



T1 Premier rapport trimestriel

Trimestre clos le 31 mars 2025



RAPPORT DE GESTION

Pour le trimestre clos le
31 mars 2025

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	3
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS	4
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL	5
RÉSULTATS CONSOLIDÉS.....	6
RÉSULTATS SECTORIELS	8
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL	14
PERSPECTIVES.....	18
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES	18
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	19
RISQUES ET INCERTITUDES	29
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES.....	46
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES.....	46
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	46

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 clos le 31 mars 2025 et sa performance du trimestre correspondant clos le 31 mars 2024 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 mars 2025. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 23 avril 2025, date du présent rapport de gestion. Le présent rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités ainsi que les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 mars 2025 et les états financiers consolidés audités ainsi que les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2024 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 intermédiaires consolidés condensés non audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sur la recommandation de son comité d'audit le 23 avril 2025. 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, l'imposition de tarifs ou la modification des taux de tarifs et leur impact sur le marché, les changements apportés à la réglementation gouvernementale qui s'appliquent aux activités de la Société, les conditions météorologiques défavorables, les accidents, le marché du matériel usagé, les fluctuations des taux d'intérêt, le coût de l'assurance responsabilité civile, les ralentissements de la conjoncture économique en général qui ont une incidence sur la Société et ses clients, la liquidité des marchés du crédit et la capacité de la Société à repérer des entreprises à acquérir, à négocier et à conclure la transaction et à intégrer avec succès les activités des entreprises acquises.

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

DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	2023
Revenus avant la surcharge de carburant	1 714 493	1 611 501	1 560 427
Surcharge de carburant	249 894	259 314	289 750
Total des revenus	1 964 387	1 870 815	1 850 177
BAIIA ajusté ¹	258 962	268 350	264 206
Bénéfice opérationnel	114 643	151 556	166 402
Bénéfice net	56 032	92 847	111 918
Bénéfice net ajusté ¹	64 166	105 510	116 483
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	193 558	200 689	232 134
Flux de trésorerie disponibles ¹	191 728	137 163	195 707
Données par action			
BPA – dilué	0,66	1,09	1,27
BPA ajusté – dilué ¹	0,76	1,24	1,33
Dividendes	0,45	0,40	0,35
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant			
Marge du BAIIA ajusté ¹	15,1 %	16,7 %	16,9 %
Amortissement des immobilisations corporelles	5,1 %	4,0 %	3,8 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,4 %	2,2 %	2,0 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	1,3 %	1,1 %	0,9 %
Marge d'exploitation ¹	6,7 %	9,4 %	10,7 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	93,7 %	90,6 %	89,7 %

Faits saillants du premier trimestre

- Bénéfice opérationnel de 114,6 M\$ pour le premier trimestre comparativement à 151,6 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le bénéfice net a atteint 56,0 M\$ comparativement à 92,8 M\$ au premier trimestre de 2024, et le bénéfice dilué par action (BPA dilué) de 0,66\$ comparativement à 1,09 \$ au premier trimestre de 2024.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 64,2 M\$, se compare à 105,5 M\$ au premier trimestre de 2024.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 0,76 \$, se compare à 1,24 \$, au premier trimestre de 2024.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 193,6 M\$, comparativement à 200,7 M\$ au premier trimestre de 2024.
- Les flux de trésorerie disponibles¹, une mesure non conforme aux IFRS, de 191,7 M\$, en hausse de 40% de 137,2 M\$ au premier trimestre de 2024, principalement en raison d'un fonds de roulement favorable et de dépenses en immobilisations nettes moins élevées.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés s'établit à 47,1 M\$, comparativement à 85,0 M\$ au cours de la période de l'année précédente en raison de la faiblesse des conditions du marché;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a augmenté de 18 %, passant de 41,5 M\$ au cours de la période correspondante de l'exercice précédent à 48,8 M\$ pour la période en cours, en raison de l'acquisition de Daseke, Inc. en avril 2024;
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique de 31,2 M\$ comparativement aux 40,2 M\$ du trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le 17 mars 2025, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,45 \$ par action, versé le 15 avril 2025, une hausse de 13 % par rapport au dividende trimestriel de 0,40 \$ par action déclaré au premier trimestre de 2024. Le dividende annualisé¹ représente 18,4 % des flux de trésorerie disponibles des douze derniers mois.
- Au cours du premier trimestre, la Société a versé 94,4 M\$ de capital aux actionnaires sous forme de dividendes trimestriels de 38,2 M\$ et de rachat d'actions de 56,2 M\$, après avoir racheté et annulé 524 795 actions.

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

- le transport de lots brisés;
- le transport de lots complets;
- la logistique.

Caractère saisonnier des activités

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

Ressources humaines

Au 31 mars 2025, la Société comptait 26 312 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 25 005 employés au 31 décembre 2024. Le nombre d'employés a augmenté de 1 307 sur douze mois, ce qui est attribuable aux acquisitions d'entreprises (hausse de 4 400 employés). Cet ajout a été neutralisé par les rationalisations ayant touché 3 093 employés, surtout dans le secteur du transport de lots brisés. La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis par rapport à celui des autres transporteurs américains et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

Équipement

La Société est un important fournisseur de transport partout en Amérique du Nord. Au 31 mars 2025, la Société comptait 13 669 camions, 42 710 remorques et 7 087 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 31 mars 2024, il y avait 11 051 camions, 33 771 remorques et 7 411 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 mars 2025, la Société comptait 646 installations, comparativement à 620 installations au 31 mars 2024. De ces 646 installations, 381 sont situées aux États-Unis et 265, au Canada. Au cours des 12 derniers mois, 90 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 64 le nombre total d'installations, principalement dans les secteurs du transport de lots complets et de la logistique.

Clients

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

Revenus par secteur d'activité des principaux clients (58 % du total des revenus pour l'exercice clos le 31 décembre 2024)

Commerce de détail	19 %
Produits manufacturés	17 %
Matériaux de construction	13 %
Secteur automobile	10 %
Métaux et mines	10 %
Aliments et boissons	8 %
Services	7 %
Produits chimiques et explosifs	6 %
Énergie	3 %
Gestion des matières résiduelles	3 %
Produits forestiers	2 %
Conteneurs maritimes	1 %
Autres	1 %

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 2025

Conformément à sa stratégie de croissance, la Société a acquis deux entreprises en 2025, Basin Transportation LLC et Veilleux Transit Inc., les deux acquisitions groupées ayant été réalisées après la fin du trimestre.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les revenus avant la surcharge de carburant se sont chiffrés à 1 714,5 M\$, en hausse par rapport à 1 611,5 M\$ au premier trimestre de 2024. L'augmentation était principalement attribuable aux contributions de 297,8 M\$ provenant d'acquisitions d'entreprises, annulée en partie par l'affaiblissement du marché qui a entraîné une baisse des volumes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 130,5 M\$, passant de 1 719,3 M\$ au premier trimestre de 2024 à 1 849,7 M\$. Cette hausse est attribuable à une augmentation de 325,1 M\$ des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par une diminution de 194,6 M\$ des charges opérationnelles des activités existantes, à mesure que les revenus diminuaient.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont augmenté de 59,6 M\$, s'établissant à 739,1 M\$, comparativement à 679,5 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'augmentation de 146,9 M\$ liés aux acquisitions d'entreprise, annulée en partie par une diminution des charges des activités existantes attribuable à la diminution des volumes.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 607,4 M\$, en hausse de 8 % par rapport à 562,6 M\$ au premier trimestre de 2024. L'augmentation est principalement attribuable à une hausse de 90,6 M\$ liée aux acquisitions d'entreprises, compensée par une réduction des charges liées au personnel en réponse à la baisse des volumes.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent principalement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et les autres frais administratifs généraux, ont augmenté de 7,5 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2025 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, l'augmentation des coûts liée aux acquisitions d'entreprises de 15,5 M\$ ayant été annulée par une baisse des charges attribuable à la diminution des volumes.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les profits sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente ont augmenté de 6,8 M\$ pour atteindre 7,0 M\$, contre 0,2 M\$ pour la même période l'an dernier, en raison de la vente de deux sites au premier trimestre de 2025.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 114,6 M\$, comparativement à 151,6 M\$ au trimestre correspondant de 2024. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse des revenus des activités existantes découlant du ralentissement de la demande du marché au cours du trimestre, compensée en partie par la contribution des acquisitions d'entreprises de 8,7 M\$.

Produits financiers et charges financières

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Charges financières (produits financiers)		
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	30 236	22 451
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	6 527	5 055
Produit d'intérêts	(228)	(5 152)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	15	31
Perte de change, montant net	245	1 268
Autres	3 514	3 676
Charges financières, montant net	40 309	27 329

Charge d'intérêts

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les charges d'intérêts sur la dette à long terme ont augmenté de 7,8 M\$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, le niveau moyen de la dette étant passé de 2,06 G\$ à 2,43 G\$ en raison de l'endettement lié à l'acquisition de Daseke, et du fait que les taux moyens sont passés de 4,36 % à 4,97 %. Les revenus d'intérêts ont diminué de 4,9 M\$ par rapport au même trimestre de l'exercice précédent, le solde de trésorerie moyen étant de 6,3 M\$ pour le premier trimestre de 2025, comparativement à 378,7 M\$ au même trimestre de l'exercice précédent.

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

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, un gain de change de 11,4 M\$ (gain de 11,0 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 31 mars 2024, une perte de change de 36,1 M\$ (perte de 36,1 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,6 %. La charge d'impôt sur le résultat de 18,3 M\$ présentait un écart favorable de 1,4 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 19,7 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 3,9 M\$ compensées partiellement par un écart défavorable de 1,8 M\$ en lien avec des charges non déductibles.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté*(non audité)**(en milliers de dollars US, sauf les données par action)*

	2025	Trimestres clos les 31 mars	
		2024	2023
Bénéfice net	56 032	92 847	111 918
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	19 000	16 012	12 692
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	15	31	50
Perte (gain) de change, montant net	245	1 268	(348)
Profit, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(7 086)	(37)	(6 230)
Profit sur la vente et dépréciation des actifs de matériel roulant détenus en vue de la vente	—	(178)	—
Incidence fiscale des ajustements	(4 040)	(4 433)	(1 599)
Bénéfice net ajusté¹	64 166	105 510	116 483
BPA ajusté – de base¹	0,76	1,25	1,35
BPA ajusté – dilué¹	0,76	1,24	1,33

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 56,0 M\$, par rapport à 92,8 M\$ au premier trimestre de 2024. 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 64,2 M\$ par rapport à 105,5 M\$ au premier trimestre de 2024. BPA ajusté¹, entièrement dilué, de 0,76 \$ comparativement à 1,24 \$ au premier trimestre de 2024.

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)	Transport de lots brisés*	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations*	Total
Trimestre clos le 31 mars 2025						
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	678 950	662 855	384 948	—	(12 260)	1 714 493
% du total des revenus ²	41 %	38 %	20 %			100 %
BAIIA ajusté ³	97 766	126 128	47 035	(11 967)	—	258 962
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	14,4 %	19,0 %	12,2 %			15,1 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	47 123	48 778	31 233	(12 491)	—	114 643
Marge d'exploitation ^{3,4}	6,9 %	7,4 %	8,1 %			6,7 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	2 187 284	1 862 443	356 208	76 806	—	4 482 741
Dépenses en immobilisations, montant net ³	3 129	7 452	358	(20)	—	10 919
Trimestre clos le 31 mars 2024						
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	783 520	397 732	441 905	—	(11 656)	1 611 501
% du total des revenus ²	50 %	25 %	25 %			100 %
BAIIA ajusté ³	137 421	90 444	55 413	(14 928)	—	268 350
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	17,5 %	22,7 %	12,5 %			16,7 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	85 030	41 464	40 182	(15 120)	—	151 556
Marge d'exploitation ^{3,4}	10,9 %	10,4 %	9,1 %			9,4 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	2 350 824	1 147 227	351 367	975 810	—	4 825 228
Dépenses en immobilisations, montant net ³	30 481	6 375	589	153	—	37 598

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.

* Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel du colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

Transport de lots brisés

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2025	%	Trimestres clos les 31 mars 2024*	
			2024*	%
Total des revenus	815 744		946 765	
Surcharge de carburant	(136 794)		(163 245)	
Revenus	678 950	100,0 %	783 520	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	201 965	29,7 %	239 446	30,6 %
Charges liées au personnel	323 540	47,7 %	347 260	44,3 %
Autres charges opérationnelles	55 555	8,2 %	60 189	7,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	35 318	5,2 %	38 008	4,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	12 234	1,8 %	12 131	1,5 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	3 044	0,4 %	2 465	0,3 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	140	0,0 %	(842)	-0,1 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(16)	-0,0 %	46	0,0 %
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	47	0,0 %	(213)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	47 123	6,9 %	85 030	10,9 %
BAIIA ajusté¹	97 766	14,4 %	137 421	17,5 %

* Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel du colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transports de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

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 31 mars			
	2025	2024*	Variation	%
Transport de lots brisés				
Ratio d'exploitation ajusté ²	93,1 %	89,2 %		
Rendement du capital investi ²	14,4 %	18,2 %		
Transport de lots brisés – États-Unis				
Revenus (en milliers de dollars)	424 682	484 314	(59 632)	-12,3 %
Revenus provenant de GFP (en milliers de dollars)	33 238	67 327	(34 089)	-50,6 %
Revenus de la surcharge du carburant (en milliers de dollars)	81 290	103 512	(22 222)	-21,5 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	98,9 %	92,6 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	26,81 \$	28,90 \$	(2,09) \$	-7,2 %
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	335,19 \$	349,43 \$	(14,24) \$	-4,1 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	31,94 \$	35,08 \$	(3,14) \$	-9,0 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	399,35 \$	424,11 \$	(24,76) \$	-5,8 %
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	792	838	(46)	-5,5 %
Expéditions (en milliers) ¹	1 267	1 386	(119)	-8,6 %
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 250	1 209	41	3,4 %
Distance moyenne par trajet (en milles) ¹	1 168	1 153	15	1,3 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	0,9 %	0,7 %		
Nombre moyen de véhicules ³	4 391	3 836	555	14,5 %
Âge des camions ⁴	4,3	4,6	(0,3)	-6,5 %
Jours ouvrables	63	64	(1)	-1,6 %
Rendement du capital investi ²	10,0 %	15,2 %		
Transport de lots brisés – Canada				
Revenus (en milliers de dollars)	125 398	134 918	(9 520)	-7,1 %
Revenus de la surcharge du carburant (en milliers de dollars)	30 509	35 408	(4 899)	-13,8 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	80,2 %	80,9 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	10,75 \$	10,81 \$	(0,06) \$	-0,6 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	233,52 \$	231,82 \$	1,70 \$	0,7 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	13,37 \$	13,65 \$	(0,28) \$	-2,1 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	290,33 \$	292,66 \$	(2,33) \$	-0,8 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	583	624	(41)	-6,6 %
Expéditions (en milliers)	537	582	(45)	-7,7 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 171	2 144	27	1,3 %
Distance moyenne par trajet (en milles)	840	761	79	10,4 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	0,2 %	0,2 %		
Nombre moyen de véhicules	889	907	(18)	-2,0 %
Âge des camions	4,0	4,3	(0,3)	-7,0 %
Jours ouvrables	62	62	—	0,0 %
Rendement du capital investi ²	18,3 %	19,1 %		
Livraison de colis et courrier				
Revenus (en milliers de dollars)	101 965	103 180	(1 215)	-1,2 %
Revenus de la surcharge du carburant (en milliers de dollars)	25 808	25 464	344	1,4 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	83,0 %	82,4 %		
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,46 \$	0,49 \$	(0,03) \$	-6,1 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,37 \$	0,39 \$	(0,02) \$	-5,1 %
Revenus par colis (incluant le carburant)	6,97 \$	6,85 \$	0,12 \$	1,8 %
Revenus par colis (excluant le carburant)	5,56 \$	5,50 \$	0,06 \$	1,1 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	126	120	6	5,0 %
Colis (en milliers)	18 338	18 776	(438)	-2,3 %
Poids moyen par colis (en lb)	15,14	14,09	1,05	7,5 %
Nombre moyen de véhicules	895	968	(73)	-7,5 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	10,98 \$	10,22 \$	0,76 \$	7,4 %
Jours ouvrables	62	62	—	0,0 %
Rendement du capital investi ²	23,3 %	25,7 %		

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 Au 31 mars 2025, le nombre de véhicules actifs était de 3 297 (3 239 au 31 mars 2024).

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

⁵ Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel de colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les revenus ont diminué de 104,6 M\$, pour s'établir à 679,0 M\$, une baisse de 13 %. Cette diminution est attribuable à une réduction de 105,8 M\$ au sein des activités existantes de transport de lots brisés aux États-Unis, y compris les résultats de Ground with Freight (GFP), combinée à une diminution de 12,0 M\$ des activités du secteur du transport de lots brisés au Canada et à une diminution de 1,2 M\$ des activités existantes de livraison de colis et de courrier, mais partiellement annulée par un apport de 14,5 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises.

La baisse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis est attribuable aux activités du secteur du transport de lots brisés et à celles de Ground with Freight pricing (GFP). Le tonnage dans le secteur du transport de lots brisés a diminué de 5,5 % et les revenus par cent livres dans ce secteur (excluant la surcharge de carburant) ont diminué de 7,2 %. La diminution du tonnage est attribuable à une réduction de 8,6 % du nombre d'expéditions, neutralisée en partie par une hausse de 3,4 % du poids moyen par expédition. La réduction des revenus de GFP s'explique principalement par une réduction du volume de 60,3 %, légèrement contrebalancée par une augmentation des revenus par article. La baisse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés au Canada, y compris les acquisitions, était principalement attribuable à une baisse de 6,6 % du tonnage combinée à une réduction de 0,6% des revenus par cent livres (à l'exclusion des revenus liés à la surcharge de carburant). Cette diminution de tonnage est attribuable à une baisse de 7,7 % du nombre d'expéditions partiellement compensée par une augmentation de 1,3% du poids par expédition. La baisse des revenus dans le secteur de la livraison de colis et courrier est attribuable à une réduction de 2,3 % de nombre de colis, partiellement compensée par une augmentation de 1,1 % du revenu par colis.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 37,5 M\$, ou 16 %, en raison principalement d'une réduction de 48,3 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, combinée à une réduction de 7,6 M\$ des charges liées au carburant et de 9,1 M\$ des charges pour l'entretien et les réparations des pneus et du matériel roulant, annulée partiellement par la baisse de 26,5 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant et une augmentation de 3,8 M\$ des frais liés aux assurances et aux demandes de règlement. Les charges liées au personnel ont diminué de 23,7 M\$, ou 7 %, en raison principalement d'une réduction des coûts directs de la main-d'œuvre et des salaires administratifs. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 4,6 M\$ ou 8 %, en raison essentiellement d'une réduction de 3,6 M\$ des coûts de la main-d'œuvre externe combinée à une baisse de 3,1 M\$ des frais de services de TI. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont diminué de 2,7 M\$, ou 7 %, principalement en raison d'une réduction de 2,2 M\$ de la dépréciation du matériel roulant et des autres équipements opérationnels. En date du 31 mars 2025, les terminaux du secteur du transport de lots brisés comptaient 12 846 portes, dont 10 204 appartiennent à la Société.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 mars 2025 a diminué de 37,9 M\$ pour s'établir à 47,1 M\$. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés, mesure non conforme aux IFRS, s'est établi à 93,1 % au premier trimestre de 2025, comparativement à 89,2 % au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport de lots brisés, s'établissait à 14,4 % au 31 mars 2025, par rapport à 18,2 % pour la période de 12 mois précédente.

Transport de lots complets

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars			
	2025	%	2024	%
Total des revenus	757 768		469 595	
Surcharge de carburant	(94 913)		(71 863)	
Revenus	662 855	100,0 %	397 732	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	309 935	46,8 %	166 504	41,9 %
Charges liées au personnel	202 203	30,5 %	128 692	32,4 %
Autres charges opérationnelles	28 056	4,2 %	15 064	3,8 %
Amortissement des immobilisations corporelles	50 473	7,6 %	24 431	6,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	24 793	3,7 %	18 478	4,6 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	9 105	1,4 %	6 037	1,5 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(3 415)	-0,5 %	(2 965)	-0,7 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(52)	-0,0 %	(7)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(7 021)	-1,1 %	34	0,0 %
Bénéfice opérationnel	48 778	7,4 %	41 464	10,4 %
BAIIA ajusté¹	126 128	19,0 %	90 444	22,7 %

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 31 mars			
	2025	2024	Variation	%
Transport de lots complets				
Ratio d'exploitation ajusté ¹	93,7 %	89,6 %		
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	4 044 \$	3 946 \$	98 \$	2,5 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	4 765 \$	4 810 \$	(45) \$	-0,9 %
Rendement du capital investi ¹	6,7 %	9,6 %		
Transport spécialisé de lots complets				
Revenus (en milliers de dollars US)	493 823	278 468	215 355	77,3 %
Revenus tirés des services de courtage (en milliers de dollars US)	99 644	42 698	56 946	133,4 %
Surcharge de carburant (en milliers de dollars US)	83 791	57 904	25 887	44,7 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	94,1 %	89,2 %		
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	4 201 \$	4 187 \$	14 \$	0,3 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	4 914 \$	5 057 \$	(143) \$	-2,8 %
Nombre moyen de camions	6 593	3 928	2 665	67,8 %
Nombre moyen de remorques	19 904	10 134	9 770	96,4 %
Âge des camions	3,3	3,4	(0,1)	-2,9 %
Âge des remorques	11,3	12,2	(0,9)	-7,4 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	2 448	1 188	1 260	106,1 %
Rendement du capital investi ¹	6,5 %	9,5 %		
Transport conventionnel de lots complets – Canada				
Revenus (en milliers de dollars US)	42 039	51 596	(9 557)	-18,5 %
Revenus tirés des services de courtage (en milliers de dollars US)	29 840	26 885	2 955	11,0 %
Surcharge de carburant (en milliers de dollars US)	11 370	14 185	(2 815)	-19,8 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	90,4 %	91,2 %		
Millage total (en milliers)	21 574	25 326	(3 752)	-14,8 %
Revenus au mille (excluant le carburant) ²	1,95 \$	2,04 \$	(0,09) \$	-4,4 %
Revenus au mille (incluant le carburant) ²	2,48 \$	2,60 \$	(0,12) \$	-4,6 %
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	2 969 \$	3 096 \$	(127) \$	-4,1 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	3 771 \$	3 947 \$	(176) \$	-4,5 %
Nombre moyen de camions	876	1 018	(142)	-13,9 %
Nombre moyen de remorques	3 357	3 650	(293)	-8,0 %
Âge des camions	2,7	3,1	(0,4)	-12,9 %
Âge des remorques	7,5	7,9	(0,4)	-5,1 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	213	264	(51)	-19,3 %
Rendement du capital investi ¹	8,3 %	10,4 %		

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

² Le calcul des revenus au mille exclut les revenus de courtage.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les revenus ont augmenté de 265,1 M\$ ou 67 %, par rapport à 397,7 M\$ au premier trimestre de 2024 et se sont établis à 662,9 M\$ au premier trimestre de 2025. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 283,3 M\$ des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par la baisse de 18,2 M\$ des revenus des activités existantes. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont augmenté de 272,3 M\$, ou 85 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement des contributions des acquisitions d'entreprises de 278,1 M\$, hausse annulée partiellement par un repli de la croissance organique de 5,8 M\$. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont diminué de 6,6 M\$ ou 8 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui comprend une baisse de 11,8 M\$ des revenus des activités existantes, baisse annulée par la contribution de 5,2 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises. Les revenus par camion, excluant la surcharge de carburant, des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont diminué de 4,1 % au premier trimestre de 2025 par rapport au premier trimestre de 2024, ce qui s'explique principalement par l'incidence négative des taux de change. Cela comprenait une baisse de 4,4 % des revenus par mille, annulée en partie par une augmentation de 0,3 % des milles par camion.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 257,8 M\$, ou 72 %, passant de 356,3 M\$ au premier trimestre de 2024 à 614,1 M\$ au premier trimestre de 2025. Cela s'explique principalement par une hausse des charges opérationnelles de 273,9 M\$, après déduction de la surcharge de carburant, découlant des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par la baisse des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, pour les activités de transport de lots complets existantes de 16,1 M\$.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'est chiffré à 48,8 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2025, une hausse de 18 % par rapport à 41,5 M\$ au premier trimestre de 2024. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 9,4 M\$ des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par la baisse de 2,1 M\$ du bénéfice opérationnel des activités existantes de transport de lots complets.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport de lots brisés, s'établissait à 6,7 % au 31 mars 2025, par rapport à 9,6 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Logistique

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2025	%	Trimestres clos les 31 mars 2024	%
Total des revenus	405 685		468 609	
Surcharge de carburant	(20 737)		(26 704)	
Revenus	384 948	100,0 %	441 905	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	251 577	65,4 %	289 968	65,6 %
Charges liées au personnel	61 355	15,9 %	71 176	16,1 %
Autres charges opérationnelles	24 968	6,5 %	25 361	5,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	1 921	0,5 %	1 943	0,4 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	4 633	1,2 %	4 633	1,0 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	9 248	2,4 %	8 691	2,0 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	18	0,0 %	(4)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(5)	-0,0 %	(9)	-0,0 %
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments	—	—	(36)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	31 233	8,1 %	40 182	9,1 %
BAIIA ajusté¹	47 035	12,2 %	55 413	12,5 %
Rendement du capital investi¹	17,0 %		19,2 %	

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

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les revenus ont diminué de 57,0 M\$, soit 13 %, par rapport à 441,9 M\$ en 2024 et se sont établis à 384,9 M\$ en 2025. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse de 25,5 M\$ du secteur du transport par camion et de 17,4 M\$ des activités de 3PL, le reste (14,1 M\$) étant attribuable aux activités du dernier kilomètre.

Au cours du trimestre, environ 83 % (85 % en 2024) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 17 % (15 % en 2024) par les entreprises du Canada.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 48,0 M\$, ou 12 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, passant de 401,7 M\$ à 353,7 M\$. La diminution de 38,4 M\$ des charges liées aux matières et aux services découle de la réduction du volume de toutes les offres de services de nos activités de logistique. Les charges liées au personnel ont diminué de 9,8 M\$, ou 14 %, dont 6,4 M\$ s'expliquent par la diminution des coûts directs de main-d'œuvre liée à la réduction du volume et la diminution de 2,9 M\$ des charges liées au personnel administratif principalement attribuable à une réduction de l'effectif.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le bénéfice opérationnel a diminué de 8,9 M\$ ou 22 %, passant de 40,2 M\$ à 31,2 M\$. Cette baisse s'explique principalement par la baisse des volumes à travers toutes les offres de services dans nos activités de logistique.

Rendement du capital investi de 17,0 % comparativement à celui de la période correspondante de l'exercice précédent de 19,2 %.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Entrées de fonds :		
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	193 558	200 689
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	15 787	12 770
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	16 894	1 243
Produits nets tirés de la dette à long terme	—	607 737
Autres	3 291	22 671
Total des entrées de fonds	229 530	845 110
Sorties de fonds :		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	34 511	77 539
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	(2 247)	108 961
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	23 298	559 368
Remboursement de la dette à long terme, montant net	5 362	—
Remboursement des obligations locatives	40 870	34 576
Dividendes versés	38 190	33 632
Rachat d'actions propres	56 172	—
Autres	33 374	31 034
Total des sorties de fonds	229 530	845 110

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont établis à 193,6 M\$, par rapport à 200,7 M\$ en 2024. La diminution des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles est principalement attribuable à une diminution de revenu, ainsi qu'à une augmentation des versements des prestations de 14,0 M\$ et à une augmentation des intérêts versés de 13,2 M\$, qui est partiellement compensée par une augmentation du fonds de roulement d'exploitation hors caisse de 37,1 M\$. L'augmentation du fonds de roulement d'exploitation hors caisse découle principalement d'une diminution des comptes créditeurs en raison de la baisse des volumes.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Immobilisations corporelles

Le tableau suivant présente, par catégorie, les immobilisations corporelles acquises par la Société au cours des trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Additions d'immobilisations corporelles :		
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	34 511	77 539
Ajustements hors caisse	(482)	—
	34 029	77 539
Additions par catégorie :		
Terrains et bâtiments	6 809	25 967
Matériel roulant	23 520	40 328
Équipement	3 700	11 244
	34 029	77 539

La Société investit dans du nouvel équipement afin de maintenir la qualité de ses services, tout en minimisant ses coûts d'entretien. Les dépenses en immobilisations de la Société correspondent au niveau de réinvestissement requis pour garder l'équipement en bon état et maintenir une affectation stratégique des ressources en capital.

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres clos les 31 mars 2025 et 2024.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Produits par catégorie :		
Terrains et bâtiments	16 380	39
Matériel roulant	16 277	13 974
Équipement	24	—
	32 681	14 013
Profits (pertes) par catégorie :		
Terrains et bâtiments	7 086	37
Matériel roulant	3 133	4 017
Équipement	12	(28)
	10 231	4 026

Acquisitions d'entreprises

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2025, des flux de trésorerie utilisés pour l'acquisition d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise, ont totalisé une réduction de 2,2 M\$ en ajustements non importants par rapport aux acquisitions précédentes, comparativement à 109,0 M\$ au premier trimestre de 2024. La note 5 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités du 31 mars 2025 fournit de plus amples renseignements.

Achat et vente de placements

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2025, 4,8 M\$ de placements de niveau 1 ont été acquis et sélectionnés pour être évalués à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global. Aucun placement n'a été vendu au cours du trimestre clos le 31 mars 2025, comparativement à un produit de 19,1 M\$ au premier trimestre de 2024. Ces placements ont été sélectionnés pour être évalués à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Endettement

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2025, la Société a effectué un remboursement net de 5,4 M\$ sur sa dette, comparativement à des produits nets tirés de la dette de 607,7 M\$ au premier trimestre de 2024, alors que la Société se préparait à acquérir Daseke.

Le 22 mars 2024, la Compagnie a modifié sa facilité de crédit renouvelable, y compris l'ajout d'un prêt à terme de 500,0 M\$ et une prolongation. En vertu de la nouvelle modification, la facilité de crédit renouvelable a été prolongée jusqu'au 22 mars 2027. La nouvelle entente accorde également à la Société un prêt à terme non renouvelable de 500,0 M\$ venant à échéance dans un à trois ans, de 100,0 M\$ chacun pour la première et la deuxième année et de 300,0 M\$ pour la troisième année. Selon certains ratios, le taux d'intérêt sur le prêt à terme est égal à la somme du taux SOFR, plus une marge applicable, qui peut varier entre 128 points de base et 190 points de base. La marge applicable à la facilité de crédit est actuellement de 1,5 %. Des frais de financement différés de 1,3 M\$ ont été constatés sur ce montant. À la fin du trimestre, la Société avait remboursé 300,0 M\$ de ce prêt, incluant la totalité des première et deuxième tranches.

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 2024 et qui se termine le 1^{er} novembre 2025, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 918 102 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 mars 2025, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société a racheté et annulé 820 000 actions ordinaires.

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2025, la Société a racheté 524 795 actions ordinaires (comparativement à néant pour la période correspondante de 2024) à un prix moyen pondéré de 107,04 \$ par action, ce qui représente un prix d'achat total de 56,2 M\$.

Flux de trésorerie disponibles¹

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	2023
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	193 558	200 689	232 134
Additions d'immobilisations corporelles	(34 511)	(77 539)	(76 248)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	15 787	12 770	24 715
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	16 894	1 243	15 106
Flux de trésorerie disponibles	191 728	137 163	195 707

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

Pour la période de trois mois close le 31 mars 2025, la Société a généré des flux de trésorerie disponibles de 191,7 M\$, comparativement à 137,2 M\$ en 2024, ce qui représente une augmentation de 54,6 M\$ ou 40 % sur douze mois. L'augmentation est attribuable à des ajouts d'immobilisations corporelles réduits de 43,0 M\$, alors que la Société réduit ses dépenses en immobilisations en réponse à la baisse de la demande du marché. L'augmentation est également attribuable au produit supplémentaire provenant d'actifs détenus aux fins de vente de 15,7 M\$, car la Société a vendu deux propriétés dans le secteur du transport de lots complets pour un produit total de 16,4 M\$.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, la conversion des flux de trésorerie disponibles¹ qui évalue le montant de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 95,8 %, se compare à 86,0 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 31 mars 2025, soit 77,45 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois (823,2 M\$ ou 9,80 \$ par action) a été de 12,7 %. Selon le cours de clôture des actions au 31 mars 2024, soit 159,46 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois (717,4 M\$ ou 8,48 \$ par action en circulation) a été de 5,3 %.

Situation financière

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Au 31 mars	Au 31 décembre
	2025	2024*
Immobilisations incorporelles	2 634 214	2 642 933
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ¹	4 482 741	4 522 893
Dette à long terme	2 399 893	2 402 881
Obligations locatives	555 003	573 662
Capitaux propres	2 631 260	2 673 275

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 ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente.

Obligations contractuelles, engagements, éventualités et ententes hors bilan

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société, excluant les engagements d'achat, et leurs dates d'échéance respectives au 31 mars 2025, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Total	Moins			
		de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – mars 2027	321 081	—	321 081	—	—
Emprunts à terme non garantis – mars 2027	175 000	—	175 000	—	—
Billets de premier rang non garantis – décembre 2026 à octobre 2043	1 655 000	—	150 000	515 000	990 000
Contrats de vente conditionnelle	247 822	90 255	129 607	26 561	1 399
Obligations locatives	555 001	149 841	215 891	89 731	99 538
Autre dette à long terme	4 246	368	3 878	—	—
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	779 007	121 297	191 957	134 664	331 089
Total des obligations contractuelles	3 737 157	361 761	1 187 414	765 956	1 422 026

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

(non audité) Engagements	Exigences	Au 31 mars 2025
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	2,21
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	4,00

Au 31 mars 2025, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 129,9 M\$ (129,8 M\$ au 31 décembre 2024).

Au 31 mars 2025, la Société avait des engagements d'achat de 116,7 M\$ et des bons de commande totalisant 28,1 M\$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location (31 décembre 2024 – 35,6 M\$ et 26,7 M\$ respectivement).

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 37,8 M\$, ou 0,45 \$ par action ordinaire, pour le premier trimestre de 2025. Le 23 avril 2025, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,45 \$ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 37,6 M\$ qui sera versé le 15 juillet 2025 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 30 juin 2025.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 83 971 757 actions ordinaires étaient en circulation au 31 mars 2025 (84 408 437 au 31 décembre 2024). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 31 mars 2025 et le 23 avril 2025. Le nombre moyen d'actions diluées pour le trimestre clos le 31 mars 2025 était de 84 524 018 actions comparativement à 85 348 043 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. La réduction est liée au rachat et à l'annulation des actions.

Au 31 mars 2025, 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 189 774 (277 889 au 31 décembre 2024), dont 189 774 (277 889 au 31 décembre 2024) pouvaient être exercées. Chaque option d'achat d'actions donne droit à son titulaire d'acheter une action ordinaire de la Société à un prix d'exercice fondé sur le cours moyen pondéré en fonction du volume des actions de la Société pour les cinq jours de bourse précédant immédiatement la date d'effet de l'octroi.

Au 31 mars 2025, 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 161 081 (157 117 au 31 décembre 2024). Le 7 février 2025, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 61 829 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les droits relatifs aux UAR seront acquis en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires. La juste valeur des UAR est déterminée comme étant la juste valeur du cours de l'action à la date de l'octroi et est comptabilisée comme surplus d'apport en tant que charge de rémunération à base d'actions, au cours de la période d'acquisition. La juste valeur des UAR accordées était de 129,66 \$ par unité.

Au 31 mars 2025, 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 156 004 (154 620 au 31 décembre 2024). Le 7 février 2025, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 58 143 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. La juste valeur des UAP accordées était de 135,51 \$ par unité.

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

Selon d'éminents économistes, les prévisions de croissance économique nord-américaines se sont détériorées cette année, en raison notamment de l'augmentation des tarifs internationaux et des préoccupations persistantes à l'égard de l'inflation, des taux d'intérêt et des conflits géopolitiques. La faiblesse des volumes de fret dans l'ensemble du secteur qui en a découlé a eu une incidence sur les moteurs de la demande de TFI International. Cependant, la diversification des activités de la Société dans les marchés industriels et de consommation et dans de nombreux modes de transport, ainsi que son approche rigoureuse en matière d'exploitation et d'acquisitions stratégiques ont servi de facteurs d'atténuation. Lorsque le cycle du fret s'améliorera, la direction croit que son orientation opérationnelle et ses investissements effectués en temps opportun aideront à obtenir de meilleurs résultats.

TFI International demeure vigilante dans la surveillance des risques émergents, y compris la possibilité d'une escalade des conflits commerciaux internationaux qui pourrait entraîner une baisse supplémentaire du volume de fret et des coûts plus élevés qui pourraient nuire aux sociétés d'exploitation de TFI et aux marchés qu'elles desservent. Au-delà de ces facteurs macroéconomiques, les autres incertitudes comprennent, sans s'y limiter, les fluctuations du prix du diesel, la dynamique du marché du travail, les changements de perception des consommateurs, les mandats environnementaux et les modifications apportées au code fiscal dans tous les territoires où TFI International exerce ses activités.

Même si l'incertitude à l'égard de l'économie nord-américaine persiste et continue de peser sur la demande de transport de marchandises, la direction estime que la Société est en bonne position pour affronter les conditions actuelles en raison notamment de son assise financière et de ses flux de trésorerie solides, de sa structure de coûts allégée qui est le résultat de l'accent qu'elle met depuis longtemps sur la rentabilité, l'efficacité, la densité du réseau, le service à la clientèle, l'optimisation de la tarification, les revenus par expédition, le maintien en poste des chauffeurs et la rationalisation de la capacité. TFI continue de mettre en œuvre des améliorations opérationnelles liées aux récentes acquisitions tout en recherchant des occasions d'amélioration du rendement dans l'ensemble de ses activités. Au-delà des défis à court 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 aider la Société à tirer parti d'un virage potentiel vers la fabrication nationale stimulé par les politiques tarifaires, tandis que son secteur de la logistique est structuré pour tirer parti de l'expansion du commerce électronique et la production nationale de camions.

Quelle que soit la conjoncture économique, la direction demeure déterminée à créer de la valeur pour ses actionnaires, en adhérant de façon constante à ses principes d'exploitation, notamment un excellent service à la clientèle, qui au bout du compte favorise une hausse des volumes et le raffermissement des prix, son approche allégée en actifs et les efforts qu'elle déploie constamment pour améliorer son efficacité. En outre, TFI International accorde une grande importance à la génération de flux de trésorerie disponibles et d'importantes liquidités, assorti d'un bilan conservateur qui comporte essentiellement des dettes à taux fixes et un nombre limité de titres de créance devant être remboursés à court terme. Cette assise financière solide permet à la Société d'investir stratégiquement et de procéder à des acquisitions rentables de choix en plus de verser le capital supplémentaire aux actionnaires, dans la mesure du possible.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

<i>(en millions de dollars US, sauf les données par action)</i>								
	T1 2025	T4 2024	T3 2024	T2 2024	T1 2024	T4 2023	T3 2023	T2 2023
Total des revenus	1 964,4	1 826,7	2 184,6	2 264,5	1 870,8	1 968,7	1 911,0	1 791,3
BAIIA ajusté ¹	259,0	315,3	357,2	380,1	268,4	320,9	302,5	300,3
Bénéfice opérationnel	114,6	160,2	201,2	206,0	151,6	198,3	200,6	192,4
Bénéfice net	56,0	88,1	125,9	115,7	92,8	131,4	133,3	128,2
BPA – de base	0,66	1,04	1,49	1,37	1,10	1,54	1,55	1,49
BPA – dilué	0,66	1,03	1,48	1,36	1,09	1,53	1,54	1,47
Bénéfice net ajusté ¹	64,2	101,8	136,6	145,6	105,5	147,0	136,0	138,9
BPA ajusté - dilué ¹	0,76	1,19	1,60	1,71	1,24	1,71	1,57	1,59

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

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

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

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

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

Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	2023
Bénéfice net	56 032	92 847	111 918
Charges financières, montant net	40 309	27 329	17 129
Charge d'impôt sur le résultat	18 302	31 380	37 355
Amortissement des immobilisations corporelles	87 891	64 491	59 047
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	41 927	35 302	31 435
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 475	17 216	13 573
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 974)	(215)	(6 251)
BAIIA ajusté	258 962	268 350	264 206

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Transport de lots brisés*		
Bénéfice opérationnel	47 123	85 030
Amortissement	50 596	52 604
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	47	(213)
BAIIA ajusté	97 766	137 421
Transport de lots complets		
Bénéfice opérationnel	48 778	41 464
Amortissement	84 371	48 946
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(7 021)	34
BAIIA ajusté	126 128	90 444
Logistique		
Bénéfice opérationnel	31 233	40 182
Amortissement	15 802	15 267
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(36)
BAIIA ajusté	47 035	55 413
Siège social		
Perte opérationnelle	(12 491)	(15 120)
Amortissement	524	192
BAIIA ajusté	(11 967)	(14 928)

* Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel de colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

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

Le **dividende annualisé** est calculé en annualisant la sortie de trésorerie du dividende le plus récent émis et en divisant par les flux de trésorerie disponibles sur les douze derniers mois. La direction estime que cette mesure donne une idée du montant des liquidités disponibles qui seront utilisées pour financer le dividende et, par conséquent, de ce qui peut être utilisé à d'autres fins. Le dividende annualisé au 31 décembre 2024 était de 19,8 %.

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

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

Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Bénéfice net	56 032	92 847
Charges financières, montant net	40 309	27 329
Charge d'impôt sur le résultat	18 302	31 380
Amortissement des immobilisations corporelles	87 891	64 491
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	41 927	35 302
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 475	17 216
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(6 974)	(215)
BAIIA ajusté	258 962	268 350
Dépenses en immobilisations, montant net	(10 919)	(37 598)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	248 043	230 752
Conversion des flux de trésorerie disponibles	95,8 %	86,0 %

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>	Transport de lots brisés*	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
	Au 31 mars 2025					
Total de l'actif	2 588 436	3 365 271	1 084 020	79 228	-	7 116 955
Immobilisations incorporelles	401 152	1 502 828	727 812	2 422	-	2 634 214
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	2 187 284	1 862 443	356 208	76 806	-	4 482 741
Au 31 décembre 2024**						
Total de l'actif	2 618 714	3 393 992	1 098 617	54 503	-	7 165 826
Immobilisations incorporelles	396 533	1 511 355	734 736	309	-	2 642 933
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	2 222 181	1 882 637	363 881	54 194	-	4 522 893

* Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel de colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

** Retraité pour ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente

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>	Transport de lots brisés*	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 mars 2025						
Additions de matériel roulant	3 564	19 919	37	-	-	23 520
Additions d'équipement	2 789	495	348	68	-	3 700
Produit de la vente de matériel roulant	(3 200)	(12 962)	(27)	(88)	-	(16 277)
Produit de la vente d'équipement	(24)	-	-	-	-	(24)
Dépenses en immobilisations, montant net	3 129	7 452	358	(20)		10 919
Trimestre clos le 31 mars 2024						
Additions de matériel roulant	26 867	12 917	544	-	-	40 328
Additions d'équipement	8 602	2 389	100	153	-	11 244
Produit de la vente de matériel roulant	(4 988)	(8 931)	(55)	-	-	(13 974)
Produit de la vente d'équipement	-	-	-	-	-	-
Dépenses en immobilisations, montant net	30 481	6 375	589	153		37 598

* Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel de colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

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 résultant d'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 gain ou perte sur la cession d'immobilisations incorporelles, et de la restructuration liée aux acquisitions d'entreprises (« **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>	2025	Trimestres clos les 31 mars	
		2024	2023
Charges opérationnelles	1 849 744	1 719 259	1 683 775
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	6 974	215	6 251
Charges opérationnelles ajustées	1 856 718	1 719 474	1 690 026
Revenus liés à la surcharge de carburant	(249 894)	(259 314)	(289 750)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 606 824	1 460 160	1 400 276
Revenus avant la surcharge de carburant	1 714 493	1 611 501	1 560 427
Ratio d'exploitation ajusté	93,7 %	90,6 %	89,7 %

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024*
Transport de lots brisés		
Total des revenus	815 744	946 765
Total des charges opérationnelles	768 621	861 735
Bénéfice opérationnel	47 123	85 030
Charges opérationnelles	768 621	861 735
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(47)	213
Charges opérationnelles ajustées	768 574	861 948
Revenus liés à la surcharge de carburant	(136 794)	(163 245)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	631 780	698 703
Revenus avant la surcharge de carburant	678 950	783 520
Ratio d'exploitation ajusté	93,1 %	89,2 %
Transport de lots brisés - Revenus avant la surcharge de carburant		
Transport de lots brisés – États-Unis	457 920	551 641
Transport de lots brisés – Canada	125 398	134 918
Livraison de colis et courrier	101 965	103 180
Éliminations	(6 333)	(6 219)
	678 950	783 520
Transport de lots brisés – Revenus liés à la surcharge de carburant		
Transport de lots brisés – États-Unis	81 290	103 512
Transport de lots brisés – Canada	30 509	35 408
Livraison de colis et courrier	25 808	25 464
Éliminations	(813)	(1 139)
	136 794	163 245
Transport de lots brisés – Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)		
Transport de lots brisés – États-Unis	4 951	41 122
Transport de lots brisés – Canada	24 822	25 753
Livraison de colis et courrier	17 350	18 155
	47 123	85 030
Transport de lots brisés – États-Unis		
Charges opérationnelles**	534 259	614 031
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(47)	213
Charges opérationnelles ajustées	534 212	614 244
Revenus liés à la surcharge de carburant	(81 290)	(103 512)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	452 922	510 732
Revenus avant la surcharge de carburant	457 920	551 641
Ratio d'exploitation ajusté	98,9 %	92,6 %
Transport de lots brisés – Canada		
Charges opérationnelles**	131 085	144 573
Revenus liés à la surcharge de carburant	(30 509)	(35 408)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	100 576	109 165
Revenus avant la surcharge de carburant	125 398	134 918
Ratio d'exploitation ajusté	80,2 %	80,9 %
Livraison de colis et courrier		
Charges opérationnelles**	110 423	110 489
Revenus liés à la surcharge de carburant	(25 808)	(25 464)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	84 615	85 025
Revenus avant la surcharge de carburant	101 965	103 180
Ratio d'exploitation ajusté	83,0 %	82,4 %

* Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel de colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les données comparatives pour le secteur isolable du transport de lots brisés ont été révisées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

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

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Transport de lots complets		
Total des revenus	757 768	469 595
Total des charges opérationnelles	708 990	428 131
Bénéfice opérationnel	48 778	41 464
Charges opérationnelles	708 990	428 131
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	7 021	(34)
Charges opérationnelles ajustées	716 011	428 097
Revenus liés à la surcharge de carburant	(94 913)	(71 863)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	621 098	356 234
Revenus avant la surcharge de carburant	662 855	397 732
Ratio d'exploitation ajusté	93,7 %	89,6 %
Transport de lots complets – Revenus avant la surcharge de carburant		
Transport conventionnel de lots complets – Canada	71 879	78 481
Transport spécialisé de lots complets	593 468	321 166
Éliminations	(2 492)	(1 915)
	662 855	397 732
Transport de lots complets – Revenus liés à la surcharge de carburant		
Transport conventionnel de lots complets – Canada	11 370	14 185
Transport spécialisé de lots complets	83 791	57 904
Éliminations	(248)	(226)
	94 913	71 863
Transport de lots complets – Bénéfice opérationnel		
Transport conventionnel de lots complets – Canada	13 984	6 945
Transport spécialisé de lots complets	34 794	34 519
	48 778	41 464
Transport conventionnel de lots complets – Canada		
Charges opérationnelles*	69 265	85 721
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	7 086	—
Charges opérationnelles ajustées	76 351	85 721
Revenus liés à la surcharge de carburant	(11 370)	(14 185)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	64 981	71 536
Revenus avant la surcharge de carburant	71 879	78 481
Ratio d'exploitation ajusté	90,4 %	91,2 %
Transport spécialisé de lots complets		
Charges opérationnelles*	642 465	344 551
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(65)	(34)
Charges opérationnelles ajustées	642 400	344 517
Revenus liés à la surcharge de carburant	(83 791)	(57 904)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	558 609	286 613
Revenus avant la surcharge de carburant	593 468	321 166
Ratio d'exploitation ajusté	94,1 %	89,2 %

* 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, à l'exclusion des immobilisations incorporelles, entre le début et la fin des douze derniers mois, du total des actifs 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>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Transport de lots brisés		
Bénéfice opérationnel	323 327	424 555
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	36
Dépréciation sur actifs détenus en vue de la vente	11,368	—
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(8 560)	(13 991)
Amortissement des immobilisations incorporelles	13 111	9 731
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	339 246	420 331
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	249 346	308 943
Immobilisations incorporelles	401 152	436 402
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 915 691	2 079 232
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(647 256)	(723 889)
Total du capital investi, exercice en cours	1 669 587	1 791 745
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	436 402	347 017
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	2 079 232	2 010 056
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(723 889)	(747 160)
Total du capital investi, exercice précédent	1 791 745	1 609 913
Capital investi moyen	1 730 666	1 700 829
Rendement du capital investi	14,4 %	18,2 %
Transport de lots brisés – colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	97 630	105 192
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	7
Amortissement des immobilisations incorporelles	572	625
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	98 202	105 824
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	72 178	77 781
Immobilisations incorporelles	169 311	179 653
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	188 342	163 838
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(40 287)	(42 472)
Total du capital investi, exercice en cours	317 366	301 019
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	179 653	180 486
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	163 838	168 470
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(42 472)	(44 777)
Total du capital investi, exercice précédent	301 019	304 179
Capital investi moyen	309 193	302 599
Rendement du capital investi	23,3 %	25,7 %
Transport de lots brisés – Canada		
Bénéfice opérationnel	118 186	119 344
Perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	3
Amortissement des immobilisations incorporelles	6 844	7 636
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	125 030	126 983
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	91 897	93 333
Immobilisations incorporelles	161 330	180 385
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	388 683	411 585
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(69 979)	(70 336)
Total du capital investi, exercice en cours	480 034	521 634
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	180 385	161 130
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	411 585	358 298
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(70 336)	(65 043)
Total du capital investi, exercice précédent	521 634	454 385
Capital investi moyen	500 834	488 010
Rendement du capital investi	18,3 %	19,1 %

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Transport de lots complets		
Bénéfice opérationnel	259 749	208 361
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	3
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(9 376)	(538)
Amortissement des immobilisations incorporelles	36 600	23 483
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	286 973	231 309
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	210 925	170 012
Immobilisations incorporelles	1 502 829	882 190
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 862 442	1 147 229
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(286 135)	(154 115)
Total du capital investi, exercice en cours	3 079 136	1 875 304
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 543 777	772 855
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	2 028 181	1 047 013
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(343 964)	(162 806)
Total du capital investi, exercice précédent	3 227 994	1 657 062
Capital investi moyen	3 153 565	1 766 183
Rendement du capital investi	6,7 %	9,6 %
Transport conventionnel de lots complets – Canada		
Bénéfice opérationnel	37 326	37 331
Profit sur vente d'actifs détenus en vue de la vente	(7 086)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 141	2 231
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	32 381	39 562
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	23 800	29 078
Immobilisations incorporelles	111 358	122 748
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	191 982	207 800
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(32 924)	(27 856)
Total du capital investi, exercice en cours	270 416	302 692
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	122 748	98 211
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	207 800	188 761
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(27 856)	(28 394)
Total du capital investi, exercice précédent	302 692	258 578
Capital investi moyen	286 554	280 635
Rendement du capital investi	8,3 %	10,4 %
Transport spécialisé de lots complets*		
Bénéfice opérationnel	222 423	171 030
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	3
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2 290)	(538)
Amortissement des immobilisations incorporelles	34 459	21 252
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	254 592	191 747
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	187 125	140 934
Immobilisations incorporelles	1 391 471	759 442
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 670 460	939 429
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(253 211)	(126 259)
Total du capital investi, exercice en cours	2 808 720	1 572 612
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 421 029	674 644
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 820 381	858 252
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(316 108)	(134 412)
Total du capital investi, exercice précédent	2 925 302	1 398 484
Capital investi moyen	2 867 011	1 485 548
Rendement du capital investi	6,5 %	9,5 %

* Le capital total investi, l'année précédente dans le calcul du 31 mars 2025 a été ajusté pour intégrer l'acquisition de Daseke qui a eu lieu le 1er avril 2024 afin de refléter correctement le capital investi moyen au cours des douze derniers mois.

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Logistique		
Bénéfice opérationnel	173 414	168 584
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(262)
Amortissement des immobilisations incorporelles	34 386	30 356
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	207 800	198 678
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	152 733	146 028
Immobilisations incorporelles	727 813	764 566
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	356 207	351 366
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(204 865)	(201 893)
Total du capital investi, exercice en cours	879 155	914 039
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	764 566	524 989
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	351 366	259 402
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(201 893)	(177 142)
Total du capital investi, exercice précédent	914 039	607 249
Capital investi moyen	896 597	760 644
Rendement du capital investi	17,0 %	19,2 %

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>	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Transport de lots brisés – États-Unis		
Bénéfice opérationnel	107 511	200 019
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	36
Dépréciation sur les actifs détenus en vue de la vente	11 368	—
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(8 560)	(14 001)
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 695	1 470
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	116 014	187 524
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	85 270	137 830
Immobilisations incorporelles	70 511	76 364
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 338 666	1 503 809
moins : Total du passif	(536 990)	(611 081)
Total du capital investi, exercice en cours	872 187	969 092
Total du capital investi, prix d'acquisition	838 910	838 910
Capital investi moyen	855 549	904 001
Rendement du capital investi	10,0 %	15,2 %

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.

Le 1er février 2025, l'administration américaine a signé des décrets imposants, à compter du 4 février 2025, un tarif de 25 % sur les importations en provenance du Canada et du Mexique, un tarif de 10 % sur les produits énergétiques en provenance du Canada et un tarif supplémentaire de 10 % sur les marchandises importées de Chine. En réponse, le Canada a annoncé, le 1er février 2025, qu'il riposterait en imposant un tarif de 25 % sur certains produits américains, qui entrerait en vigueur en février 2025, et qu'il envisagerait également des mesures non tarifaires supplémentaires. Alors qu'un délai de 30 jours sur les tarifs douaniers contre le Canada et le Mexique a ensuite été annoncé le 3 février 2025, avec des délais correspondants dans les mesures de riposte annoncées par le Canada et le Mexique, aucun délai similaire n'a été annoncé par l'administration américaine pour les tarifs douaniers contre la Chine. La Chine a ensuite annoncé des tarifs de rétorsion sur certaines importations américaines ainsi que d'autres mesures non tarifaires. Bien que les services fournis par la Société ne soient pas soumis à des tarifs, toute mesure future prise par les États-Unis et d'autres pays en réponse, y compris la poursuite de l'escalade ou la mise en œuvre de tarifs ou de quotas ou des modifications à certains accords commerciaux, pourrait, entre autres, avoir un impact négatif sur les marchés dans lesquels la Société opère, 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. Bien que l'AEUMC soit actuellement en vigueur, les impacts de l'évolution de l'imposition et de la suppression des tarifs 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 étant donné le volume des échanges commerciaux nord-américains qui se font par camion.

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

La productivité des camions 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 des 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.

Crises de santé publique. Toute écloison 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. Toute écloison va créer une grande incertitude au sujet de ces mesures, 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 peuvent être amenés à travailler 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 des crises de santé publique, ou autres épidémies similaires, 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.

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 les crises de santé publique, 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 la crise de santé publique.

Ces exigences à la frontière, en plus de toute autre obligation relative aux vaccins, aux essais ou aux masques, 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 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 essais ou aux masques, dans la mesure où elle entre en vigueur, peut avoir une incidence négative importante sur les affaires 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 ou le taux de financement à un jour garanti publié par la Federal Reserve Bank of New York (« SOFR »). 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 complète 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). La Société détient des polices d'assurance complètes d'une limite de 10 M\$ US par événement et divers programmes de transfert de risques avec des rétentions auto-assurées de 1 M\$ US à 5 M\$US pour certaines filiales américaines relativement à leurs polices d'assurance automobile. La Société détient des polices d'assurance de première ligne d'une limite de 10 M\$ US par événement et divers programmes de transfert de risques avec des rétentions autoassurées allant de 1 M\$ US à 3 M\$ US pour certaines filiales américaines en matière de responsabilité civile commerciale. La Société conserve des franchises de 1 M\$ US et de 5 M\$ US par événement pour les demandes d'indemnisation des accidents du travail pour un nombre limité de filiales américaines. La couverture responsabilité civile de la Société a une limite totale de 90 M\$ US par événement pour ses divisions canadienne et américaine, où la Société conserve une rétention autoassurée de 20 M\$ US dans l'excédent de 80 M\$ US sur 10 M\$ US, sous réserve de certaines exceptions.

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 décembre 2029. 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 avec la gestion des employés fortement syndiqués au Canada, ayant favorisé de bonnes relations de travail avec les différents syndicats représentant sa main-d'œuvre à travers plusieurs conventions collectives matures. Aux États-Unis, les relations syndicales sont moins matures, mais se sont avérées harmonieuses jusqu'à présent. Le 13 juillet 2023, la Société a conclu un accord avec l'International Brotherhood of Teamster Union des États-Unis pour le renouvellement de sa convention collective la plus peuplée et a conclu en 2024 une entente de 5 ans avec l'Association internationale des machinistes. Les opérations syndiquées de la Société ne semblent pas avoir d'impact sur les opérations non syndiquées, mais cela demeure un risque.

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.

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, 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 de camion pour les chargements urgents, ce qui augmente encore davantage le nombre de chauffeurs que la Société doit recruter et fidéliser, en comparaison des envois qui ne nécessitent qu'un seul chauffeur par camion. La Société suit également des normes d'embauche des chauffeurs, ce qui pourrait réduire encore davantage le bassin de chauffeurs susceptibles d'être embauchés par la Société. Si la Société n'est pas en mesure de continuer d'attirer et de fidéliser un nombre suffisant de chauffeurs, elle pourrait être obligée, entre autres choses, d'ajuster leur rémunération, d'augmenter le nombre de camions sans chauffeur de la Société ou d'exploiter ses activités avec moins de camions, et elle pourrait éprouver des difficultés à respecter les demandes d'expédition, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur la croissance et la rentabilité de la Société.

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

La Société fournit du financement à certains entrepreneurs indépendants canadiens admissibles, ainsi que des garanties financières à un petit nombre d'entrepreneurs indépendants américains. Si la Société n'était pas en mesure de fournir ce financement ou ces garanties en raison de contraintes en matière de liquidité et d'autres restrictions, elle pourrait observer une diminution du nombre d'entrepreneurs indépendants qu'elle peut engager. De plus, si des entrepreneurs indépendants engagés par la Société sont en défaut aux termes d'accords de financement ou mettent autrement fin à de tels accords,

et que la Société est incapable de trouver des entrepreneurs indépendants de remplacement ou de faire appel à ses chauffeurs pour conduire ces camions, la Société pourrait subir des pertes relativement aux montants qui lui sont dus relativement à ces camions.

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

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

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

Des recours collectifs et d'autres poursuites ont été intentés aux États-Unis contre des membres du même secteur que la Société qui tentent de reclasser des entrepreneurs indépendants comme des employés pour différentes fins, y compris pour l'indemnisation des accidents du travail et l'assurance médicale. De plus, les sociétés qui ont recours à des programmes de location-achat à l'intention d'entrepreneurs indépendants, comme la Société, ont été visées plus que d'autres par des poursuites en reclassement, et plusieurs décisions ont été rendues récemment en faveur de ceux qui tentent de faire reclasser comme employés des chauffeurs de camion qui sont des entrepreneurs indépendants. Certaines autorités réglementaires des États-Unis, notamment certaines autorités fiscales, ainsi que certains tribunaux américains appliquent diverses normes aux fins de leur détermination du statut d'entrepreneur indépendant. Si les entrepreneurs indépendants avec lesquels la Société conclut des contrats sont jugés être des employés, la Société serait assujettie à des obligations supplémentaires en vertu des lois fiscales fédérales ou étatiques des États-Unis, et des lois des États-Unis régissant

l'indemnisation des accidents du travail, les prestations d'assurance-chômage, le travail, l'emploi et la responsabilité délictuelle, y compris pour des périodes antérieures, et elle pourrait assumer une responsabilité au titre des avantages sociaux des employés et des retenues d'impôt et cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation. Par le passé, la Société a réglé certains recours collectifs dans le Massachusetts et la Californie avec des entrepreneurs indépendants qui ont prétendu avoir été mal classés.

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

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

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 2026 à 2043. Rien ne garantit que ces ententes régissant les emprunts de la Société seront renouvelées ou refinancées ou, si elles le sont, que le renouvellement ou le refinancement aura lieu selon des modalités aussi favorables pour la Société. La capacité de la Société de verser des dividendes aux actionnaires et sa capacité d'acheter de l'équipement nouveau générant des revenus pourrait être compromise si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités de crédit ou son prêt à terme ou d'obtenir un refinancement, ou si ce renouvellement ou ce refinancement, selon le cas, a lieu selon des modalités considérablement moins favorables pour la Société que les modalités actuelles. Si la Société n'est pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et d'obtenir du financement selon des modalités qui lui sont favorables dans l'avenir, la Société pourrait devoir limiter la taille de sa flotte de véhicules, conclure des conventions de

financement moins favorables ou exploiter son équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

L'entreprise est exposée à des risques de hausse de prix du nouvel équipement pour ses activités de camionnage. La Société a fait face à une augmentation du prix des nouveaux camions 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. Ceci 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 2024. 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. Les systèmes d'exploitations de la Société sont essentiels 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 Sarbanes-Oxley des États-Unis, de fournir un rapport de gestion sur l'efficacité de son contrôle interne en matière de rapports financiers. En outre, le cabinet comptable public enregistré indépendant de la Société doit rendre compte de son évaluation du contrôle interne de la Société en matière d'information financière. La Société a signalé des faiblesses importantes au 31 décembre 2021 qui ont été corrigées en 2022, de sorte que l'évaluation de 2022 du contrôle interne à l'égard de l'information financière a été efficace. Si la Société ne se conformait pas à l'article 404 de la Loi Sarbanes-Oxley ou ne maintenait pas des contrôles internes efficaces à l'avenir, cela pourrait entraîner une inexactitude importante des états financiers de la Société, situation 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. 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 brisés, transport de lots complets et logistique. 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 facteurs environnementaux, sociaux 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 élaboré des processus de notation pour évaluer les entreprises sur leur approche face aux facteurs ESG. Ces cotes sont utilisées par certains investisseurs pour éclairer leurs décisions d'investissement et de vote. Les cotes ESG défavorables peuvent nuire à la confiance que les investisseurs nourrissent à l'égard de la Société, et avoir une incidence négative 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 et terrains et bâtiments 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
- Taux de capitalisation boursière

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

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

Aucune nouvelle norme n'a été adoptée dans l'exercice en cours.

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 2025 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

Présentation et informations à fournir dans les états financiers (IFRS 18)

La note 3 des états financiers consolidés condensés intérimaires non audités du 31 mars 2025 fournit de plus amples renseignements.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément aux dispositions du Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, et dans la *U.S. Securities Exchange Act* de 1934 telle que modifiée (la « Exchange Act »), la Société a déposé des certificats signés par le président et chef de la direction, et par le chef de la direction financière, qui, entre autres, rendent compte de :

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

- la conception des contrôles et procédures de communication de l'information, ainsi que la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le président et chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu, ou fait concevoir sous leur supervision, les contrôles et procédures de communication de l'information (tel que défini dans le National Instrument 52-109 et la règle 13a-15e et 15d-15e de l'*Exchange Act*) dans le but de donner l'assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société est communiquée au chef de la direction et au chef de la direction financière par d'autres intervenants;
- l'information que la Société est tenue de présenter dans ses rapports en vertu des lois sur les valeurs mobilières est enregistrée, traitée, condensée et présentée dans les délais prescrits par ces lois sur les valeurs mobilières.

Au 31 mars 2025, une évaluation a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information de la Société étaient conçus de façon appropriée au 31 mars 2025.

Rapport annuel de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont également conçu, ou fait concevoir sous leur supervision, des contrôles internes à l'égard de l'information financière (tel que défini dans le National Instrument 52-109 et la règle 13 a-15f et 15d-15f de l'*Exchange Act*) afin de donner l'assurance raisonnable que cette information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication, selon les normes internationales d'information financière (IFRS).

Au 31 décembre 2024, une évaluation a été effectuée, sous la supervision du chef de la direction et le chef de la direction financière, de l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient conçus de façon appropriée et fonctionnaient efficacement en date du 31 décembre 2024. Le cadre de contrôle utilisé dans la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société est fondé sur les critères énoncés par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Treadway Commission dans sa publication Internal Control – Integrated Framework (cadre de 2013).

Les contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2024 ont été audités par KPMG LLP, cabinet d'experts-comptables enregistré qui a audité les états financiers consolidés et qui est inclus dans les états financiers consolidés de la Société. KPMG a conclu que la Société avait maintenu efficacement le contrôle interne à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2024.

Limitation de la portée de la conception

Comme le permettent les règles applicables en matière de valeurs mobilières, la Société a limité la portée de l'évaluation de ses contrôles et procédures de communication de l'information et de ses contrôles internes à l'égard de l'information financière afin d'exclure les contrôles, politiques et procédures de Daseke, car elle n'a pas été acquise plus de 365 jours avant la fin de l'exercice auquel se rapportent les certificats du chef de la direction et du chef de la direction financière. Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, Daseke représentait 16,3 % des actifs courants, 19,8 % des actifs à long terme, 7,0 % des passifs courants, 13,0 % des passifs à long terme, 15,1 % des revenus et 5,0 % du bénéfice net inclus dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société au 31 mars 2025 et pour le trimestre terminé à cette date.

La Société est tenue d'inclure et inclura Daseke dans ses contrôles et procédures de divulgation ainsi que dans ses contrôles internes à l'égard de l'information financière à compter du deuxième trimestre de 2025.

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

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2025, aucun changement n'a été apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société qui a eu une incidence importante, ou dont on peut raisonnablement penser qu'il pourrait avoir une incidence importante, sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société.



ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS

Pour le premier trimestre clos le
31 mars 2025

TABLE DES MATIÈRES

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

(en milliers de dollars US)

	Note	Au 31 mars 2025	Au 31 décembre 2024*
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		16 433	-
Clients et autres débiteurs		956 510	927 654
Fournitures en stock		17 187	17 962
Impôt sur le revenu à recouvrer		14 561	11 996
Charges payées d'avance		72 556	65 810
Actifs détenus en vue de la vente		3 368	13 627
Actifs courants		1 080 615	1 037 049
Immobilisations corporelles	7	2 832 009	2 891 087
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	516 911	536 748
Immobilisations incorporelles	9	2 634 214	2 642 933
Placements	10	23 962	22 097
Autres actifs		21 329	22 188
Actifs d'impôt différé		7 915	13 724
Actifs non courants		6 036 340	6 128 777
Total des actifs		7 116 955	7 165 826
Passifs			
Dette bancaire		-	6 777
Fournisseurs et autres créditeurs		677 131	639 190
Impôt sur le revenu à payer		17 456	11 995
Provisions	14	97 822	99 540
Autres passifs financiers		12 604	15 220
Dette à long terme	11	90 623	93 453
Obligations locatives	12	149 841	152 449
Passifs courants		1 045 477	1 018 624
Dette à long terme	11	2 309 270	2 309 428
Obligations locatives	12	405 162	421 213
Avantages du personnel		67 575	70 456
Provisions	14	161 790	159 936
Autres passifs financiers		1 488	4 466
Passifs d'impôt différé		494 933	508 428
Passifs non courants		3 440 218	3 473 927
Total des passifs		4 485 695	4 492 551
Capitaux propres			
Capital social	15	1 142 125	1 135 500
Surplus d'apport	15, 17	21 272	30 971
Cumul des autres éléments du résultat global		(324 330)	(331 903)
Résultats non distribués		1 792 193	1 838 707
Total des capitaux propres		2 631 260	2 673 275
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	21		
Événements subséquents	22		
Total des passifs et des capitaux propres		7 116 955	7 165 826

* Retraité pour ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente (voir note 5b))

Les notes des pages 6 à 22 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

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

	Note	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Revenus		1 714 493	1 611 501
Surcharge de carburant		249 894	259 314
Revenus totaux		1 964 387	1 870 815
Charges liées aux matières et aux services	18	989 000	938 808
Charges liées au personnel		607 445	562 580
Autres charges opérationnelles		112 310	104 858
Amortissement des immobilisations corporelles	7	87 891	64 491
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	41 927	35 302
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	21 475	17 216
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(3 257)	(3 811)
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(73)	30
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(6 974)	(215)
Total des charges opérationnelles		1 849 744	1 719 259
Bénéfice opérationnel		114 643	151 556
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	19	(228)	(5 152)
Charges financières	19	40 537	32 481
Charges financières nettes		40 309	27 329
Bénéfice avant impôt sur le résultat		74 334	124 227
Charge d'impôt sur le résultat	20	18 302	31 380
Bénéfice net		56 032	92 847
Bénéfice par action			
Bénéfice de base par action	16	0,67	1,10
Bénéfice dilué par action	16	0,66	1,09

Les notes des pages 6 à 22 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Bénéfice net	56 032	92 847
Autres éléments du résultat global (perte globale)		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les périodes futures :		
Écarts de conversion	(838)	603
Couverture d'investissement net, après impôt	11 021	(36 086)
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :		
Perte latente sur les placements dans des titres de capitaux propres évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, après impôt	(2 610)	(7 516)
Autres éléments du résultat global (perte globale), après impôts	7 573	(42 999)
Total du résultat global	63 605	49 848

Les notes des pages 6 à 22 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	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 2024		1 135 500	30 971	(330 710)	(1 193)	1 838 707	2 673 275
Bénéfice net		-	-	-	-	56 032	56 032
Autres éléments de la perte globale, après impôt		-	-	10 183	(2 610)	-	7 573
Total du résultat global (perte globale)		-	-	10 183	(2 610)	56 032	63 605
Transactions dont le paiement est fondé							
sur des actions, après impôt	17	-	2 789	-	-	-	2 789
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	2 888	(458)	-	-	-	2 430
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	(37 505)	(37 505)
Rachat d'actions propres	15	(5 593)	-	-	-	(50 579)	(56 172)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	15, 17	9 330	(12 030)	-	-	(14 462)	(17 162)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		6 625	(9 699)	-	-	(102 546)	(105 620)
Solde au 31 mars 2025		1 142 125	21 272	(320 527)	(3 803)	1 792 193	2 631 260
Solde au 31 décembre 2023							
Solde au 31 décembre 2023		1 107 290	37 684	(200 296)	(243)	1 646 975	2 591 410
Bénéfice net		-	-	-	-	92 847	92 847
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	(35 483)	(7 516)	-	(42 999)
Perte réalisée sur les titres de capitaux propres, après impôts		-	-	-	8 231	(8 231)	-
Total du résultat global		-	-	(35 483)	715	84 616	49 848
Transactions dont le paiement est fondé							
sur des actions, après impôt	17	-	5 030	-	-	-	5 030
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	3 413	(712)	-	-	-	2 701
Dividendes aux propriétaires de la Société	15	-	-	-	-	(33 823)	(33 823)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	15, 17	16 852	(15 407)	-	-	(29 167)	(27 722)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		20 265	(11 089)	-	-	(62 990)	(53 814)
Solde au 31 mars 2024		1 127 555	26 595	(235 779)	472	1 668 601	2 587 444

Les notes des pages 6 à 22 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés

<i>(en milliers de dollars US)</i>	Note	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Bénéfice net		56 032	92 847
Ajustements pour:			
Amortissement des immobilisations corporelles	7	87 891	64 491
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	41 927	35 302
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	21 475	17 216
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	3 145	2 788
Charges financières, montant net	19	40 309	27 329
Charge d'impôt sur le résultat	20	18 302	31 380
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles (Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(3 257)	(3 811)
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(73)	30
Avantages du personnel		(6 974)	(215)
Provisions, nettes des paiements		(3 394)	10 649
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	6	27	3 095
Intérêts payés		2 066	(34 994)
Impôts sur le résultat payés		(39 101)	(25 899)
		(24 817)	(19 519)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		193 558	200 689
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	(34 511)	(77 539)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		15 787	12 770
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		16 894	1 243
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	(6 199)	(462)
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise		2 247	(108 961)
Achats de placements		(4 755)	-
Produits de la vente de placements		-	19 068
Autres		861	902
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		(9 676)	(152 979)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Diminution nette du découvert bancaire		(6 777)	-
Produits tirés de la dette à long terme	11	-	500 000
Remboursement de la dette à long terme	11	(48 592)	(8 197)
Augmentation nette des facilités renouvelables	11	43 230	115 934
Remboursement des obligations locatives	12	(40 870)	(34 576)
Diminution des autres passifs financiers		(5 646)	(2 850)
Dividendes versés		(38 190)	(33 632)
Rachat d'actions propres	15	(56 172)	-
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	2 430	2 701
Rachat d'actions pour le règlement d'unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance		(16 774)	(27 722)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		(167 361)	511 658
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		16 521	559 368
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'année		-	335 556
Incidence des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(88)	7 448
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de période		16 433	902 372

Les notes des pages 6 à 22 font partie intégrante de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

1. Entité publiante

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

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société aux 31 mars 2025 et 2024 et pour le trimestre clos à cette date comprennent les comptes de la Société et de ses filiales (désignées collectivement comme le « Groupe » et, individuellement, comme les « entités du Groupe »).

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

2. Mode d'établissement

a) Déclaration de conformité

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

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 23 avril 2025.

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 2024.

3. Conventions comptables significatives

Les conventions comptables présentées dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2024 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 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 :

Présentation et informations à fournir dans les états financiers – IFRS 18

Le 9 avril 2024, l'IASB a publié l'IFRS 18, *Présentation et informations à fournir dans les états financiers*, visant à améliorer la présentation des informations sur la performance financière. L'IFRS 18 remplace la norme IAS 1, *Présentation des états financiers*. Elle reprend telles quelles de nombreuses dispositions de l'IAS 1. L'IFRS 18 entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027, mais une application anticipée est permise.

La nouvelle norme comptable introduit d'importants changements à la structure de l'état du résultat net d'une entité, une discipline et une transparence accrues dans la présentation des mesures de la performance choisies par la direction (souvent appelées « mesures non conformes aux PCGR ») ainsi qu'une plus grande ventilation, plutôt qu'un regroupement d'éléments dans un seul poste. Les principales incidences de la nouvelle norme comptable comprennent :

- l'introduction d'un nouveau sous-total « résultat d'exploitation » et l'obligation d'une société de classer tous ses produits et charges dans trois nouvelles catégories distinctes en fonction de ses principales activités commerciales (c.-à-d. exploitation, investissement et financement);
- l'obligation de présenter les informations concernant les mesures de la performance choisies par la direction;
- l'ajout de nouveaux principes de ventilation ou de regroupement des informations.

L'ampleur de l'incidence de l'adoption des modifications n'a pas encore été déterminée.

4. Information sectorielle

Le Groupe exerce ses activités dans le secteur du transport et de la logistique aux États-Unis, au Canada et au Mexique dans les différents secteurs isolables décrits ci-dessous. Ces secteurs isolables sont gérés de façon indépendante puisqu'ils nécessitent des

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

(NON AUDITÉ)

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.

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2024, il a été déterminé que le secteur opérationnel colis et courrier devrait être regroupé avec les secteurs opérationnels du transport de lots brisés canadiens et de transport de lots brisés américains, formant ainsi le secteur isolable de transport de lots brisés. Les informations comparatives ont été retraitées pour être cohérentes avec les secteurs isolables actuels.

Les activités de chaque secteur isolable du Groupe sont décrites dans le résumé suivant:

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 et le secteur de colis et courrier. 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) Le secteur du transport de lots complets regroupe le secteur du transport de lots complets conventionnels canadien et 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.

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.

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

(NON AUDITÉ)

	Transport de lots brisés ⁽²⁾	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Élimin- -ations ⁽²⁾	Total
Trimestre clos le 31 mars 2025						
Revenus ⁽¹⁾	678 950	662 855	384 948	-	(12 260)	1 714 493
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	136 794	94 913	20 737	-	(2 550)	249 894
Revenus totaux ⁽¹⁾	815 744	757 768	405 685	-	(14 810)	1 964 387
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	47 123	48 778	31 233	(12 491)	-	114 643
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	338 759	404 848	272 314	(12 111)	(14 810)	989 000
Charges liées au personnel	323 540	202 203	61 355	20 347	-	607 445
Autres charges opérationnelles	55 555	28 056	24 968	3 731	-	112 310
Amortissement	50 596	84 371	15 802	524	-	151 293
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(47)	7 021	-	-	-	6 974
Immobilisations incorporelles	401 152	1 502 828	727 812	2 422	-	2 634 214
Total des actifs	2 588 436	3 365 271	1 084 020	79 228	-	7 116 955
Total des passifs	781 602	821 229	334 249	2 548 733	(118)	4 485 695
Additions d'immobilisations corporelles	11 121	22 840	68	-	-	34 029
Trimestre clos le 31 mars 2024⁽²⁾						
Revenus ⁽¹⁾	783 520	397 732	441 905	-	(11 656)	1 611 501
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	163 245	71 863	26 704	-	(2 498)	259 314
Revenus totaux ⁽¹⁾	946 765	469 595	468 609	-	(14 154)	1 870 815
Bénéfice (perte) opérationnel	85 030	41 464	40 182	(15 120)	-	151 556
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	402 691	238 367	316 672	(4 768)	(14 154)	938 808
Charges liées au personnel	347 260	128 692	71 176	15 452	-	562 580
Autres charges opérationnelles	60 189	15 064	25 361	4 244	-	104 858
Amortissement	52 604	48 946	15 267	192	-	117 009
Profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	213	(34)	36	-	-	215
Immobilisations incorporelles	428 823	882 191	764 566	64	-	2 075 644
Total des actifs	2 779 647	2 029 418	1 115 933	975 874	-	6 900 872
Total des passifs	863 045	472 866	321 933	2 655 709	(125)	4 313 428
Additions d'immobilisations corporelles	54 886	21 772	728	153	-	77 539

⁽¹⁾ Inclus le revenu intersectoriel et surcharge de carburant intersectorielle, qui sont éliminés dans les résultats consolidés et ne sont pas divulgués par secteur isolable en raison de leurs montants non significatifs.

⁽²⁾ Retraité pour tenir compte des changements d'agrégation. Plus précisément, « Colis et courrier » étaient présentés séparément au cours des périodes précédentes et sont désormais regroupés dans « Transport de lots brisés ». Les montants résiduels restent les mêmes, à l'exception des modifications apportées aux « Éliminations » qui en résultent.

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

(NON AUDITÉ)

Informations géographiques

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

	Transport de lots brisés ⁽¹⁾	Transport de lots complets	Logistique	Élimin- -ations ⁽¹⁾	Total
Trimestre clos le 31 mars 2025					
Canada	264 780	283 218	60 240	(7 995)	600 243
États-Unis	550 964	474 550	345 445	(6 815)	1 364 144
Total	815 744	757 768	405 685	(14 810)	1 964 387
Trimestre clos le 31 mars 2024*					
Canada	277 189	274 500	62 295	(8 176)	605 808
États-Unis	669 576	195 095	406 314	(5 978)	1 265 007
Total	946 765	469 595	468 609	(14 154)	1 870 815

⁽¹⁾ Retraité pour tenir compte des changements d'agrégation. Plus précisément, « Colis et courrier » étaient présentés séparément au cours des périodes précédentes et sont désormais regroupés dans « Transport de lots brisés ». Les montants résiduels restent les mêmes, à l'exception des modifications apportées aux « Éliminations » qui en résultent.

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

	Au 31 mars 2025	Au 31 décembre 2024*
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	2 195 750	2 213 562
États-Unis	3 787 384	3 857 206
	5 983 134	6 070 768

* Retraité pour ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente (voir note 5b))

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

Le Groupe n'a acquis aucune entreprise au cours de l'année 2025.

b) Ajustement des montants provisoires de l'exercice précédent pour le regroupement d'entreprises de Daseke

Les états financiers consolidés annuels 2024 détaillent les regroupements d'entreprises du Groupe et présentent les justes valeurs provisoires relatives à la contrepartie et à l'actif net de Daseke. Cette acquisition a été comptabilisée conformément aux dispositions de la norme IFRS 3.

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

(NON AUDITÉ)

Conformément à la norme IFRS 3, les justes valeurs provisoires ont été réévaluées au premier trimestre à la lumière des informations disponibles à la date d'acquisition et obtenues pendant la période d'évaluation suivant l'acquisition. Par conséquent, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs repris de Daseke a été ajustée rétrospectivement à la date d'acquisition comme suit :

	31 décembre 2024	Q1-2025 Ajustement durant la période d'évaluation	Juste valeur réévaluée
Trésorerie et équivalents de trésorerie	46 242	-	46 242
Clients et autres débiteurs	173 389	-	173 389
Fournitures en stock et charges payées d'avance	20 997	-	20 997
Immobilisations corporelles	523 892	-	523 892
Actifs au titre de droits d'utilisation	107 676	-	107 676
Immobilisations incorporelles	202 290	-	202 290
Autres actifs	3 093	-	3 093
Fournisseurs et autres créditeurs	(102 133)	-	(102 133)
Impôt sur le revenu à payer	8 669	(3 006)	5 663
Avantages du personnel	(194)	-	(194)
Provisions	(57 923)	(29 793)	(87 716)
Autres passifs non courants	(213)	-	(213)
Dette à long terme	(314 670)	-	(314 670)
Obligations locatives	(107 676)	-	(107 676)
Passifs d'impôt différé	(125 796)	12 817	(112 979)
Total de l'actif net identifiable	377 643	(19 982)	357 661
Total de la contrepartie transférée	816 958	-	816 958
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	439 315	19 982	459 297
Trésorerie	816 958	-	816 958
Total de la contrepartie transférée	816 958	-	816 958

c) Contrepartie conditionnelle

Au 31 mars 2025, la balance de la contrepartie conditionnelle est de 3,6 M\$ (31 décembre 2024 - 7,8 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 2024 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. Par conséquent, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs assumés des acquisitions non significative au cours de l'exercice 2024 a été ajustée et finalisée en 2025. Aucun ajustement significatif n'a été apporté aux justes valeurs provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent.

6. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Clients et autres débiteurs	(29 644)	(20 229)
Fournitures en stock	817	747
Charges payées d'avance	(7 563)	(4 723)
Fournisseurs et autres créditeurs	38 456	(10 789)
	2 066	(34 994)

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

(NON AUDITÉ)

7. Immobilisations corporelles

	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût				
Solde au 31 décembre 2024	1 492 078	2 243 864	196 508	3 932 450
Regroupements d'entreprises	-	1 168	-	1 168
Autres additions	6 809	23 520	3 700	34 029
Cessions	(863)	(37 688)	(1 891)	(40 442)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente	-	3 509	-	3 509
Incidence des variations des taux de change	3 218	5 556	1 083	9 857
Solde au 31 mars 2025	1 501 242	2 239 929	199 400	3 940 571
Amortissement cumulé				
Solde au 31 décembre 2024	116 762	807 089	117 512	1 041 363
Amortissement	6 423	77 212	4 256	87 891
Cessions	(863)	(25 263)	(1 786)	(27 912)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente	-	3 167	-	3 167
Incidence des variations des taux de change	468	2 826	759	4 053
Solde au 31 mars 2025	122 790	865 031	120 741	1 108 562
Valeurs comptables nettes				
Solde au 31 décembre 2024	1 375 316	1 436 775	78 996	2 891 087
Solde au 31 mars 2025	1 378 452	1 374 898	78 659	2 832 009

Au 31 mars 2025, aucun montant n'était inclus dans les dettes commerciales et autres créditeurs pour les achats d'immobilisations corporelles (31 décembre 2024 – 0,5 M\$).

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût				
Solde au 31 décembre 2024	700 985	331 892	5 469	1 038 346
Autres additions	6 343	19 156	426	25 925
Décomptabilisation*	(9 349)	(16 114)	(2 262)	(27 725)
Incidence des variations des taux de change	2 980	1 627	8	4 615
Solde au 31 mars 2025	700 959	336 561	3 641	1 041 161
Amortissement				
Solde au 31 décembre 2024	361 161	137 667	2 770	501 598
Amortissement	21 774	20 002	151	41 927
Décomptabilisation*	(8 614)	(12 073)	(1 003)	(21 690)
Incidence des variations des taux de change	1 773	635	7	2 415
Solde au 31 mars 2025	376 094	146 231	1 925	524 250
Valeurs comptables nettes				
Solde au 31 décembre 2024	339 824	194 225	2 699	536 748
Solde au 31 mars 2025	324 865	190 330	1 716	516 911

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

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

(NON AUDITÉ)

9. Immobilisations incorporelles

	Autres immobilisations incorporelles					Total
	Goodwill	Relations clients	Marques de commerce et autres	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	
Coût						
Solde au 31 décembre 2024*	2 016 791	885 556	152 386	24 255	41 539	3 120 527
Regroupements d'entreprises	(738)	-	-	-	-	(738)
Autres additions	-	-	-	2 173	4 026	6 199
Extinctions	-	-	-	-	(6 890)	(6 890)
Incidence des variations des taux de change	6 397	2 047	187	107	107	8 845
Solde au 31 mars 2025	2 022 450	887 603	152 573	26 535	38 782	3 127 943
Amortissement et dépréciation						
Solde au 31 décembre 2024	75 201	336 134	28 164	13 648	24 447	477 594
Amortissement	-	15 631	2 376	993	2 475	21 475
Extinctions	-	-	-	-	(6 890)	(6 890)
Incidence des variations des taux de change	287	1 028	70	52	113	1 550
Solde au 31 mars 2025	75 488	352 793	30 610	14 693	20 145	493 729
Valeurs comptables nettes						
Solde au 31 décembre 2024*	1 941 590	549 422	124 222	10 607	17 092	2 642 933
Solde au 31 mars 2025	1 946 962	534 810	121 963	11 842	18 637	2 634 214

* Retraité pour ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente (voir note 5b))

10. Placements

	Au 31 mars 2025	Au 31 décembre 2024
Placements - Niveau 1	6 443	4 669
Placements - Niveau 2	4 276	4 276
Placements - Niveau 3	13 243	13 152
	23 962	22 097

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

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2024, le Groupe a vendu des placements de niveau 1 pour un produit de vente de 19,1 M\$, ce qui a entraîné une perte réalisée sur les titres de capitaux propres, après impôts, de 7,2 M\$ transférés des autres éléments du résultat global aux résultats non distribués.

11. Dette à long terme

	Au 31 mars 2025	Au 31 décembre 2024
Passifs non courants		
Facilités renouvelables non garanties	320 341	275 054
Emprunt à terme non garanti	174 682	199 609
Billets de premier rang non garantis	1 652 802	1 652 742
Contrats de vente conditionnelle	157 567	178 052
Autres dettes à long terme	3 878	3 971
	2 309 270	2 309 428
Passifs courants		
Partie courante des autres dettes à long terme	90 255	93 087
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	368	366
	90 623	93 453

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

(NON AUDITÉ)

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

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Solde au début de la période	2 402 881	1 884 182
Produits tirés de la dette à long terme	-	500 000
Remboursement de la dette à long terme	(48 592)	(8 197)
Augmentation nette des facilités renouvelables	43 230	115 934
Amortissement des frais de financement reportés	402	360
Incidence des variations des taux de change	13 334	(41 004)
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net	(11 362)	36 086
Solde à la fin de la période	2 399 893	2 487 361

Le 22 mars 2024, le Groupe a amendé sa facilité de crédit renouvelable, y compris l'ajout d'un emprunt à terme de 500,0 M\$ et une prolongation. En vertu du nouvel amendement, la facilité de crédit renouvelable a été prolongée jusqu'au 22 mars 2027. Le nouvel accord accorde également à la Société un emprunt à terme non renouvelable de 500,0 M\$ venant à échéance dans 1 à 3 ans, soit 100,0 M\$ chacun la première année et la deuxième année et 300,0 M\$ la troisième année. Selon certains ratios, le taux d'intérêt du prêt à terme est la somme du SOFR, majoré d'une marge applicable, qui peut varier entre 128 points de base et 190 points de base. La marge applicable sur la ligne de crédit était de 1,65 % en date du 31 décembre 2024. Des frais de financement reportés de 1,3 M\$ ont été comptabilisés en raison de cette augmentation. La modification comprend également l'adoption de la réforme du taux d'intérêt de référence canadien, entraînant le remplacement du taux des acceptations bancaires au Canada par le Canadian Overnight Repo Rate Average (CORRA), une mesure du coût du financement de garantie générale au jour le jour en dollars canadiens en utilisant Bons du Trésor et obligations du gouvernement du Canada comme garantie. Ce changement n'a pas d'impact significatif sur les états financiers du Groupe.

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont la taille totale était de 918,0 M\$ au 31 mars 2025 (904,9 M\$ au 31 décembre 2024) et un crédit supplémentaire de 176,2 M\$ (245,0 M\$ CA et 5,0 M\$ US) (175,0 M\$ au 31 décembre 2024). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son contrat de crédit syndiqué renouvelable.

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 25(f) des états financiers annuels audité consolidés 2024.

12. Obligations locatives

	Au 31 mars 2025	Au 31 décembre 2024
Obligations locatives courantes	149 841	152 449
Obligations locatives non courantes	405 162	421 213
	555 003	573 662

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

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Solde au début de la période	573 662	460 158
Regroupements d'entreprises	-	9 161
Additions	25 925	31 374
Décomptabilisation*	(6 108)	(1 411)
Remboursement	(40 870)	(34 576)
Incidence des variations des taux de change	2 394	(7 562)
Solde à la fin de la période	555 003	457 144

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

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

(NON AUDITÉ)

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 7,4 M\$ (31 décembre 2024 – 7,3 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 462,0 M\$ (31 décembre 2024 – 441,2 M\$).

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

Flux de trésorerie contractuels

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

	Au 31 mars 2025
Moins de 1 an	172 923
De 1 à 5 ans	345 923
Plus de 5 ans	114 885
	633 731

13. Avantages du personnel

Le Groupe dispose de divers régimes d'avantages sociaux, principalement les régimes de retraite de TForce Freight et les régimes de retraite de TFI International, en vertu desquels les participants ont droit à des prestations lorsque les exigences de participation sont satisfaites. Des informations complémentaires relatives aux régimes de retraite sont fournies dans la *Note 15 - Avantages du personnel* des états financiers annuels audités consolidés 2024.

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

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Coût des services rendus	12 765	15 537
Charge d'intérêts	244	394
Coût net des prestations	13 009	15 931
Cotisations de retraite	13 790	5 000

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

14. Provisions

	Autoassurance	Autre	Total
Au 31 mars 2025			
Provisions courantes	82 752	15 070	97 822
Provisions non courantes	144 997	16 793	161 790
	227 749	31 863	259 612
Au 31 décembre 2024*			
Provisions courantes	83 862	15 678	99 540
Provisions non courantes	142 277	17 659	159 936
	226 139	33 337	259 476

* Retraité pour ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente (voir note 5b))

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

(NON AUDITÉ)

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 16,7 M\$ (31 décembre 2024 – 17,7 M\$) et des passifs d'assainissement environnemental de 3,6 M\$ (31 décembre 2024 – 3,5 M\$). Les provisions pour litiges contiennent diverses réclamations en cours pour lesquelles la direction a fait usage de jugement et d'hypothèses concernant des événements futurs. Les résultats dépendront de l'évolution future des réclamations.

15. Capital social et autres éléments des capitaux propres

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

<i>(en actions)</i>	Note	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Solde au début de la période		84 408 437	84 441 733
Actions rachetées et annulées		(524 795)	-
Options d'achat d'actions exercées	17	88 115	113 477
Solde à la fin de la période		83 971 757	84 555 210

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

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Solde au début de la période	1 135 500	1 107 290
Actions rachetées et annulées	(5 593)	-
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	2 430	2 701
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	458	712
Émission d'actions sur le règlement des UAR et UAP, après impôts	9 330	16 852
Solde à la fin de la période	1 142 125	1 127 555

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre ») qui a débuté le 2 novembre 2024 et qui expirera le 1^{er} novembre 2025, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 918 102 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 31 mars 2025 et depuis le début de l'offre, la Société a racheté et annulé 820 000 actions ordinaires dans le cadre de cette offre.

Pendant le trimestre clos le 31 mars 2025, la Société a racheté 524 795 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 107,04\$ par action pour un prix d'achat total de 56,2 M\$ en lien avec l'offre. Pendant le trimestre clos le 31 mars 2024, la Société n'a racheté aucune action. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, après impôts, soit un montant de 50,6 M\$ (nul en 2024), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

16. Résultat par action**Résultat de base par action**

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

<i>(en milliers de dollars et en actions)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Bénéfice net	56 032	92 847
Actions ordinaires émises au début de la période	84 408 437	84 441 733
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	28 235	33 444
Incidence du rachat d'actions propres	(256 957)	-
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	84 179 715	84 475 177
Bénéfice de base par action (en dollars)	0,67	1,10

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

(NON AUDITÉ)

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 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Bénéfice net	56 032	92 847
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	84 179 715	84 475 177
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions, unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance	344 303	872 866
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	84 524 018	85 348 043
Bénéfice dilué par action (en dollars)	0,66	1,09

Au 31 mars 2025, 122 238 options d'achat d'actions ont été exclues du calcul du bénéfice dilué par action (nul au 31 mars 2024); ces options étant considérées comme antidilutives.

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

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 31 mars 2025		Trimestre clos le 31 mars 2024	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de la période	278	31,44	790	29,17
Options exercées	(88)	30,19	(114)	25,18
Solde à la fin de la période	190	32,03	676	29,83
Options exerçables à la fin de la période	190	32,03	676	29,83

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

(NON AUDITÉ)

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 31 mars 2025 :

<i>(en milliers d'options et en dollars)</i>	Options en circulation et exerçables	
	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)
Prix d'exercice		
30,71	164	0,9
40,41	26	2,3
	190	1,1

Parmi les options en circulation au 31 mars 2025, un nombre total de 172 771 (252 736 au 31 décembre 2024) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant le trimestre clos le 31 mars 2025, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 90,85 \$ (151,23 \$ au 31 mars 2024).

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en vertu du régime d'options d'achat d'actions pour le trimestre clos le 31 mars 2025 ou 31 mars 2024.

Régimes d'unités d'actions restreintes et d'unités d'actions de performance subordonnées aux résultats (réglé en instruments de capitaux propres)

La Société offre un régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres à l'intention des hauts dirigeants du Groupe. L'allocation annuelle du RILT de chaque participant est divisée en attributions 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 18 février 2025, la Société a octroyé un total de 61 829 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 38 566 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 129,66 \$ par unité.

Le 8 février 2024, la Société a octroyé un total de 45 850 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 30 842 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 135,00 \$ par unité.

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

(NON AUDITÉ)

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

(en milliers d'UAR et en dollars)	Trimestre clos le 31 mars 2025		Trimestre clos le 31 mars 2024	
	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAR	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de la période	158	115,34	192	93,62
Unités attribuées*	62	129,66	46	135,00
Unités réinvesties	-	-	1	93,54
Unités réglées	(58)	99,84	(71)	70,71
Unités éteintes	(1)	121,19	(3)	112,69
Solde à la fin de la période	161	126,40	165	114,67

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation et pouvant être exercées au 31 mars 2025 :

(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		
157,51	1	0,8
115,51	53	0,9
157,51	1	0,9
135,00	44	1,9
129,66	62	2,9
	161	1,9

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR acquises durant le trimestre clos le 31 mars 2025 était de 131,74\$ (31 mars 2024 - 133,74\$). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 5,8 M\$ (31 mars 2024 - 9,4 M\$), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 1,5 M\$ (1,6 M\$ au 31 mars 2024) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 31 mars 2025, un nombre total de 103 779 (103 872 au 31 décembre 2024) est détenu par les principaux dirigeants.

Unités d'actions de performance

Le 18 février 2025, la Société a octroyé un total de 58 143 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 34 880 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 135,51\$ par unité à la date d'attribution et au 31 mars 2025.

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

(NON AUDITÉ)

Le 8 février 2024, la Société a octroyé un total de 45 850 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 30 842 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 156.17\$ par unité à la date d'attribution et 151.44\$ au 31 mars 2025.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

(en milliers d'UAP et en dollars)	Trimestre clos le 31 mars 2025		Trimestre clos le 31 mars 2024	
	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	155	127,72	184	106,17
Unités attribuées	58	135,51	46	156,17
Unités réinvesties	1	128,55	1	106,72
Unités réglées	(71)	100,52	(134)	89,69
Unités ajoutées dues aux conditions de performance	14	100,43	63	89,67
Unités éteintes	(1)	134,12	(3)	126,44
Solde à la fin de la période	156	140,51	157	127,88

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation et pouvant être exercées au 31 mars 2025 :

(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		
135,15	53	0,9
156,17	45	1,9
135,51	58	2,9
	156	1,9

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAP acquises durant le neuf mois clos le 31 mars 2025 était de 131,74\$ (133,74\$. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 8,7 M\$ (19,4 M\$ en 2024), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 1,6 M\$ (1,2 M\$ au 31 mars 2024) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 mars 2025, un nombre total de 100 093 (103 872 au 31 décembre 2024) est détenu par les principaux dirigeants.

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

(NON AUDITÉ)

18. Charges liées aux matières et aux services

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

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Entrepreneurs indépendants	680 781	660 262
Charges liées à l'exploitation des véhicules	308 219	278 546
	989 000	938 808

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

<i>Charges (produits)</i>	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	30 236	22 451
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	6 527	5 055
Revenus d'intérêts	(228)	(5 152)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	15	31
Perte de change, montant net	245	1 268
Autres charges financières	3 514	3 676
Charges financières nettes	40 309	27 329
Présentation en tant que :		
Produits financiers	(228)	(5 152)
Charges financières	40 537	32 481

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

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Trimestre clos le 31 mars 2024
Charge d'impôt exigible		
Période considérée	27 739	34 759
Ajustement des périodes précédentes	607	-
	28 346	34 759
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	(9 017)	(4 091)
Variation du taux d'impôt	(715)	(4)
Ajustement des périodes précédentes	(312)	716
	(10 044)	(3 379)
Charge d'impôt sur le résultat	18 302	31 380

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

(NON AUDITÉ)

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

		Trimestre clos le 31 mars 2025		Trimestre clos le 31 mars 2024
Bénéfice avant impôt sur le résultat		74 334		124 227
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	19 699	26,5%	32 920
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	1,1%	819	0,2%	207
Variation du taux d'impôt	-1,0%	(715)	0,0%	(4)
Charges non déductibles	2,4%	1 769	0,8%	933
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt	-5,2%	(3 853)	-2,9%	(3 617)
Ajustement des exercices précédents	0,4%	295	0,6%	716
Impôt sur les distributions multinationales	0,4%	288	0,2%	225
	24,6%	18 302	25,3%	31 380

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

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

b) Lettres de crédit

Au 31 mars 2025, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 129,9 M\$ (129,8 M\$ au 31 décembre 2024).

c) Autres engagements

Au 31 mars 2025, le Groupe avait 116,7 M\$ d'engagements d'achat (35,6 M\$ au 31 décembre 2024) et 28,1 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (26,7 M\$ au 31 décembre 2024).

22. Événements postérieurs à la date de clôture

Entre le 1^{er} avril 2025 et le 23 avril 2025, la Société a racheté 500 000 actions ordinaires à un prix variant de 74,97 \$ à 81,49 \$, pour un prix d'achat total de 38,9 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.
Goldman Sachs
Stanley Bank, N.A.
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