	74,53	2	62,38
Unités réglées	(11)	84,69	(46)	96,96	(145)	36,87	(46)	96,96
Unités éteintes	-	-	(2)	62,06	(1)	85,37	(3)	65,41
Solde à la fin de la période	191	93,62	299	57,98	191	93,62	299	57,98

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation et pouvant être exercées au 30 juin 2023 :

(en milliers d'UAR et en dollars)	UAR en circulation	
	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
70.59	70	0,6
117.85	8	0,8
98.27	58	1,6
115.51	55	2,6
	191	1,5

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR acquises durant le semestre clos le 30 juin 2023 était de 115,13\$ (81,89\$ en 2022),

Pour le trimestre et semestre clos le 30 juin 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 1,6 M\$ et 3,2 M\$ (1,8 M\$ et 4,1 M\$ au 30 juin 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 30 juin 2023, un nombre total de 118 367 (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 30 juin 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 30 juin 2023.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

(en milliers d'UAP et en dollars)	Trimestre clos le 30 juin 2023		Trimestre clos le 30 juin 2022		Semestre clos le 30 juin 2023		Semestre clos le 30 juin 2022	
	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de la période	184	106,27	288	62,70	261	62,87	226	52,25
Unités attribuées	-	-	-	-	55	135,15	63	100,43
Unités ré-investies	1	106,78	2	62,88	3	77,65	2	62,88
Unités réglées	-	-	-	-	(267)	32,70	-	-
Unités ajoutées dues aux conditions de performance	-	-	-	-	134	32,93	-	-
Unités éteintes	(1)	116,95	(2)	67,05	(2)	106,46	(3)	70,71
Solde à la fin de la période	184	106,22	288	62,67	184	106,22	288	62,67

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation et pouvant être exercées au 30 juin 2023 :

(en milliers d'UAP et en dollars)	UAP en circulation	
	Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi		
89.64	70	0,6
100.43	59	1,6
135.15	55	2,6
	184	1,5

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAP acquises durant le semestre clos le 30 juin 2023 était de 115,13\$ (néant en 2022).

Pour le trimestre et semestre clos le 30 juin 2023, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 1,6 M\$ et 3,2 M\$ (1,8 M\$ et 3,4 M\$ au 30 juin 2022) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 30 juin 2023, un nombre total de 118 367 (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 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Entrepreneurs indépendants	673 911	920 614	1 381 781	1 768 954
Charges liées à l'exploitation des véhicules	223 794	338 510	456 204	630 578
	897 705	1 259 124	1 837 985	2 399 532

19. Produits financiers et charges financières

Comptabilisation dans le bénéfice :

Charges (produits)	Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	12 511	14 146	24 415	26 277
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	3 796	3 262	7 584	6 623
Revenus d'intérêts	(1 219)	(60)	(2 581)	(83)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	384	72	434	29
(Gain) perte de change, montant net	(429)	(105)	(777)	202
Autres charges financières	3 687	4 222	6 784	8 678
Charges financières nettes	18 730	21 537	35 859	41 726
Présentation en tant que :				
Produits financiers	(1 648)	(165)	(3 358)	(83)
Charges financières	20 378	21 702	39 217	41 809

20. Charge d'impôt sur le résultat

Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :

	Trimestre clos le 30 juin 2023	Trimestre clos le 30 juin 2022	Semestre clos le 30 juin 2023	Semestre clos le 30 juin 2022
Charge d'impôt exigible				
Période considérée	57 844	107 298	98 834	159 733
Ajustement des périodes précédentes	(2)	(1)	(393)	(126)
	57 842	107 297	98 441	159 607
Charge (recouvrement) d'impôt différé				
Création et reprise de différences temporelles	(12 167)	(14 044)	(16 297)	(17 290)
Variation du taux d'impôt	(139)	123	584	462
Ajustement des périodes précédentes	(83)	(768)	80	1 683
	(12 389)	(14 689)	(15 633)	(15 145)
Charge d'impôt sur le résultat	45 453	92 608	82 808	144 462

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

	Trimestre clos le 30 juin 2023		Trimestre clos le 30 juin 2022		Semestre clos le 30 juin 2023		Semestre clos le 30 juin 2022	
Bénéfice avant impôt sur le résultat		173 687		369 433		322 960		569 010
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	46 027	26,5%	97 900	26,5%	85 584	26,5%	150 788
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:								
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	0,0%	(54)	-0,2%	(825)	0,2%	535	-0,1%	(771)
Variation du taux d'impôt	-0,1%	(139)	0,0%	123	0,2%	584	0,1%	462
Charges non déductibles	0,3%	522	0,2%	856	0,2%	737	0,3%	1 678
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt	-2,1%	(3 568)	-1,3%	(4 917)	-2,3%	(7 314)	-1,7%	(9 718)
Ajustement des périodes précédentes	0,0%	(85)	-0,2%	(769)	-0,1%	(313)	0,3%	1 557
Impôt sur les distributions multinationales	1,6%	2 750	0,1%	240	0,9%	2 995	0,1%	466
	26,2%	45 453	25,1%	92 608	25,6%	82 808	25,4%	144 462

21. Événualités, lettres de crédit et autres engagements

a) Événualités

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 30 juin 2023, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 69,2 M\$ (66,8 M\$ au 31 décembre 2022).

c) Autres engagements

Au 30 juin 2023, le Groupe avait 157,4 M\$ d'engagements d'achat (149,8 M\$ au 31 décembre 2022) et 46,9 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).

22. Événements postérieurs

Après le 30 juin 2023, le Groupe a complété l'acquisition précédemment annoncée de Siemens Transportation Group pour un prix d'achat total de 79,6 M\$.

INFORMATION CORPORATIVE

BUREAU ADMINISTRATIF

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

SIÈGE SOCIAL

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

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

AUDITEURS

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

INSCRIPTION BOURSIÈRE

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

INSTITUTIONS FINANCIÈRES

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