T3 Troisième rapport trimestriel

Trimestre clos le 30 septembre 2026

RAPPORT DE GESTION

Pour le trimestre clos le
30 septembre 2026

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS 2
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS 3
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL 4
RÉSULTATS CONSOLIDÉS 5
RÉSULTATS SECTORIELS 8
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL 13
PERSPECTIVES 17
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES 18
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS 18
RISQUES ET INCERTITUDES 25
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES 42
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES 43
CONTRÔLES ET PROCÉDURES 43

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 les périodes de trois mois et de neuf mois closes le 30 septembre 2026 et sa performance des périodes de trois mois et de neuf mois correspondantes, closes le 30 septembre 2025, et passe en revue la situation financière de la Société au 30 septembre 2026. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 29 octobre 2026, 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 30 septembre 2026 et les états financiers consolidés audités ainsi que les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2025 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 29 octobre 2026. 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.sedarplus.ca, 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 », « chercher à », « devoir », « cibler », « continuer », ou des expressions semblables. Les énoncés prospectifs comportent un certain nombre de risques et d'incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels soient considérablement différents des résultats historiques ou de ceux qui sont anticipés ou prévus.

La Société souhaite mettre le lecteur en garde contre le risque d'accorder une crédibilité excessive à certains énoncés prospectifs, car ceux-ci font référence à des enjeux qui ne s'appliquent qu'à la date à laquelle ils ont été formulés. Les facteurs importants énoncés ci-dessous sont susceptibles d'entraîner un écart important entre le rendement financier réel de la Société et celui présenté dans l'un ou l'autre des énoncés prospectifs : la situation hautement concurrentielle qui prévaut sur le marché, la capacité de la Société de recruter et de former des chauffeurs qualifiés et de les fidéliser, les variations de prix du carburant et la capacité de la Société d'en transférer le coût à ses clients, les fluctuations des taux de change, l'incidence des normes et des règlements en matière d'environnement, l'imposition de droits de douane ou les modifications des taux tarifaires 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

(non audité) *(en milliers de dollars US, sauf les données par action)*	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2026	2025	2024	**2026**	2025	2024
Revenus	**1 857 945**	1 724 887	1 905 330	**5 460 559**	5 233 381	5 477 951
Surcharge de carburant	**374 294**	243 784	279 253	**1 010 633**	737 298	841 992
Total des revenus	**2 232 239**	1 968 671	2 184 583	**6 471 192**	5 970 679	6 319 943
BAIIA ajusté [1]	**339 852**	305 364	357 180	**945 234**	890 902	1 005 652
Bénéfice opérationnel	**179 967**	153 314	201 176	**496 921**	438 122	558 729
Bénéfice net	**105 714**	84 689	125 871	**285 174**	238 901	334 369
Bénéfice net ajusté[1]	**137 269**	99 118	134 493	**346 976**	275 392	383 451
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	**235 214**	255 354	351 056	**612 324**	695 592	800 287
Flux de trésorerie disponibles[1]	**116 395**	199 360	272 514	**442 204**	573 433	561 104
Données par action						
BPA – dilué	**1,28**	1,02	1,48	**3,46**	2,86	3,93
BPA ajusté – dilué[1]	**1,67**	1,20	1,58	**4,21**	3,29	4,50
Dividendes	**0,47**	0,45	0,40	**1,41**	1,35	1,20
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAIIA ajusté[1]	**18,3 %**	17,7 %	18,7 %	**17,3 %**	17,0 %	18,4 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**4,3 %**	5,1 %	4,7 %	**4,4 %**	5,1 %	4,4 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**2,4 %**	2,6 %	2,4 %	**2,5 %**	2,5 %	2,3 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**1,1 %**	1,3 %	1,1 %	**1,2 %**	1,2 %	1,1 %
Marge d'exploitation[1]	**9,7 %**	8,9 %	10,6 %	**9,1 %**	8,4 %	10,2 %
Ratio d'exploitation ajusté[1]	**89,5 %**	91,2 %	89,4 %	**90,8 %**	91,8 %	89,4 %

Faits saillants du troisième trimestre

- Le bénéfice opérationnel a augmenté de 17 % pour atteindre 180,0 M$ comparativement à 153,3 M$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent, et ce, malgré une charge de dépréciation de 14,4 M$ liée aux immeubles de bureaux constatée ce trimestre.
- Le bénéfice net a augmenté de 25 % pour atteindre 105,7 M$ comparativement à 84,7 M$ au troisième trimestre de 2025, et le bénéfice dilué par action (BPA dilué) a augmenté de 25 % pour atteindre 1,28 $, comparativement à 1,02 $ au troisième trimestre de 2025.
- Le bénéfice net ajusté[1], mesure non conforme aux IFRS, a augmenté de 38 %, pour atteindre 137,3 M$, comparativement à 99,1 M$ pour la période correspondante de l'année précédente.
- Le BPA ajusté dilué[1], mesure non conforme aux IFRS, a augmenté de 39 % pour atteindre 1,67 $, comparativement à 1,20 $, au troisième trimestre de 2025.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation s'établissent à 235,2 M$, comparativement à 255,4 M$ au troisième trimestre de 2025, témoignant des augmentations liées à la croissance du fonds de roulement.
- Les flux de trésorerie disponibles[1], mesure non conforme aux IFRS, s'établissent à 116,4 M$, comparativement à 199,4 M$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui reflète l'augmentation axée sur la croissance des dépenses du fonds de roulement ainsi que des dépenses en immobilisations plus 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 44,4 M$, comparativement à 77,7 M$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent, et tient compte de la charge de dépréciation de 14,4 M$ liée aux immeubles de bureaux.
  - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'établit à 100,2 M$, une augmentation de 91 % comparativement à 52,6 M$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
  - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique s'établit à 49,4 M$, une augmentation de 59 % comparativement aux 31,0 M$ du trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le 15 septembre 2026, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,47 $ par action, versé le 15 octobre 2026, en hausse de 4 % par rapport au dividende trimestriel de 0,45 $ par action déclaré au troisième trimestre de 2025. Le dividende annualisé[1] représente 22,0 % des flux de trésorerie disponibles des douze derniers mois.
- Au cours du troisième trimestre, la Société a versé 38,7 M$ de capital aux actionnaires sous forme de dividendes trimestriels.
- Après la fin du trimestre, la Société a remis un montant de 45,6 M$ de capital supplémentaire aux actionnaires sous forme de rachat et d'annulation de 392 053 actions ordinaires.

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

À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL

Services

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

- 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 d'hiver, la consommation de carburant et les frais d'entretien tendent à augmenter.

Ressources humaines

Au 30 septembre 2026, la Société comptait 25 680 employés répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 26 092 employés au 30 septembre 2025. La diminution de 412 employés sur douze mois est attribuable aux acquisitions d'entreprises qui ont ajouté 1 021 employés, compensée par les rationalisations touchant 1 433 employés. 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 30 septembre 2026, la Société comptait 12 125 camions, 40 356 remorques et 5 879 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 30 septembre 2025, il y avait 13 322 camions, 42 060 remorques et 6 280 entrepreneurs indépendants.

Installations

Le siège social de TFI International est situé à Montréal, au Québec, et ses bureaux de direction sont situés à Etobicoke, en Ontario, à Dallas, au Texas, et à Palm Beach Gardens, en Floride. Au 30 septembre 2026, la Société comptait 617 installations, comparativement à 623 installations au 30 septembre 2025. De ces 617 installations, 371 sont situées aux États-Unis et 246, au Canada. Au cours des 12 derniers mois, 16 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Cependant, le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 22 le nombre total d'installations, dans tous les secteurs.

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.

	Semestres clos les 30 juin	
Revenus par secteur d'activité des principaux clients[1]	**2026**	**2025**
Produits manufacturés	19 %	17 %
Commerce de détail	16 %	19 %
Matériaux de construction	13 %	13 %
Secteur automobile	13 %	10 %
Métaux et mines	8 %	10 %
Aliments et boissons	6 %	8 %
Produits chimiques et explosifs	6 %	6 %
Services	5 %	7 %
Énergie	5 %	3 %
Produits forestiers	3 %	2 %
Autres	3 %	1 %
Gestion des matières résiduelles	2 %	3 %
Conteneurs maritimes	1 %	1 %

1 Cette mesure est calculée en identifiant les 30 principaux clients de chaque entité opérationnelle, tout en excluant les revenus liés aux clients des secteurs du transport et de la logistique. Cela représente 73 % des revenus totaux pour le semestre clos le 30 juin 2026 (58 % des revenus totaux pour le semestre clos le 30 juin 2025).

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 2026

Conformément à sa stratégie de croissance, la Société a acquis une entreprise en 2026, qui est comptabilisée dans le secteur du transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les revenus avant la surcharge de carburant se sont chiffrés à 1 857,9 M$, par rapport à 1 724,9 M$ au troisième trimestre de 2025. L'augmentation est principalement attribuable aux contributions de 59,3 M$ provenant d'acquisitions d'entreprises et de 73,7 M$ provenant des activités existantes, ce qui témoigne d'une amélioration du marché du transport.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les revenus avant la surcharge de carburant se sont chiffrés à 5,46 G$, par rapport à 5,23 G$ en 2025. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 169,1 M$ des acquisitions d'entreprises, et à l'augmentation de 58,1 M$ des revenus provenant des activités existantes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 236,9 M$, passant de 1 815,4 M$ au troisième trimestre de 2025 à 2 052,3 M$. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des charges liées aux matières et services, en raison essentiellement de l'augmentation des coûts du carburant et des volumes, ainsi qu'à l'augmentation de 47,3 M$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont augmenté de 81,5 M$, s'établissant à 799,0 M$, comparativement à 717,4 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'augmentation des volumes, ainsi que d'une augmentation de 14,0 M$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 622,5 M$, en hausse par rapport à 600,2 M$ au troisième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse de 19,4 M$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Les autres charges opérationnelles, qui comprennent essentiellement les coûts liés aux bureaux et aux terminaux, soit loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité et les autres frais administratifs généraux, ont diminué de 3,7 M$ pour la période de trois mois close le 30 septembre 2026, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution est le résultat d'une baisse de 7,9 M$ des activités existantes, partiellement compensée par l'augmentation de 4,2 M$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les charges opérationnelles de la Société ont augmenté de 441,7 M$, passant de 5,53 G$ en 2025 à 5,97 G$ en 2026. La hausse est le résultat d'une augmentation de 364,9 M$ des charges liées aux matières et services des activités existantes, attribuable en partie à l'augmentation des coûts du carburant, de 137,1 M$ liée aux acquisitions d'entreprises et est partiellement compensée par une diminution de 20,2 M$ des charges liées au personnel et de 30,3 M$ des charges d'amortissement des immobilisations corporelles alors que la Société continue d'optimiser les niveaux d'équipement.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 180,0 M$, comparativement à 153,3 M$ au trimestre correspondant de 2025. L'augmentation est principalement attribuable à l'amélioration des activités existantes, malgré une augmentation de 6,4 M$ des provisions liées aux accidents, qui inclus un renversement de 5,0 M$ l'année précédente, et de 14,4 M$ d'une charge de dépréciation liée à un immeuble de bureaux, et de 12,2 M$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 496,9 M$, comparativement à 438,1 M$ pour la période correspondante de 2025. L'augmentation est principalement attribuable à l'amélioration des activités existantes, malgré une augmentation de 23,4 M$ des provisions liées aux accidents, qui inclus un renversement de 5,0 M$ l'année précédente,, de 14,4 M$ d'une charge de dépréciation liée à un immeuble de bureaux et des contributions provenant d'acquisitions d'entreprises de 32,3 M$.

Produits financiers et charges financières

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2026	2025	**2026**	2025
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	**28 098**	30 040	**86 955**	90 581
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**6 743**	6 759	**20 873**	19 869
Revenus d'intérêts	**(1 911)**	(518)	**(5 386)**	(1 051)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	**2 925**	20	**8 383**	41
Perte de change, montant net	**488**	1 361	**2 698**	922
Autres	**3 783**	3 923	**10 966**	11 156
Charges financières, montant net	**40 126**	41 585	**124 489**	121 518

Charges d'intérêts

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, la charge d'intérêts sur la dette à long terme a diminué de 1,9 M$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette diminution s'explique par la baisse du taux d'intérêt moyen qui est passé de 4,89 % à 4,60 % à la suite des réductions de taux dans la dette à taux variable de la Société, du remboursement de la dette à taux plus élevé ainsi que du refinancement de dettes à taux plus élevé par une dette à taux inférieur.

Pour la période de neuf mois ayant pris fin le 30 septembre 2026, la charge d'intérêts sur la dette à long terme a diminué de 3,6 M$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette diminution s'explique par la baisse du taux d'intérêt moyen, qui est passé de 4,92 % à 4,60 %, à la suite des réductions de taux dans la dette à taux variable de la Société, du remboursement de la dette à taux plus élevé ainsi que du refinancement de dettes à taux plus élevé par une dette à taux inférieur. Cette baisse a été en partie compensée par un niveau d'endettement moyen plus élevé, qui est passé de 2,45 G$ à 2,52 G$, principalement en raison de nouvelles dettes contractées pour soutenir les activités d'acquisition de la Société.

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

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, un gain de change de 6,0 M$ (gain de 5,4 M$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2025, une perte de change de 28,9 M$ (perte de 28,9 M$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, une perte de change de 55,2 M$ (perte de 55,9 M$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, un gain de change de 54,3 M$ (gain de 54,2 M$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,4 %. La charge d'impôt sur le résultat de 34,1 M$ tient compte d'un écart favorable de 2,9 M$ par rapport à une charge d'impôt de 37,1 M$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est attribuable à une variation favorable des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 5,9 M$, en partie en raison d'une structure de financement avantageuse sur le plan fiscal, partiellement compensé par une variation défavorable des charges non déductibles de 2,3 M$ attribuable principalement à la désactualisation de la contrepartie conditionnelle. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2025, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,2 %. La charge d'impôt sur le résultat de 27,0 M$ présentait un écart favorable de 2,6 M$ par rapport à une charge d'impôt de 29,6 M$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 3,8 M$ compensées partiellement par un écart défavorable de 1,2 M$ en lien avec des charges non déductibles.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, le taux d'imposition effectif de la Société était de 23,4 %. La charge d'impôt sur le résultat de 87,3 M$ tient compte d'un écart favorable de 11,4 M$ par rapport à une charge d'impôt de 98,7 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 une variation favorable des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 17,5 M$, en partie grâce au règlement de la rémunération fondée sur des actions, à la cession de biens immobiliers au Canada et à une structure de financement avantageuse sur le plan fiscal, partiellement compensé par une variation défavorable des charges non déductibles de 5,9 M$ attribuable principalement à la désactualisation de la contrepartie conditionnelle. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 77,7 M$ présentait un écart favorable de 6,2 M$ par rapport à une charge d'impôt de 83,9 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 12,1 M$ contrebalancées partiellement par des variations défavorables des charges non déductibles de 3,7 M$ et des ajustements des périodes précédentes de 1,2 M$.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

(non audité) *(en milliers de dollars US, sauf les données par action)*	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2026	2025	2024	**2026**	2025	2024
Bénéfice net	**105 714**	84 689	125 871	**285 174**	238 901	334 369
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	**19 929**	19 330	17 459	**62 733**	57 689	50 538
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	**2 925**	20	(6 104)	**8 383**	41	(6 052)
Perte de change, montant net	**488**	1 361	296	**2 698**	922	3 070
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**14 242**	(1 044)	159	**5 600**	(8 017)	(337)
Restructuration liée aux acquisitions d'entreprises	**—**	—	—	**—**	—	19 748
Incidence fiscale des ajustements	**(6 029)**	(5 238)	(3 188)	**(17 612)**	(14 144)	(17 885)
Bénéfice net ajusté[1]	**137 269**	99 118	134 493	**346 976**	275 392	383 451
BPA ajusté – de base[1]	**1,67**	1,20	1,59	**4,22**	3,30	4,54
BPA ajusté – dilué[1]	**1,67**	1,20	1,58	**4,21**	3,29	4,50

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 105,7 M$, par rapport à 84,7 M$ au troisième trimestre de 2025. Le bénéfice net ajusté[1] 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 137,3 M$ par rapport à 99,1 M$ au troisième trimestre de 2025. Le BPA entièrement dilué était de 1,28 $ par rapport à 1,02 $ au troisième trimestre de 2025, et le BPA ajusté[1] entièrement dilué était de 1,67 $, par rapport à 1,20 $ au troisième trimestre de 2025.

[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 30 septembre 2026						
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	**677 664**	**753 036**	**436 968**	**—**	**(9 723)**	**1 857 945**
% du total des revenus[2]	**39 %**	**40 %**	**21 %**			**100 %**
BAIIA ajusté [3]	**108 229**	**174 735**	**70 118**	**(13 230)**	**—**	**339 852**
Marge du BAIIA ajusté[3,4]	**16,0 %**	**23,2 %**	**16,0 %**			**18,3 %**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)[5]	**44 399**	**100 233**	**49 431**	**(14 096)**	**—**	**179 967**
Marge d'exploitation[3,4]	**6,6 %**	**13,3 %**	**11,3 %**			**9,7 %**
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles[3]	**2 125 722**	**1 847 895**	**467 539**	**271 705**	**—**	**4 712 861**
Dépenses en immobilisations, montant net[3]	**81 729**	**29 206**	**4 125**	**7**		**115 067**
Trimestre clos le 30 septembre 2025						
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	687 044	684 104	367 774	—	(14 035)	1 724 887
% du total des revenus[2]	42 %	39 %	19 %			100 %
BAIIA ajusté [3]	126 660	140 101	46 314	(7 711)	—	305 364
Marge du BAIIA ajusté[3,4]	18,4 %	20,5 %	12,6 %			17,7 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	77 728	52 606	31 027	(8 047)	—	153 314
Marge d'exploitation[3,4]	11,3 %	7,7 %	8,4 %			8,9 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles[3]	2 136 582	1 881 660	336 083	114 614		4 468 939
Dépenses en immobilisations, montant net[3]	7 306	41 373	1 387	146		50 212
Période de neuf mois close le 30 septembre 2026						
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	**2 058 874**	**2 186 608**	**1 257 198**	**—**	**(42 121)**	**5 460 559**
% du total des revenus[2]	**40 %**	**39 %**	**21 %**			**100 %**
BAIIA ajusté [3]	**318 032**	**488 972**	**195 383**	**(57 153)**	**—**	**945 234**
Marge du BAIIA ajusté[3,4]	**15,4 %**	**22,4 %**	**15,5 %**			**17,3 %**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**160 755**	**261 778**	**133 518**	**(59 130)**	**—**	**496 921**
Marge d'exploitation[3,4]	**7,8 %**	**12,0 %**	**10,6 %**			**9,1 %**
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles[3]	**2 125 722**	**1 847 895**	**467 539**	**271 705**	**—**	**4 712 861**
Dépenses en immobilisations, montant net[3]	**113 998**	**33 059**	**5 751**	**860**	**—**	**153 668**
Période de neuf mois close le 30 septembre 2025						
Revenus avant la surcharge de carburant[1]	2 069 692	2 059 242	1 145 832	—	(41 385)	5 233 381
% du total des revenus[2]	41 %	39 %	20 %			100 %
BAIIA ajusté [3]	349 448	425 704	146 779	(31 029)	—	890 902
Marge du BAIIA ajusté[3,4]	16,9 %	20,7 %	12,8 %			17,0 %
Bénéfice opérationnel	198 411	171 949	99 988	(32 226)	—	438 122
Marge d'exploitation[3,4]	9,6 %	8,4 %	8,7 %			8,4 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles[3]	2 136 582	1 881 660	336 083	114 614	—	4 468 939
Dépenses en immobilisations, montant net[3]	29 273	88 739	4 722	187	—	122 921

[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.
[5] L'augmentation des pertes dans le secteur du siège social comprend des provisions supplémentaires liées aux accidents de 19,2 M$ depuis le début de l'exercice, qui inclus un renversement de 5,0 M$ au troisième trimestre de 2025.

Transport de lots brisés

(non audité)			Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
(en milliers de dollars US)	**2026**	**%**	2025	%	**2026**	**%**	2025	%
Total des revenus	**882 089**		824 064		**2 618 604**		2 478 037	
Surcharge de carburant	**(204 425)**		(137 020)		**(559 730)**		(408 345)	
Revenus	**677 664**	**100,0 %**	687 044	100,0 %	**2 058 874**	**100,0 %**	2 069 692	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**191 203**	**28,2 %**	194 546	28,3 %	**609 798**	**29,6 %**	604 019	29,2 %
Charges liées au personnel	**331 690**	**48,9 %**	319 334	46,5 %	**982 944**	**47,7 %**	968 243	46,8 %
Autres charges opérationnelles	**46 729**	**6,9 %**	46 882	6,8 %	**148 594**	**7,2 %**	148 220	7,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**34 068**	**5,0 %**	34 072	5,0 %	**99 085**	**4,8 %**	105 056	5,1 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**12 390**	**1,8 %**	12 707	1,8 %	**37 366**	**1,8 %**	37 454	1,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**2 855**	**0,4 %**	3 114	0,5 %	**8 617**	**0,4 %**	9 315	0,5 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**(141)**	**-0,0 %**	(373)	-0,1 %	**(447)**	**-0,0 %**	(209)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**(46)**	**-0,0 %**	(5)	-0,0 %	**(47)**	**-0,0 %**	(29)	-0,0 %
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**14 517**	**2,1 %**	(961)	-0,1 %	**12 209**	**0,6 %**	(788)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	**44 399**	**6,6 %**	77 728	11,3 %	**160 755**	**7,8 %**	198 411	9,6 %
BAIIA ajusté [1]	**108 229**	**16,0 %**	126 660	18,4 %	**318 032**	**15,4 %**	349 448	16,9 %

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

Données opérationnelles *(non audité)*			Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
(Revenus en dollars américains)	**2026**	2025	Variation	%	**2026**	2025	Variation	%
Revenus par cent livres (excluant le carburant)[1]	**19,85 $**	20,03 $	(0,18) $	-0,9 %	**19,73 $**	19,98 $	(0,25) $	-1,3 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)[1]	**293,87 $**	307,51 $	(13,64) $	-4,4 %	**298,20 $**	307,13 $	(8,93) $	-2,9 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant)[1]	**26,01 $**	24,23 $	1,78 $	7,3 %	**25,27 $**	24,07 $	1,20 $	5,0 %
Revenus par expédition (incluant le carburant)[1]	**385,07 $**	372,00 $	13,07 $	3,5 %	**382,00 $**	369,84 $	12,16 $	3,3 %
Tonnage (en milliers de tonnes)[1]	**1 373**	1 361	12	0,9 %	**4 207**	4 121	86	2,1 %
Expéditions (en milliers)[1]	**1 855**	1 773	82	4,6 %	**5 566**	5 363	203	3,8 %
Poids moyen par expédition (en lb)[1]	**1 480**	1 535	(55)	-3,6 %	**1 512**	1 537	(25)	-1,6 %
Distance moyenne par trajet (en milles)[1]	**1 049**	1 044	5	0,5 %	**1 051**	1 052	(1)	-0,1 %
Colis (en milliers)[2]	**15 977**	18 104	(2 127)	-11,7 %	**48 087**	52 864	(4 777)	-9,0 %
Poids moyen par colis (en lb)[2]	**16,65**	14,14	2,51	17,8 %	**15,85**	13,92	1,93	13,9 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	**0,5 %**	0,5 %			**0,5 %**	0,6 %		
Nombre moyen de véhicules	**5 399**	5 842	(443)	-7,6 %	**5 452**	6 008	(556)	-9,3 %
Âge des camions	**4,7**	4,4	0,3	6,8 %	**4,5**	4,3	0,2	4,7 %
Jours ouvrables	**64**	64	—	—	**191**	191	—	—
Ratio d'exploitation ajusté[3]	**91,3 %**	88,8 %			**91,6 %**	90,5 %		
Rendement du capital investi[3]	**11,1 %**	11,9 %						

[1] Les statistiques opérationnelles excluent les résultats de Ground Freight Pricing (« GFP ») et des activités de livraison de colis et de courrier.
[2] Le décompte des colis et le poids par colis tiennent uniquement compte des activités de livraison de colis et de courrier.
[3] 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.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les revenus ont diminué de 9,4 M$, pour s'établir à 677,7 M$, une baisse de 1 %. Cette diminution est principalement attribuable à une réduction de 4,0 M$ dans le secteur du transport des lots brisés, y compris des revenus provenant de Ground Freight Pricing (GFP), et à une baisse de 5,3 M$ au sein des activités de livraison de colis et de courrier.

Le tonnage dans le secteur du transport de lots brisés a augmenté de 0,9 % et les revenus par cent livres dans ce secteur (excluant la surcharge de carburant) ont diminué de 0,9 %. L'augmentation du tonnage est attribuable à une diminution de 3,6 % du poids par expédition et une augmentation de 4,6 % des expéditions. La baisse des revenus de GFP s'explique principalement par une réduction de 13,3 % du volume. La baisse des revenus dans le secteur de la livraison de colis et courrier est principalement attribuable à une augmentation du poids moyen par colis de 17,8 %, compensée par une baisse du nombre de colis de 11,7 %.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les revenus ont diminué de 10,8 M$, ou 1 %, pour s'établir à 2 058,9 M$. Cette diminution est principalement attribuable à une réduction des activités de livraison de colis et courrier de 11,6 M$, compensée par une augmentation dans le secteur du transport des lots brisés de 1,0 M$.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 3,3 M$, ou 2 %, en raison principalement d'une augmentation de 39,2 M$ des charges liées aux sous-traitants, compensée par des améliorations de 49,6 M$ découlant de l'impact sur le carburant et combinés à une augmentation de 2,0 M$ des charges liées aux réparations et à

l'entretien du matériel roulant et à une charge rétroactive de 0,8 M$ au titre des taxes de vente et d'utilisation. Les charges liées au personnel ont augmenté de 12,4 M$, ou 4 %, en raison principalement d'une augmentation de 11,3 M$ des coûts directs de la main-d'œuvre et des salaires administratifs. La perte (profit), nette de la dépréciation, sur la vente de terrains, de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, a augmenté de 15,5 M$ en raison d'une charge de dépréciation de 14,4 M$ sur un immeuble de bureaux de catégorie C.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont augmenté de 5,8 M$, ou 1 %, en raison principalement d'une augmentation de 104,4 M$ des charges liées aux sous-traitants, compensée par des améliorations de 115,7 M$ découlant de l'impact sur le carburant et combinée à une augmentation de 12,4 M$ des charges liées aux réparations et à l'entretien du matériel roulant et aux accidents, annulée par la baisse de 2,8 M$ des coûts d'assurance. Les charges liées au personnel ont augmenté de 14,7 M$, ou 2 %, en raison de la hausse de 15,6 M$ des coûts directs de la main-d'œuvre et des salaires administratifs compensée par une réduction des indemnités de départ de 1,1 M$. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont diminué de 6,0 M$, ou 6 %, principalement en raison d'une réduction de 6,8 M$ de la dépréciation du matériel roulant. La perte (profit), nette de la dépréciation, sur la vente de terrains, de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, a augmenté de 13,0 M$ en raison d'une charge de dépréciation de 14,4 M$ sur un immeuble de bureaux de catégorie C.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 30 septembre 2026 a diminué de 33,3 M$ pour s'établir à 44,4 M$, en raison principalement d'une baisse de 4,4 % des revenus par expédition, d'une augmentation des charges liées au personne et d'une charge de dépréciation de 14,4 M$ sur un immeuble de bureauxl. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés, mesure non conforme aux IFRS, s'est établi à 91,3 % au troisième trimestre de 2026, comparativement à 88,8 % au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, le bénéfice opérationnel a diminué de 37,7 M$, ou 19 %, pour s'établir à 160,8 M$.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport de lots brisés, s'établissait à 11,1 % au 30 septembre 2026, par rapport à 11,9 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Après la fin du trimestre, la Société a été avisée que le contrat avec GFP ne sera pas renouvelé après son échéance le 31 janvier 2027. Pour la période de trois mois close le 30 septembre 2026, le contrat de GFP a généré des revenus de 30,4 M$ et un bénéfice opérationnel de 4,2 M$.

Transport de lots complets

(non audité)	Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre			
(en milliers de dollars US)	**2026**	**%**	2025	**%**	**2026**	**%**	2025	**%**
Total des revenus	**891 517**		774 744		**2 560 219**		2 335 984	
Surcharge de carburant	**(138 481)**		(90 640)		**(373 611)**		(276 742)	
Revenus	**753 036**	**100,0 %**	684 104	100,0 %	**2 186 608**	**100,0 %**	2 059 242	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**356 600**	**47,4 %**	311 001	45,5 %	**1 018 732**	**46,6 %**	939 426	45,6 %
Charges liées au personnel	**199 562**	**26,5 %**	205 765	30,1 %	**604 574**	**27,6 %**	619 397	30,1 %
Autres charges opérationnelles	**25 361**	**3,4 %**	28 567	4,2 %	**86 202**	**3,9 %**	83 079	4,0 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**42 928**	**5,7 %**	51 234	7,5 %	**133 010**	**6,1 %**	154 627	7,5 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**24 065**	**3,2 %**	26 926	3,9 %	**74 819**	**3,4 %**	78 477	3,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**7 785**	**1,0 %**	9 328	1,4 %	**25 980**	**1,2 %**	27 790	1,3 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**(3 295)**	**-0,4 %**	(1 282)	-0,2 %	**(11 581)**	**-0,5 %**	(8 302)	-0,4 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**73**	**0,0 %**	(48)	-0,0 %	**(291)**	**-0,0 %**	(62)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments et la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(276)**	**-0,0 %**	7	0,0 %	**(6 615)**	**-0,3 %**	(7 139)	-0,3 %
Bénéfice opérationnel	**100 233**	**13,3 %**	52 606	7,7 %	**261 778**	**12,0 %**	171 949	8,4 %
BAIIA ajusté [1]	**174 735**	**23,2 %**	140 101	20,5 %	**488 972**	**22,4 %**	425 704	20,7 %

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre			
	2026	2025	Variation	%	**2026**	2025	Variation	%
Ratio d'exploitation ajusté[1]	**86,7 %**	92,3 %			**88,3 %**	92,0 %		
Revenus (en milliers de dollars US)	**573 813**	563 940	9 873	1,8 %	**1 695 452**	1 680 834	14 618	0,9 %
Revenus tirés des services de courtage (en milliers de dollars US)	**179 224**	120 164	59 060	49,1 %	**491 157**	378 409	112 748	29,8 %
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	**4 880 $**	4 311 $	569 $	13,2 %	**4 727 $**	4 239 $	488 $	11,5 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	**6 058 $**	5 003 $	1 055 $	21,1 %	**5 768 $**	4 937 $	831 $	16,8 %
Nombre moyen de camions	**6 604**	7 501	(897)	-12,0 %	**6 771**	7 503	(732)	-9,8 %
Nombre moyen de remorques	**20 699**	22 122	(1 423)	-6,4 %	**20 978**	22 752	(1 774)	-7,8 %
Âge des camions	**3,5**	3,0	0,5	16,7 %	**3,5**	3,0	0,5	16,7 %
Âge des remorques	**11,4**	10,9	0,5	4,6 %	**11,4**	10,9	0,5	4,6 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	**2 441**	2 563	(122)	-4,8 %	**2 426**	2 664	(238)	-8,9 %
Rendement du capital investi[1]	**8,0 %**	6,0 %						

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

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les revenus ont augmenté de 68,9 M$, ou 10 %, pour s'établir à 753,0 M$, comparativement à 684,1 M$ au trimestre correspondant de 2025. L'augmentation est principalement attribuable à une hausse des revenus découlant des activités existantes de 57,6 M$ et aux contributions de 11,3 M$ liées aux acquisitions d'entreprises. Les revenus avant la surcharge de carburant ont augmenté de 10,1 %. La hausse découle principalement d'une augmentation de 59,1 M$ (ou 49 %) des revenus tirés des services de courtage. Les revenus, à l'exclusion des services de courtage et de la surcharge de carburant, ont augmenté de 1,8 %, malgré une réduction de 12,0 % du nombre de camions moyen, en raison de l'amélioration de la productivité du parc de véhicules, étant donné que les revenus par camion par semaine, à l'exclusion de la surcharge de carburant, ont augmenté de 13,2 %.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les revenus des activités de transport de lots complets ont augmenté de 127,4 M$, ou 6 %, comparativement à 2 059,2 M$ en 2025, pour s'établir à 2 186,6 M$ en 2026. Cette hausse résulte d'une augmentation de 93,6 M$ des revenus des activités existantes et d'une contribution de 33,8 M$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 21,3 M$ pour s'établir à 652,8 M$, comparativement à 631,5 M$ pour la période correspondante de 2025. L'augmentation est principalement attribuable à des charges opérationnelles de 11,5 M$ provenant de l'acquisition d'entreprises, ainsi qu'à des charges opérationnelles liées aux activités existantes de 9,8 M$. Les charges liées au personnel ont diminué de 6,2 M$ (ou 3 %), en raison de la baisse des besoins en main-d'œuvre et des gains d'efficacité opérationnelle. En pourcentage des revenus, les charges liées au personnel ont diminué de 30,1 % à 26,5 %, profitant également de la proportion plus élevée des revenus tirés des services de courtage dans la composition des revenus. Les initiatives de restructuration de la flotte de véhicules ont entraîné une diminution de 12 % du nombre moyen de camions, et de 6,4 % du nombre moyen de remorques, ce qui a contribué à une diminution de 8,3 M$, ou 16 %, de l'amortissement des biens et de l'équipement par rapport à la période correspondante de 2025.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 37,5 M$, ou 2 %, passant de 1 887,3 M$ en 2025 à 1 924,8 M$ en 2026. Cette hausse est principalement attribuable à une augmentation de 32,7 M$ découlant des acquisitions d'entreprises, et à une augmentation de 4,8 M$ des activités existantes.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel s'est établi à 100,2 M$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, soit une augmentation de 47,6 M$, ou 91 %, par rapport à 52,6 M$ lors de la période correspondante de 2025. Cette augmentation était organique, comprenant une amélioration du bénéfice opérationnel de 47,8 M$ provenant des activités existantes. Le ratio d'exploitation ajusté[1], mesure non conforme aux IFRS, s'est amélioré pour s'établir à 86,7 %, contre 92,3 % précédemment, sous l'effet de hausses tarifaires, de l'ajustement de la taille de la flotte et d'une meilleure utilisation.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, le bénéfice opérationnel du secteur a augmenté de 89,8 M$, ou 52 %, passant de 171,9 M$ en 2025, pour s'établir à 261,8 M$ en 2026. L'augmentation est attribuable à une hausse des activités existantes de 88,8 M$ et à un apport de 1,1 M$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Le rendement du capital investi[1], mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur, s'est établi à 8,0 % au 30 septembre 2026, une hausse de 33 % par rapport à 6,0 % au 30 septembre 2025.

Logistique

(non audité)			Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
(en milliers de dollars US)	**2026**	**%**	2025	**%**	**2026**	**%**	2025	**%**
Total des revenus	**470 690**		386 570		**1 344 668**		1 206 069	
Surcharge de carburant	**(33 722)**		(18 796)		**(87 470)**		(60 237)	
Revenus	**436 968**	**100,0 %**	367 774	100,0 %	**1 257 198**	**100,0 %**	1 145 832	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	**267 875**	**61,3 %**	238 648	64,9 %	**764 393**	**60,8 %**	743 131	64,9 %
Charges liées au personnel	**74 187**	**17,0 %**	60 260	16,4 %	**219 416**	**17,5 %**	183 997	16,1 %
Autres charges opérationnelles	**24 851**	**5,7 %**	22 860	6,2 %	**78 139**	**6,2 %**	72 231	6,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	**2 736**	**0,6 %**	2 045	0,6 %	**8 734**	**0,7 %**	6 035	0,5 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**7 674**	**1,8 %**	4 208	1,1 %	**22 023**	**1,8 %**	13 279	1,2 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	**10 276**	**2,4 %**	9 029	2,5 %	**31 102**	**2,5 %**	27 472	2,4 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	**(27)**	**-0,0 %**	(63)	-0,0 %	**(97)**	**-0,0 %**	(56)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	**(36)**	**-0,0 %**	(245)	-0,1 %	**(36)**	**-0,0 %**	(250)	-0,0 %
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**1**	**0,0 %**	5	0,0 %	**6**	**0,0 %**	5	0,0 %
Bénéfice opérationnel	**49 431**	**11,3 %**	31 027	8,4 %	**133 518**	**10,6 %**	99 988	8,7 %
BAIIA ajusté [1]	**70 118**	**16,0 %**	46 314	12,6 %	**195 383**	**15,5 %**	146 779	12,8 %
Rendement du capital investi[1]	**14,9 %**		14,6 %					

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

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, les revenus ont augmenté de 69,2 M$ ou 19 %, par rapport à 367,8 M$ en 2025 et se sont établis à 437,0 M$ en 2026. Cette augmentation est attribuable aux acquisitions d'entreprises de 48,1 M$ et aux activités de 3PL de 11,1 M$ ainsi qu'au secteur du transport par camion à hauteur de 24,2 M$, contrebalancée par une diminution de 14,2 M$ des activités du dernier kilomètre.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les revenus ont augmenté de 111,4 M$ ou 10 %, passant de 1 145,8 M$ en 2025 à 1 257,2 M$ en 2026. Cette augmentation est attribuable à l'acquisition d'entreprises de 135,3 M$, et de 10,6 M$ des activités de 3PL, contrebalancée par une diminution de 11,2 M$ dans le secteur du transport par camion et de 19,3 M$ des activités du dernier kilomètre.

Au cours du trimestre, environ 83 % (82 % en 2025) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 17 % (18 % en 2025) par les entreprises du Canada.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 50,8 M$, ou 15 %, par rapport à la même période de l'exercice précédent, passant de 336,7 M$ à 387,5 M$. L'augmentation de 29,2 M$ des charges liées aux matières et aux services découle de l'augmentation des volumes des activités de 3PL, du transport de camions et des acquisitions d'entreprises combinés de 38,8 M$, compensées par une somme de 9,6 M$ dans les activités du dernier kilomètre. Les charges liées au personnel ont augmenté de 13,9 M$, ou 23 %, dont 11,4 M$ s'expliquent par l'augmentation des coûts directs de main-d'œuvre ainsi que par l'augmentation de 2,1 M$ des charges liées au personnel administratif principalement attribuable à l'acquisition d'entreprise.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a augmenté de 77,8 M$, ou 7 %, passant de 1 045,8 M$ à 1 123,7 M$. L'augmentation du total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, s'explique principalement par l'augmentation du volume des activités de 3PL de 26,1 M$, combinée aux acquisitions d'entreprises de 91,3 M$, compensée par une somme de 16,3 M$ dans le secteur des activités de transport par camion et une autre de 23,3 M$ liés aux activités du dernier kilomètre.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2026, le bénéfice opérationnel a augmenté de 18,4 M$ ou 59 %, passant de 31,0 M$ à 49,4 M$. Cette augmentation s'explique principalement par la contribution de l'acquisition d'entreprise.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, le bénéfice opérationnel a augmenté de 33,5 M$ ou 34 % en raison principalement des acquisitions d'entreprises.

Le rendement du capital investi de 14,9 %, une mesure non conforme aux IFRS, se compare à celui de la période correspondante de l'exercice précédent de 14,6 %.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2026	2025	**2026**	2025
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	**235 214**	255 354	**612 324**	695 592
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**12 643**	12 970	**44 163**	43 307
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**1 233**	3 105	**19 098**	24 934
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	**12 984**	—	**20 955**	—
Autres	**—**	224	**6 758**	4 877
Total des entrées de fonds	**262 074**	271 653	**703 298**	768 710
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	**132 695**	72 069	**233 381**	190 400
Regroupements d'entreprises, moins la trésorerie acquise	**(214)**	(37)	**57 169**	36 355
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	**—**	3 597	**—**	39 113
Remboursement de la dette à long terme, montant net	**47 223**	47 944	**146 022**	18 717
Remboursement des obligations locatives	**42 938**	40 978	**128 174**	123 012
Dividendes versés	**38 732**	37 349	**115 571**	114 354
Rachat d'actions propres	**—**	67 418	**—**	208 455
Autres	**700**	2 335	**22 981**	38 304
Total des sorties de fonds	**262 074**	271 653	**703 298**	768 710

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont établis à 612,3 M$, par rapport à 695,6 M$ en 2025. La diminution des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles s'explique principalement par la variation nette du fonds de roulement hors trésorerie, qui a diminué de 201,6 M$, principalement en raison de l'augmentation des comptes clients qui a dépassé celle des comptes fournisseurs, puisque les coûts de paie et de carburant présentent des échéances de paiement plus courtes, et une augmentation des impôts sur le résultat payés. Cette baisse est partiellement contrebalancée par l'augmentation des contributions provenant du bénéfice net et une augmentation des provisions nettes de paiements.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Immobilisations corporelles

Le tableau suivant présente, par catégorie, les additions d'immobilisations corporelles de la Société au cours des périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2026 et 2025.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2026	2025	**2026**	2025
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	**132 695**	72 069	**233 381**	190 400
Ajustements hors caisse	**—**	—	**—**	(482)
	132 695	72 069	**233 381**	189 918
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	**5 055**	8 145	**34 382**	21 827
Matériel roulant	**124 051**	58 908	**178 313**	154 915
Équipement	**3 589**	5 016	**20 686**	13 176
	132 695	72 069	**233 381**	189 918

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

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres et des périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2026 et 2025.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Trimestres clos les 30 septembre**		**Périodes de neuf mois closes les 30 septembre**	
	2026	2025	**2026**	2025
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	**1 303**	2 363	**17 930**	23 071
Matériel roulant	**12 564**	13 712	**45 162**	45 146
Équipement	**9**	—	**169**	24
	13 876	16 075	**63 261**	68 241
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	**268**	1 100	**9 498**	8 254
Matériel roulant	**3 370**	1 567	**11 516**	8 223
Équipement	**(17)**	—	**(89)**	12
	3 621	2 667	**20 925**	16 489

Acquisitions d'entreprises

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, les flux de trésorerie utilisés pour les acquisitions d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise, ont totalisé 57,2 M$ pour acquérir une entreprise, comparativement à une somme de 36,4 M$ engagée en 2025 pour l'acquisition de trois entreprises. La note 5 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités du 30 septembre 2026 fournit de plus amples renseignements.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, la Société a procédé à un remboursement net de la dette de 146,0 M$, par rapport à un remboursement net de la dette de 18,7 M$ en 2025.

Le 13 juillet 2026, la Société a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable jusqu'au 13 juillet 2029. Dans le cadre de la nouvelle prolongation, la disponibilité en dollars canadiens et en dollars américains demeure inchangée. La facilité de crédit demeure assujettie aux mêmes clauses restrictives relatives au maintien de ratios financiers que celles en vigueur aux termes de la facilité de crédit renouvelable consortial de la Société.

Le 27 juin 2025, la Société a reçu 300 M$ CA en produits tirés de l'émission d'une nouvelle dette sous la forme de billets de premier rang non garantis comprenant trois tranches d'une durée de 5 à 9 ans, portant intérêt à un taux fixe entre 4,52 % et 5,33 %. Des frais de financement différés de 0,8 M$ ont été constatés sur ce montant à la suite de la transaction.

Le 30 mai 2025, la Société a prolongé l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable jusqu'au 30 mai 2028. Dans le cadre de la nouvelle prolongation, bien que la disponibilité totale demeure inchangée, la disponibilité en dollars canadiens a été réduite à 1,135 G$ CA et la disponibilité en dollars américains a été augmentée à 125,0 M$. Des frais de financement différés de 0,7 M$ ont été constatés sur ce montant.

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

En vertu du renouvellement de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui a débuté le 4 novembre 2025 et qui se termine le 3 novembre 2026, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 667 696 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 30 septembre 2026, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Société n'a pas racheté ni annulé d'actions ordinaires.

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2026, la Société n'a effectué aucun rachat d'actions ordinaires destinées à être annulées (comparativement à 741 500 pour la période correspondante de 2025 à un prix moyen pondéré de 90,92 $ par action, ce qui représente un prix d'achat total de 67,4 M$).

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, la Société n'a effectué aucun rachat d'actions ordinaires destinées à être annulées (comparativement à 2 291 295 pour la période correspondante de 2025 à un prix moyen pondéré de 90,98 $ par action, ce qui représente un prix d'achat total de 208,5 M$).

Flux de trésorerie disponibles[1]

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2026	2025	2024	**2026**	2025	2024
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	**235 214**	255 354	351 056	**612 324**	695 592	800 287
Additions d'immobilisations corporelles	**(132 695)**	(72 069)	(123 672)	**(233 381)**	(190 400)	(320 072)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**12 643**	12 970	17 152	**44 163**	43 307	49 475
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**1 233**	3 105	27 978	**19 098**	24 934	31 414
Flux de trésorerie disponibles	**116 395**	199 360	272 514	**442 204**	573 433	561 104

[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 neuf mois close le 30 septembre 2026, la Société a généré des flux de trésorerie disponibles de 442,2 M$, comparativement à 573,4 M$ en 2025, ce qui représente une diminution de 131,2 M$ sur douze mois. Cette baisse est principalement attribuable à une baisse des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation de 83,3 M$ et à une augmentation de 43,0 M$ des immobilisations corporelles.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, la conversion des flux de trésorerie disponibles[1], qui évalue le montant de capital utilisé pour générer des bénéfices, s'est établie à 83,7 %, par rapport à 86,2 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 30 septembre 2026, soit 119,86 $, le rendement des flux de trésorerie disponibles[1] générés par la Société au cours des douze derniers mois (701,1 M$ ou 8,53 $ par action) se situe à 7,1 %. Selon le cours de clôture des actions au 30 septembre 2025, soit 88,06 $, le rendement des flux de trésorerie disponibles[1] générés par la Société au cours des douze derniers mois (781,0 M$ ou 9,49 $ par action en circulation) a été de 10,8 %.

Situation financière

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Au 30 septembre 2026**	Au 31 décembre 2025
Immobilisations incorporelles	**2 804 592**	2 864 436
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles[1]	**4 712 861**	4 644 799
Dette à long terme	**2 408 045**	2 577 975
Obligations locatives	**569 550**	637 764
Capitaux propres	**2 808 902**	2 677 627

[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.

Obligations contractuelles et engagements

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société, excluant les engagements d'achat, et leurs dates d'échéance respectives au 30 septembre 2026, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Total**	**Moins de 1 an**	**De 1 à 3 ans**	**De 3 à 5 ans**	**Plus de 5 ans**
Facilité renouvelable non garantie – *juillet 2029*	**459 623**	—	459 623	—	—
Billets de premier rang non garantis – *décembre 2026 à octobre 2043*	**1 867 134**	150 000	365 000	256 067	1 096 067
Contrats de vente conditionnelle	**81 244**	32 439	42 697	6 108	—
Obligations locatives	**569 549**	154 122	203 266	93 173	118 988
Autre dette à long terme	**3 690**	3 690	—	—	—
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	**704 298**	111 614	185 857	146 409	260 418
Total des obligations contractuelles	**3 685 538**	**451 865**	**1 256 443**	**501 757**	**1 475 473**

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 30 septembre 2026***
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, en incluant le BAIIA ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois et incluant l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation (« BAIIA des engagements »)]	< 3,50	2,32
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	3,76

Le ratio dette consolidée/BAIIA ajusté exclu l'impact des lettres de crédit et de la contrepartie éventuelle ci-dessus :

(non audité) ***Ratio dette consolidée/BAIIA ajusté***	***Au 30 septembre 2026***
Dette consolidée	2 462 341
moins: lettres de crédit	(134 864)
moins: contrepartie éventuelle	(106 537)
Dette consolidée ajustée	2 220 940
BAIIA des engagements pour les derniers douze mois	1 061 043
Ratio dette consolidée/BAIIA ajusté[1]	2,09

[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.

Au 30 septembre 2026, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 134,8 M$ (140,9 M$ au 31 décembre 2025).

Au 30 septembre 2026, la Société avait des engagements d'achat de 174,1 M$ et des bons de commande totalisant 41,8 M$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location (31 décembre 2025 – 18,8 M$ et 2,5 M$ respectivement). Les engagements comprennent des achats anticipés de tracteurs de 33,3 M$, qui devraient avoir lieu en 2026, afin de profiter d'économies par rapport aux hausses de prix prévues découlant des nouvelles normes d'émissions de 2027.

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 38,6 M$ ou 0,47 $ par action ordinaire, au troisième trimestre de 2026. Le 29 octobre 2026, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,47 $ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 38,4 M$, qui sera déclaré en décembre et versé le 15 janvier 2027 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 décembre 2026.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 82 193 031 actions ordinaires étaient en circulation au 30 septembre 2026 (82 151 032 au 31 décembre 2025). La Société a racheté et annulé 392 053 actions ordinaires entre le 1er octobre 2026 et le 29 octobre 2026. Le nombre moyen d'actions diluées pour le trimestre clos le 30 septembre 2026 était de 82 419 989 actions comparativement à 82 746 488 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent. La réduction est liée au rachat et à l'annulation des actions. Le nombre moyen d'actions diluées pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026 était de 82 438 020 actions comparativement à 83 668 674 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Au 30 septembre 2026, 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 12 000 (53 999 au 31 décembre 2025), dont 12 000 (53 999 au 31 décembre 2025) 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 précédent immédiatement la date d'effet de l'octroi.

Au 30 septembre 2026, le nombre d'unités d'actions restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 180 783 (192 554 au 31 décembre 2025). Le 17 février 2026, la Société a accordé un total de 73 276 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 120,84 $ par unité.

Au 30 septembre 2026, 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 172 648 (156 803 au 31 décembre 2025). Le 17 février 2026, la Société a accordé un total de

68 957 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 138,97 $ 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.

Le 28 septembre 2026, le tribunal de district du district sud de New York a rejeté, sans préjudice, une action collective putative en matière de valeurs mobilières qui avait été intentée aux États-Unis contre la Société, son chef de la direction et son chef de la direction financière.

PERSPECTIVES

Les prévisions de croissance économique nord-américaines des principaux économistes continuent de réclamer une croissance modérée malgré la situation géopolitique, les droits de douane, l'inflation, les taux d'intérêt et l'incertitude liée au résultat des élections de mi-mandat aux États-Unis. Les volumes de fret se sont modestement améliorés en 2026 et, en raison des exigences réglementaires, de la politique migratoire et d'autres facteurs, l'industrie a continué l'ajustement de la surcapacité. De plus, les efforts déployés par la Société pour renforcer son positionnement dans le secteur du transport spécialisé tout en maintenant sa diversification vers les marchés industriels et différents modes de transport, conjuguée à son souci constant de privilégier des revenus de qualité et d'accroître son efficacité opérationnelle, a permis d'en atténuer les répercussions. La direction croit que, lorsque la capacité de l'industrie poursuivra sa rationalisation et que le cycle du fret s'améliorera, sa structure de coûts allégée récente et ses investissements effectués en temps opportun au cours du récent cycle à la baisse continueront de favoriser l'amélioration des résultats.

TFI International demeure vigilante dans la surveillance des risques supplémentaires en cours, y compris les fluctuations du prix du diesel et des conflits commerciaux internationaux qui pourrait entraîner une baisse du volume de fret et des coûts plus élevés susceptibles de 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, la dynamique du marché du travail, les mandats environnementaux et les modifications apportées au code fiscal dans tous les territoires où TFI International exerce ses activités.

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 améliorée récemment en raison de l'accent qu'elle met 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 gestion prudente de la capacité. 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, de la croissance du secteur lié aux centres de données et aux réseaux électriques, ainsi que les règles d'amortissement supplémentaire des États-Unis qui pourraient possiblement continuer à soutenir la demande des consommateurs, tandis que le secteur de la logistique de la Société est structuré pour tirer parti de l'expansion du commerce électronique et de la production nationale de camions.

Quel que soit le cycle d'exploitation, 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 excédentaire aux actionnaires, dans la mesure du possible.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

(en millions de dollars US, sauf les données par action)	T3 2026	T2 2026	T1 2026	T4 2025	T3 2025	T2 2025	T1 2025	T4 2024
Total des revenus	2 232,2	2 289,9	1 949,1	1 914,0	1 968,7	2 037,6	1 964,4	2 076,9
BAIIA ajusté [1]	339,9	363,9	241,4	279,6	305,4	326,6	259,0	315,3
Bénéfice opérationnel	180,0	220,4	96,6	127,2	153,3	170,2	114,6	160,2
Bénéfice net	105,7	136,2	43,3	71,7	84,7	98,2	56,0	88,1
BPA – de base	1,29	1,66	0,53	0,87	1,03	1,18	0,66	1,04
BPA – dilué	1,28	1,65	0,53	0,87	1,02	1,17	0,66	1,03
Bénéfice net ajusté[1]	137,3	152,5	57,2	89,5	99,1	112,0	64,2	101,8
BPA ajusté – dilué[1]	1,67	1,85	0,69	1,09	1,20	1,34	0,76	1,19

[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 découlant d'acquisitions d'entreprise et les incidences fiscales correspondantes. La Société présente un bénéfice net ajusté et un BPA ajusté pour donner une meilleure indication du bénéfice net et du bénéfice par action sans tenir compte des impacts spécifiques des regroupements d'entreprises importants, et les autres éléments 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 est présenté afin d'améliorer la comparabilité de la mesure et d'aider la Société à évaluer son rendement.

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 sectoriel ajusté est une mesure complémentaire utile. Le BAIIA sectoriel ajusté est présenté afin d'améliorer la comparabilité de la mesure et d'aider la Société à évaluer sa performance.

Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2026	2025	2024	**2026**	2025	2024
Bénéfice net	**105 714**	84 689	125 871	**285 174**	238 901	334 369
Charges financières, montant net	**40 126**	41 585	40 008	**124 489**	121 518	114 750
Charge d'impôt sur le résultat	**34 127**	27 040	35 297	**87 258**	77 703	109 610
Amortissement des immobilisations corporelles	**80 072**	87 286	89 966	**241 418**	265 761	241 939
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**44 326**	44 022	44 930	**134 800**	129 847	125 990
Amortissement des immobilisations incorporelles	**21 245**	21 691	20 949	**66 495**	65 094	59 583
Restructuration à la suite d'une acquisition d'entreprise	**—**	—	—	**—**	—	19 748
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**14 242**	(949)	159	**5 600**	(7 922)	(337)
BAIIA ajusté	**339 852**	305 364	357 180	**945 234**	890 902	1 005 652

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2026	2025	**2026**	2025
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	**44 399**	77 728	**160 755**	198 411
Amortissement	**49 313**	49 893	**145 068**	151 825
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**14 517**	(961)	**(12 209)**	(788)
BAIIA ajusté	**108 229**	126 660	**318 032**	349 448
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	**100 233**	52 606	**261 778**	171 949
Amortissement	**74 778**	87 488	**233 809**	260 894
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(276)**	7	**(6 615)**	(7 139)
BAIIA ajusté	**174 735**	140 101	**488 972**	425 704
Logistique				
Bénéfice opérationnel	**49 431**	31 027	**133 518**	99 988
Amortissement	**20 686**	15 282	**61 859**	46 786
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**1**	5	**6**	5
BAIIA ajusté	**70 118**	46 314	**195 383**	146 779
Siège social				
Perte opérationnelle	**(14 096)**	(8 047)	**(59 130)**	(32 226)
Amortissement	**866**	336	**1 977**	1 197
BAIIA ajusté	**(13 230)**	(7 711)	**(57 153)**	(31 029)

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

Ratio dette consolidée/BAIIA ajusté : ce ratio correspond à la dette consolidée (dette à long terme et découvert bancaire, déduction faite de la trésorerie) divisée par le BAIIA des engagements pour les douze derniers mois, qui est obtenu en ajustant le BAIIA ajusté des douze derniers mois pour tenir compte de l'incidence des acquisitions d'entreprises sur le BAIIA et en y rajoutant l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation. La direction utilise cette mesure pour évaluer le levier financier de la Société.

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 30 septembre 2026 était de 22,0 %.

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 14.

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 de la conversion des flux de trésorerie disponibles :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2026	2025	**2026**	2025
Bénéfice net	**105 714**	84 689	**285 174**	238 901
Charges financières, montant net	**40 126**	41 585	**124 489**	121 518
Charge d'impôt sur le résultat	**34 127**	27 040	**87 258**	77 703
Amortissement des immobilisations corporelles	**80 072**	87 286	**241 418**	265 761
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	**44 326**	44 022	**134 800**	129 847
Amortissement des immobilisations incorporelles	**21 245**	21 691	**66 495**	65 094
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**14 242**	(949)	**5 600**	(7 922)
BAIIA ajusté	**339 852**	305 364	**945 234**	890 902
Dépenses en immobilisations, montant net	**(115 067)**	(50 212)	**(153 668)**	(122 921)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	**224 785**	255 152	**791 566**	767 981
Conversion des flux de trésorerie disponibles	**66,1 %**	83,6 %	**83,7 %**	86,2 %

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.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Transports de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Au 30 septembre 2026						
Total de l'actif	**2 513 591**	**3 352 244**	**1 378 869**	**272 749**	**-**	**7 517 453**
Immobilisations incorporelles	**387 869**	**1 504 349**	**911 330**	**1 044**	**-**	**2 804 592**
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	**2 125 722**	**1 847 895**	**467 539**	**271 705**	**-**	**4 712 861**
Au 31 décembre 2025						
Total de l'actif	2 491 628	3 374 439	1 379 429	263 739	-	7 509 235
Immobilisations incorporelles	407 692	1 521 006	933 876	1 862	-	2 864 436
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	2 083 936	1 853 433	445 553	261 877	-	4 644 799

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 les biens immobiliers. La direction croit que cette mesure démontre les dépenses en immobilisations nettes récurrentes requises pour la période respective.

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Transport de lots brisés**	**Transport de lots complets**	**Logistique**	**Siège social**	**Éliminations**	**Total**
Trimestre clos le 30 septembre 2026						
Additions de matériel roulant	**82 111**	**38 614**	**3 326**	**-**		**124 051**
Additions d'équipement	**1 466**	**1 267**	**849**	**7**		**3 589**
Produit de la vente de matériel roulant	**(1 846)**	**(10 668)**	**(50)**	**-**		**(12 564)**
Produit de la vente d'équipement	**(2)**	**(7)**	**-**	**-**		**(9)**
Dépenses en immobilisations, montant net	**81 729**	**29 206**	**4 125**	**7**		**115 067**
Trimestre clos le 30 septembre 2025						
Additions de matériel roulant	7 007	51 733	168	-		58 908
Additions d'équipement	2 742	837	1 291	146		5 016
Produit de la vente de matériel roulant	(2 443)	(11 197)	(72)	-		(13 712)
Produit de la vente d'équipement	-	-	-	-		-
Dépenses en immobilisations, montant net	7 306	41 373	1 387	146		50 212
Périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2026						
Additions de matériel roulant	**106 750**	**67 301**	**4 262**	**-**		**178 313**
Additions d'équipement	**14 296**	**3 463**	**2 067**	**860**		**20 686**
Produit de la vente de matériel roulant	**(7 030)**	**(37 554)**	**(578)**	**-**		**(45 162)**
Produit de la vente d'équipement	**(18)**	**(151)**	**-**	**-**		**(169)**
Dépenses en immobilisations, montant net	**113 998**	**33 059**	**5 751**	**860**		**153 668**
Périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2025						
Additions de matériel roulant	30 421	121 849	2 645	-		154 915
Additions d'équipement	7 181	3 484	2 236	275		13 176
Produit de la vente de matériel roulant	(8 305)	(36 594)	(159)	(88)		(45 146)
Produit de la vente d'équipement	(24)	-	-	-		(24)
Dépenses en immobilisations, montant net	29 273	88 739	4 722	187		122 921

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 :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Trimestres clos les 30 septembre**			**Périodes de neuf mois closes les 30 septembre**		
	2026	2025	2024	**2026**	2025	2024
Charges opérationnelles	**2 052 272**	1 815 357	1 983 407	**5 974 271**	5 532 557	5 761 214
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**(14 242)**	949	(159)	**(5 600)**	7 922	337
Restructuration à la suite d'une acquisition d'entreprise	**—**	—	—	**—**	—	(19 748)
Charges opérationnelles ajustées	**2 038 030**	1 816 306	1 983 248	**5 968 671**	5 540 479	5 741 803
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(374 294)**	(243 784)	(279 253)	**(1 010 633)**	(737 298)	(841 992)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**1 663 736**	1 572 522	1 703 995	**4 958 038**	4 803 181	4 899 811
Revenus avant la surcharge de carburant	**1 857 945**	1 724 887	1 905 330	**5 460 559**	5 233 381	5 477 951
Ratio d'exploitation ajusté	**89,5 %**	91,2 %	89,4 %	**90,8 %**	91,8 %	89,4 %

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

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2026	2025	**2026**	2025
Transport de lots brisés				
Total des revenus	**882 089**	824 064	**2 618 604**	2 478 037
Total des charges opérationnelles	**837 690**	746 336	**2 457 849**	2 279 626
Bénéfice opérationnel	**44 399**	77 728	**160 755**	198 411
Charges opérationnelles	**837 690**	746 336	**2 457 849**	2 279 626
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(14 517)**	961	**(12 209)**	788
Charges opérationnelles ajustées	**823 173**	747 297	**2 445 640**	2 280 414
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(204 425)**	(137 020)	**(559 730)**	(408 345)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**618 748**	610 277	**1 885 910**	1 872 069
Revenus avant la surcharge de carburant	**677 664**	687 044	**2 058 874**	2 069 692
Ratio d'exploitation ajusté	**91,3 %**	88,8 %	**91,6 %**	90,5 %
Transport de lots complets				
Total des revenus	**891 517**	774 744	**2 560 219**	2 335 984
Total des charges opérationnelles	**791 284**	722 138	**2 298 441**	2 164 035
Bénéfice opérationnel	**100 233**	52 606	**261 778**	171 949
Charges opérationnelles	**791 284**	722 138	**2 298 441**	2 164 035
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**276**	(7)	**6 615**	7 139
Charges opérationnelles ajustées	**791 560**	722 131	**2 305 056**	2 171 174
Revenus liés à la surcharge de carburant	**(138 481)**	(90 640)	**(373 611)**	(276 742)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	**653 079**	631 491	**1 931 445**	1 894 432
Revenus avant la surcharge de carburant	**753 036**	684 104	**2 186 608**	2 059 242
Ratio d'exploitation ajusté	**86,7 %**	92,3 %	**88,3 %**	92,0 %

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 :

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	**Au 30 septembre**	
	2026	2025
Transport de lots brisés		
Bénéfice opérationnel	**222 297**	268 735
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**17 223**	(234)
Amortissement des immobilisations incorporelles	**11 583**	12 318
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**251 103**	281 287
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**184 561**	206 746
Immobilisations incorporelles	**387 869**	404 134
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**1 854 129**	1 864 989
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(591 168)**	(590 844)
Total du capital investi, exercice en cours	**1 650 830**	1 678 279
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**404 134**	419 654
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**1 864 989**	2 055 873
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(590 844)**	(689 466)
Total du capital investi, exercice précédent	**1 678 279**	1 786 061
Capital investi moyen	**1 664 555**	1 732 170
Rendement du capital investi	**11,1 %**	11,9 %
Transport de lots complets		
Bénéfice opérationnel	**309 974**	231 602
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	**(8 997)**	(7 633)
Amortissement des immobilisations incorporelles	**35 142**	36 747
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**336 119**	260 716
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**247 047**	191 626
Immobilisations incorporelles	**1 504 349**	1 517 987
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**1 847 895**	1 881 661
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(334 330)**	(235 564)
Total du capital investi, exercice en cours	**3 017 914**	3 164 084
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**1 517 987**	1 450 485
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**1 881 661**	2 046 787
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(235 564)**	(280 579)
Total du capital investi, exercice précédent	**3 164 084**	3 216 693
Capital investi moyen	**3 090 999**	3 190 389
Rendement du capital investi	**8,0 %**	6,0 %

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

(non audité) *(en milliers de dollars US)*	Au 30 septembre **2026**	 2025
Logistique		
Bénéfice opérationnel	**164 809**	142 884
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	**10**	5
Amortissement des immobilisations incorporelles	**40 505**	35 889
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	**205 324**	178 778
Impôt sur le résultat	**26,5 %**	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	**150 913**	131 402
Immobilisations incorporelles	**911 330**	719 042
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	**467 538**	336 083
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	**(216 302)**	(195 919)
Total du capital investi, exercice en cours	**1 162 566**	859 206
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	**719 042**	747 927
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	**336 083**	377 756
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	**(195 919)**	(189 281)
Total du capital investi, exercice précédent	**859 206**	936 402
Capital investi moyen	**1 010 886**	897 804
Rendement du capital investi	**14,9 %**	14,6 %

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, la numérisation des services de fret, et les systèmes alimentés par l'intelligence artificielle 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 transporteurs routiers et 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. 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.

Depuis le 1er février 2025, lorsque 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. La situation tarifaire est demeurée volatile. De nouveaux tarifs ont été annoncés et imposés, tandis que d'autres ont été annoncés puis annulés. 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 (« AEUMC ») est entré en vigueur en juillet 2020. Selon le Bureau du représentant au Commerce des É.-U., l'AEUMC 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, il n'a pas été renouvelé pour un terme de 16 ans lors de l'examen conjoint obligatoire le 1er juillet 2026 et 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 la période des fêtes d'hiver. Les produits d'exploitation pourraient également baisser en raison des intempéries et des vacances, étant donné que les produits d'exploitation sont directement reliés aux nombres de journées de travail des expéditeurs. Au même moment, les frais d'exploitation pourraient augmenter et l'efficacité du carburant pourrait baisser en raison du fonctionnement des moteurs au ralenti et du fait que les intempéries occasionnent une augmentation de la fréquence des accidents, une augmentation des réclamations et une hausse des frais liés à la réparation de l'équipement. La Société pourrait également subir les contrecoups d'événements liés aux conditions climatiques ou imprévus, y compris des tornades, des ouragans, des blizzards, des tempêtes de verglas, des inondations et des incendies, qui peuvent augmenter en fréquence et en gravité en raison des changements climatiques, ainsi que d'autres catastrophes d'origine humaine. Ces événements pourraient perturber les approvisionnements en carburant, faire augmenter les frais de carburant, perturber les envois ou les trajets, perturber les économies régionales, endommager ou détruire des biens de la Société ou avoir une incidence défavorable sur l'entreprise ou la situation financière de clients de la Société. Chacun de ces éléments peut avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation de la Société ou accroître la volatilité de ces résultats d'exploitation.

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

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

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

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

- la Société pourrait connaître une réduction de l'ensemble du transport de marchandises, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'utilisation des actifs de la Société;
- les circuits pour le transport de marchandises pourraient être modifiés du fait que les chaînes d'approvisionnement ont été complètement revues, ce qui entraînerait un déséquilibre entre la capacité de la Société d'offrir des services de transport et la demande des clients pour de tels services;
- dans le but d'obtenir des chargements, la Société pourrait être contrainte d'accepter un plus grand nombre de chargements de courtiers de fret, dont les tarifs sont généralement plus bas, ou être contrainte d'accepter un plus grand nombre de miles ne générant pas de revenus;

- la Société peut augmenter la taille de sa flotte pendant les périodes où la demande pour le fret est élevée, mais les concurrents de la Société pourraient augmenter également leur capacité au même moment, et la Société pourrait subir des pertes supérieures à celles de ses concurrents si, en conséquence d'une baisse de la demande pour des services de fret, la Société était forcée de vendre à perte certains actifs;
- des clients pourraient, dans le but de diminuer leurs coûts, demander des soumissions de services de transport de marchandises auprès de diverses sociétés de camionnage ou choisir des concurrents qui offrent des tarifs moins élevés que ceux de la Société, ce qui obligerait cette dernière à baisser ses tarifs ou à renoncer à un certain volume de marchandises;
- le fait de ne pas avoir accès à des sources courantes de crédit ou à des prêts pour l'obtention de capitaux pourrait entraîner une incapacité à assurer un financement par le crédit selon des modalités satisfaisantes.

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

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

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

Crises de santé publique. Toute éclosion de maladie contagieuse ou tout événement de santé publique défavorable, est susceptible de nuire considérablement à la situation financière, aux liquidités, aux résultats d'exploitation et aux flux de trésorerie de la Société. L'épidémie de COVID-19 a contraint les autorités gouvernementales à mettre en œuvre de nombreuses mesures pour tenter de limiter la propagation du virus, comme des interdictions de voyage et des restrictions de déplacement, des quarantaines, des ordonnances de confinement sur place, un renforcement du contrôle des frontières et des ports, et des fermetures. Toute éclosion 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 Canadian Overnight Repo Rate Average (« CORRA ») 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 recouvrés 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'indemnisations 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 prolongées 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 de location des États-Unis qui impose des exigences spécifiques à la Société et aux entrepreneurs indépendants. Si des règlements fédéraux ou étatiques de location 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 avec les clients.

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 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 2025. 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 efficiente, 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.

Entre le 14 mars 2025 et le 21 mai 2025, les poursuites suivantes, visant le statut de recours collectif, ont été intentées contre la Société et certains de ses dirigeants : (1) Brownbridge c. TFI International Inc., Alain Bédard et David Saperstein, dossier no 1:25-cv-02159, devant la Cour du district sud de New York ; (2) Denis Courcy c. TFI International Inc., Alain Bédard et David Saperstein, dossier no 500-06-001376-256, devant la Cour supérieure du Québec ; et (3) Abigail Yashayaeva c. TFI International Inc., Alain Bédard, David Saperstein, André Bérard, Robert McGonigal, Keith Hall et Rosemary Turner, dossier no CV-25-00743629-00CP, devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Les poursuites visent à représenter des groupes de personnes ayant acheté des titres de la Société entre le 26 avril 2024 et le 19 février 2025 pour les recours aux États-Unis et au Québec, et entre le 16 février 2024 et le 20 février 2025 pour le recours en Ontario. Elles allèguent des violations des articles 10(b) et 20(a) du Securities Exchange Act de 1934 et des règles 10b-5 et 20(a) y afférentes (pour le recours aux États-Unis) ; des violations de la Loi sur les valeurs mobilières de l'Ontario, de dispositions analogues d'autres lois canadiennes sur les valeurs mobilières, ainsi que des principes connexes du droit commun canadien (pour le recours en Ontario); et des violations de la Loi sur les valeurs mobilières du Québec (pour le recours au Québec). Les plaintes allèguent que la Société, par l'intermédiaire de ses dirigeants, a fait des déclarations fausses et/ou trompeuses et/ou omis de divulguer des informations importantes concernant ses activités, ses opérations et ses perspectives, notamment en ce qui concerne ses clients, ses revenus, ses coûts et sa rentabilité. À ce jour, le tribunal américain n'a pas certifié le recours collectif ni désigné de demandeur principal, et les procédures au Québec et en Ontario sont encore à un stade préliminaire, aucun juge n'ayant encore été désigné pour la gestion des dossiers. La Société estime que les allégations contenues dans les plaintes sont sans fondement et entend se défendre vigoureusement contre les réclamations formulées.

Cybersécurité. Les risques liés à la cybersécurité englobent les menaces à la confidentialité, à l'intégrité et à la disponibilité des renseignements, des données et des systèmes d'information de la Société. Ces risques peuvent provenir de diverses sources et méthodes, notamment l'accès non autorisé, les atteintes à la sécurité des données et les perturbations des systèmes d'information. Si la Société devait être confrontée à un incident de cybersécurité, les conséquences pourraient dépasser l'impact immédiat sur les renseignements et les données. Un tel incident pourrait avoir une incidence défavorable sur les activités organisationnelles, la rentabilité et les actifs de la Société. De plus, des personnes et d'autres organisations associées à la Société pourraient également être touchées, reflétant la portée étendue des incidents de cybersécurité.

Intelligence artificielle. L'intégration de l'IA aux technologies et aux services de la Société l'expose à certains risques en raison de la complexité et de l'évolution rapide de cette technologie. Son adoption peut entraîner des coûts importants, sans garantie d'amélioration des opérations ou des produits. Des erreurs dans les algorithmes ou dans les données utilisées peuvent donner lieu à des responsabilités juridiques et avoir une incidence sur les activités de la Société. L'IA peut également engendrer des risques liés à la propriété intellectuelle, à la protection des données personnelles et à la sécurité.

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-divulgation 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 trois 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 un certain niveau d'attention 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

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1er janvier 2026 et sont appliquées dans la préparation des états financiers intermédiaires condensés consolidés non audités :

Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers – Modifications à IFRS 9 Instruments financiers et à IFRS 7 Instruments financiers : Informations à fournir

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 2026 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires condensés consolidés non audités :

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

La note 3 des états financiers intermédiaires condensés consolidés non audités du 30 septembre 2026 fournit de plus amples renseignements.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

Contrôles et procédures de communication de l'information

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

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

Au 30 septembre 2026, une évaluation a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information de la Société. Sur la base de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information de la Société étaient conçus de façon appropriée au 30 septembre 2026.

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 2025, 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 2025. 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 2025 ont été audités par KPMG LLP, cabinet d'experts-comptables précédant enregistré qui a audité les états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024 et qui est inclus dans

les états financiers consolidés de la Société. KPMG a émis un rapport d'audit sans réserve quant à l'efficacité du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2025.

Limitation de l'étendue de l'évaluation de la conception

Conformément aux règles applicables en matière de valeurs mobilières, la Société a limité l'étendue de son évaluation des contrôles et procédures de communication de l'information ainsi que du contrôle interne à l'égard de l'information financière au 30 septembre, afin d'exclure les contrôles, politiques et procédures de Hearn, celle-ci n'ayant pas été acquise plus de 365 jours avant la fin de la période financière visée par les attestations du chef de la direction et du chef de la direction financière. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, Hearn représentait 2,7 % des actifs courants, 4,6 % des actifs à long terme, 0,6 % des passifs courants, 2,3 % des passifs à long terme, et 2,0 % des produits inclus dans les états financiers intermédiaires condensés consolidés de la Société au 30 septembre 2026 et pour la période de neuf mois close à cette date.

La Société est tenue d'inclure et inclura Hearn dans ses contrôles et procédures de communication de l'information ainsi que dans son contrôle interne à l'égard de l'information financière à compter du quatrième trimestre de 2026.

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

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2026, 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 troisième trimestre clos le
30 septembre 2026

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

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE (NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US)	Note	**Au 30 septembre 2026**	Au 31 décembre 2025
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**187 494**	210 186
Clients et autres débiteurs		**1 113 381**	881 432
Fournitures en stock		**20 955**	19 529
Impôt sur le revenu à recouvrer		**28 690**	26 074
Charges payées d'avance		**69 586**	60 035
Actifs détenus en vue de la vente		**19 555**	11 906
Actifs courants		**1 439 661**	1 209 162
Immobilisations corporelles	7	**2 695 682**	2 779 326
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	**516 951**	590 216
Immobilisations incorporelles	9	**2 804 592**	2 864 436
Placements	10	**19 407**	24 954
Autres actifs		**31 629**	30 729
Actifs d'impôt différé		**9 531**	10 412
Actifs non courants		**6 077 792**	6 300 073
Total des actifs		**7 517 453**	7 509 235
Passifs			
Découvert bancaire		**389**	8 256
Fournisseurs et autres créditeurs		**802 537**	667 246
Impôt sur le revenu à payer		**12 598**	7 609
Provisions	14	**94 840**	86 864
Autres passifs financiers		**40 714**	12 713
Dette à long terme	11	**186 129**	222 498
Obligations locatives	12	**154 122**	165 291
Passifs courants		**1 291 329**	1 170 477
Dette à long terme	11	**2 221 916**	2 355 477
Obligations locatives	12	**415 428**	472 473
Avantages du personnel	13	**31 487**	46 405
Provisions	14	**152 656**	142 159
Autres passifs financiers		**74 994**	97 866
Passifs d'impôt différé		**520 741**	546 751
Passifs non courants		**3 417 222**	**3 661 131**
Total des passifs		**4 708 551**	**4 831 608**
Capitaux propres			
Capital social	15	**1 134 817**	1 125 109
Surplus d'apport	15, 17	**29 387**	32 331
Cumul des autres éléments du résultat global		**(293 927)**	(257 796)
Résultats non distribués		**1 938 625**	1 777 983
Total des capitaux propres		**2 808 902**	**2 677 627**
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	21		
Événements subséquents	22		
Total des passifs et des capitaux propres		**7 517 453**	**7 509 235**

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

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DU RÉSULTAT (NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US, sauf les données par action)	Note	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Revenus		**1 857 945**	1 724 887	**5 460 559**	5 233 381
Surcharge de carburant		**374 294**	243 784	**1 010 633**	737 298
Revenus totaux		**2 232 239**	1 968 671	**6 471 192**	5 970 679
Charges liées aux matières et aux services	18	**1 173 247**	961 212	**3 351 236**	2 947 559
Charges liées au personnel		**622 454**	600 205	**1 862 053**	1 825 560
Autres charges opérationnelles		**100 158**	103 906	**325 168**	315 566
Amortissement des immobilisations corporelles	7	**80 072**	87 286	**241 418**	265 761
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	**44 326**	44 022	**134 800**	129 847
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	**21 245**	21 691	**66 495**	65 094
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		**(3 463)**	(1 718)	**(12 125)**	(8 567)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		**(9)**	(298)	**(374)**	(341)
Perte (profit), net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente		**14 242**	(949)	**5 600**	(7 922)
Dépréciation des terrains et bâtiments		**-**	-	**-**	-
Total des charges opérationnelles		**2 052 272**	1 815 357	**5 974 271**	5 532 557
Bénéfice opérationnel		**179 967**	153 314	**496 921**	438 122
(Produits financiers) charges financières					
Produits financiers	19	**(1 911)**	(518)	**(5 386)**	(1 051)
Charges financières	19	**42 037**	42 103	**129 875**	122 569
Charges financières nettes		**40 126**	41 585	**124 489**	121 518
Bénéfice avant impôt sur le résultat		**139 841**	111 729	**372 432**	316 604
Charge d'impôt sur le résultat	20	**34 127**	27 040	**87 258**	77 703
Bénéfice net		**105 714**	84 689	**285 174**	238 901
Bénéfice par action					
Bénéfice de base par action	16	**1,29**	1,03	**3,47**	2,87
Bénéfice dilué par action	16	**1,28**	1,02	**3,46**	2,86

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

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DU RÉSULTAT GLOBAL
(NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Bénéfice net	**105 714**	84 689	**285 174**	238 901
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les périodes futures :				
Écarts de conversion	**(2 246)**	6 945	**19 797**	616
Couverture d'investissement net, après impôt	**5 402**	(28 908)	**(55 875)**	54 151
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :				
Gain latent (perte latente) sur les placements dans des titres de capitaux propres évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, après impôt	**216**	(59)	**354**	(1 996)
Autres éléments du résultat global, après impôts	**3 372**	(22 022)	**(35 724)**	52 771
Total du résultat global	**109 086**	62 667	**249 450**	291 672

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

ÉTATS CONSOLIDÉS CONDENSÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES
PÉRIODES CLOSES LES 30 SEPTEMBRE 2026 ET 2025 (NON AUDITÉ)

(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Écarts de conversion cumulés et couverture d'investiss-ement net	Gain (perte) latent cumulé sur investiss-ement en capitaux propres	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribua-bles aux propriét-aires de la Société
Solde au 31 décembre 2025		**1 125 109**	**32 331**	**(254 155)**	**(3 641)**	**1 777 983**	**2 677 627**
Bénéfice net		**-**	**-**	**-**	**-**	**285 174**	**285 174**
Autres éléments du résultat global, après impôt		**-**	**-**	**(36 078)**	**354**	**-**	**(35 724)**
(Perte réalisée) gain réalisé sur les titres de capitaux propres, après impôt		**-**	**-**	**-**	**(407)**	**407**	**-**
Total du résultat global		**-**	**-**	**(36 078)**	**(53)**	**285 581**	**249 450**
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	17	**-**	**12 971**	**-**	**-**	**-**	**12 971**
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	**1 766**	**(458)**	**-**	**-**	**-**	**1 308**
Dividendes aux propriétaires de la Société		**-**	**-**	**-**	**-**	**(115 889)**	**(115 889)**
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	15, 17	**7 942**	**(15 457)**	**-**	**-**	**(9 050)**	**(16 565)**
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		**9 708**	**(2 944)**	**-**	**-**	**(124 939)**	**(118 175)**
Solde au 30 septembre 2026		**1 134 817**	**29 387**	**(290 233)**	**(3 694)**	**1 938 625**	**2 808 902**
Solde au 31 décembre 2024		1 135 500	30 971	(330 710)	(1 193)	1 838 707	2 673 275
Bénéfice net		-	-	-	-	238 901	238 901
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	54 767	(1 996)	-	52 771
Total du résultat global		-	-	54 767	(1 996)	238 901	291 672
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	17	-	10 578	-	-	-	10 578
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	15, 17	5 737	(860)	-	-	-	4 877
Dividendes aux propriétaires de la Société		-	-	-	-	(112 177)	(112 177)
Rachat d'actions propres	15	(25 384)	-	-	-	(187 315)	(212 699)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	15, 17	9 349	(11 879)	-	-	(14 362)	(16 892)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		(10 298)	(2 161)	-	-	(313 854)	(326 313)
Solde au 30 septembre 2025		1 125 202	28 810	(275 943)	(3 189)	1 763 754	2 638 634

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

(en milliers de dollars US)	Note	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles					
Bénéfice net		**105 714**	84 689	**285 174**	238 901
Ajustements pour:					
Amortissement des immobilisations corporelles	7	**80 072**	87 286	**241 418**	265 761
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8	**44 326**	44 022	**134 800**	129 847
Amortissement des immobilisations incorporelles	9	**21 245**	21 691	**66 495**	65 094
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	17	**3 861**	4 015	**12 387**	11 272
Charges financières, montant net	19	**40 126**	41 585	**124 489**	121 518
Charge d'impôt sur le résultat	20	**34 127**	27 040	**87 258**	77 703
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		**(3 463)**	(1 718)	**(12 125)**	(8 567)
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		**(9)**	(298)	**(374)**	(341)
Perte (profit), net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente		**14 242**	(949)	**5 600**	(7 922)
Avantages du personnel		**(5 597)**	(29 045)	**(3 845)**	(34 664)
Provisions, nettes des paiements		**(1 163)**	(22 489)	**7 787**	(37 343)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	6	**(14 510)**	48 799	**(115 161)**	86 479
Intérêts payés		**(36 269)**	(36 068)	**(111 530)**	(115 083)
Impôts sur le résultat payés		**(47 488)**	(13 206)	**(110 049)**	(97 063)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		**235 214**	**255 354**	**612 324**	695 592
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement					
Acquisitions d'immobilisations corporelles	7	**(132 695)**	(72 069)	**(233 381)**	(190 400)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		**12 643**	12 970	**44 163**	43 307
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		**1 233**	3 105	**19 098**	24 934
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	9	**(361)**	(1 118)	**(2 486)**	(8 452)
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	**214**	37	**(57 169)**	(36 355)
Achats de placements		**-**	-	**-**	(4 755)
Produits de la vente de placements		**-**	-	**5 450**	-
Autres		**(139)**	(117)	**(1 156)**	(1 366)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		**(119 105)**	(57 192)	**(225 481)**	(173 087)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement					
Diminution nette du découvert bancaire		**(4 155)**	-	**(7 867)**	(6 777)
Produits tirés de la dette à long terme	11	**3 886**	1 940	**12 431**	219 378
Remboursement de la dette à long terme	11	**(22 009)**	(151 461)	**(86 056)**	(279 252)
(Diminution) augmentation nette des facilités renouvelables	11	**(29 100)**	101 577	**(72 397)**	41 157
Remboursement des obligations locatives	12	**(42 938)**	(40 978)	**(128 174)**	(123 012)
Diminution des autres passifs financiers		**(99)**	(1 065)	**(2 774)**	(6 839)
Dividendes versés		**(38 732)**	(37 349)	**(115 571)**	(114 354)
Rachat d'actions propres	15	**-**	(67 418)	**-**	(208 455)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	15	**-**	224	**1 308**	4 877
Rachat d'actions pour le règlement d'unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance		**(101)**	(35)	**(16 565)**	(16 892)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		**(133 248)**	(194 565)	**(415 665)**	(490 169)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**(17 139)**	3 597	**(28 822)**	32 336
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de la période		**205 446**	27 938	**210 186**	-
Incidence des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		**(813)**	78	**6 130**	(723)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de la période		**187 494**	31 613	**187 494**	31 613

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

1. Entité publiante

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

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société aux 30 septembre 2026 et 2025 et pour le trimestre et les neuf mois clos à ces dates comprennent les comptes de la Société et de ses filiales (désignées collectivement comme le « Groupe » et, individuellement, comme les « entités du Groupe »).

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

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 IFRS de comptabilité 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 intermédiaires consolidés condensés a été autorisée par le conseil d'administration le 29 octobre 2026.

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 et les contreparties conditionnelles, qui sont évalués à la juste valeur;
- 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.

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. Plus précisément, la demande est à son plus faible au premier trimestre. De plus, au cours des mois 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 les écarts de conversion cumulés et la couverture d'investissement net.

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

e) Utilisation d'estimations et recours au jugement

Afin de dresser les états financiers consolidés ci-joints selon les Normes IFRS de comptabilité, 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 informations à fournir 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 contreparties conditionnelles, les provisions pour impôts sur les bénéfices, l'obligation au titre des prestations définies 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 2025.

3. Conventions comptables significatives

Les conventions comptables présentées dans les états financiers consolidés annuels du Groupe au 31 décembre 2025 ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans ces états financiers intermédiaires consolidés condensés, sauf indication contraire à la note ci-dessous. Les conventions comptables ont été appliquées de manière uniforme par les entités du Groupe.

Nouvelles normes et interprétations adoptées au cours de l'exercice

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1er janvier 2026 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés.

Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers – Modifications à IFRS 9 Instruments financiers et à IFRS 7 Instruments financiers : Informations à fournir

En mai 2024, l'IASB a publié des modifications à IFRS 9 Instruments financiers et à IFRS 7 Instruments financiers : Informations à fournir , qui s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2026.

La modification introduit une option comptable pour la décomptabilisation des passifs financiers réglés par l'intermédiaire de systèmes de paiement électroniques. En vertu de cette modification, une entité peut choisir de décomptabiliser un passif financier avant que les fonds ne soient effectivement transférés, à condition que :

- l'entité n'ait pas la possibilité pratique de retirer, d'arrêter ou d'annuler l'instruction de paiement;
- l'entité n'ait pas la possibilité pratique d'accéder aux fonds destinés au règlement en raison de l'instruction de paiement;
- le risque de règlement associé au système de paiement électronique soit non important.

L'adoption des modifications n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers intermédiaires consolidés condensés.

Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées

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

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.

Le Groupe ne s'attend pas actuellement à ce que l'adoption d'IFRS 18 ait une incidence significative sur la comptabilisation ou l'évaluation de ses actifs, passifs, produits ou charges. Le Groupe poursuit son évaluation de la norme, notamment en ce qui concerne le classement de certains produits et charges dans les nouvelles catégories prescrites ainsi que les exigences d'informations à fournir qui s'y rapportent. Le Groupe évalue également si certaines mesures financières non conformes aux IFRS actuellement utilisées dans ses communications publiques répondent à la définition de mesures de performance choisies par la direction et nécessiteraient, par conséquent, une divulgation ainsi qu'un rapprochement dans les états financiers consolidés.

4. Information sectorielle

Le Groupe exerce ses activités dans le secteur du transport et de la logistique aux États-Unis, au Canada et au Mexique dans les différents secteurs isolables décrits ci-dessous. Ces secteurs isolables sont gérés de façon indépendante puisqu'ils nécessitent des technologies et des ressources en capital différentes. Le chef de la direction du Groupe passe en revue les rapports de gestion interne de chaque secteur opérationnel.

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

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, 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.

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, le principal décideur opérationnel du Groupe, et elle correspond au « Bénéfice opérationnel » 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.

	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Élimin-ations	Total
Trimestre clos le 30 septembre 2026						
Revenus[1]	**677 664**	**753 036**	**436 968**	**-**	**(9 723)**	**1 857 945**
Surcharge de carburant[1]	**204 425**	**138 481**	**33 722**	**-**	**(2 334)**	**374 294**
Revenus totaux[1]	**882 089**	**891 517**	**470 690**	**-**	**(12 057)**	**2 232 239**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**44 399**	**100 233**	**49 431**	**(14 096)**	**-**	**179 967**
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	**395 628**	**495 081**	**301 597**	**(7 002)**	**(12 057)**	**1 173 247**
Charges liées au personnel	**331 690**	**199 562**	**74 187**	**17 015**	**-**	**622 454**
Autres charges opérationnelles	**46 729**	**25 361**	**24 851**	**3 217**	**-**	**100 158**
Amortissement	**49 313**	**74 778**	**20 686**	**866**	**-**	**145 643**
Perte (profit), net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**14 517**	**(276)**	**1**	**-**	**-**	**14 242**
Immobilisations incorporelles	**387 869**	**1 504 349**	**911 330**	**1 044**	**-**	**2 804 592**
Total des actifs	**2 513 591**	**3 352 244**	**1 378 869**	**272 749**	**-**	**7 517 453**
Total des passifs	**733 818**	**807 851**	**420 091**	**2 746 910**	**(119)**	**4 708 551**
Additions d'immobilisations corporelles	**88 062**	**40 627**	**3 999**	**7**	**-**	**132 695**

Trimestre clos le 30 septembre 2025						
Revenus[1]	687 044	684 104	367 774	-	(14 035)	1 724 887
Surcharge de carburant[1]	137 020	90 640	18 796	-	(2 672)	243 784
Revenus totaux[1]	824 064	774 744	386 570	-	(16 707)	1 968 671
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	77 728	52 606	31 027	(8 047)	-	153 314
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	331 566	401 641	257 444	(12 732)	(16 707)	961 212
Charges liées au personnel	319 334	205 765	60 260	14 846	-	600 205
Autres charges opérationnelles	46 882	28 567	22 860	5 597	-	103 906
Amortissement	49 893	87 488	15 282	336	-	152 999
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(961)	7	5	-	-	(949)
Immobilisations incorporelles	404 134	1 517 987	719 042	2 056	-	2 643 219
Total des actifs	2 540 716	3 399 647	1 055 125	116 670	-	7 112 158
Total des passifs	763 940	792 653	319 602	2 597 450	(121)	4 473 524
Additions d'immobilisations corporelles	15 123	54 090	2 710	146	-	72 069

[1] Comprend 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.

	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Élimin-ations	Total
Neuf mois clos le 30 septembre 2026						
Revenus[1]	**2 058 874**	**2 186 608**	**1 257 198**	**-**	**(42 121)**	**5 460 559**
Surcharge de carburant[1]	**559 730**	**373 611**	**87 470**	**-**	**(10 178)**	**1 010 633**
Revenus totaux[1]	**2 618 604**	**2 560 219**	**1 344 668**	**-**	**(52 299)**	**6 471 192**
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	**160 755**	**261 778**	**133 518**	**(59 130)**	**-**	**496 921**
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	**1 169 528**	**1 392 343**	**851 863**	**(10 199)**	**(52 299)**	**3 351 236**
Charges liées au personnel	**982 944**	**604 574**	**219 416**	**55 119**	**-**	**1 862 053**
Autres charges opérationnelles	**148 594**	**86 202**	**78 139**	**12 233**	**-**	**325 168**
Amortissement	**145 068**	**233 809**	**61 859**	**1 977**	**-**	**442 713**
Perte (profit), net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	**12 209**	**(6 615)**	**6**	**-**	**-**	**5 600**
Dépréciation des terrains et bâtiments						
Immobilisations incorporelles	**387 869**	**1 504 349**	**911 330**	**1 044**	**-**	**2 804 592**
Total des actifs	**2 513 591**	**3 352 244**	**1 378 869**	**272 749**	**-**	**7 517 453**
Total des passifs	**733 818**	**807 851**	**420 091**	**2 746 910**	**(119)**	**4 708 551**
Additions d'immobilisations corporelles	**135 143**	**91 049**	**6 329**	**860**	**-**	**233 381**
Neuf mois clos le 30 septembre 2025						
Revenus[1]	2 069 692	2 059 242	1 145 832	-	(41 385)	5 233 381
Surcharge de carburant[1]	408 345	276 742	60 237	-	(8 026)	737 298
Revenus totaux[1]	2 478 037	2 335 984	1 206 069	-	(49 411)	5 970 679
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	198 411	171 949	99 988	(32 226)	-	438 122
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	1 012 364	1 216 168	803 368	(34 930)	(49 411)	2 947 559
Charges liées au personnel	968 243	619 397	183 997	53 923	-	1 825 560
Autres charges opérationnelles	148 220	83 079	72 231	12 036	-	315 566
Amortissement	151 825	260 894	46 786	1 197	-	460 702
Profit, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(788)	(7 139)	5	-	-	(7 922)
Immobilisations incorporelles	404 134	1 517 987	719 042	2 056	-	2 643 219
Total des actifs	2 540 716	3 399 647	1 055 125	116 670	-	7 112 158
Total des passifs	763 940	792 653	319 602	2 597 450	(121)	4 473 524
Additions d'immobilisations corporelles	52 316	129 814	7 513	275	-	189 918

[1] *Comprend 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.*

Informations géographiques

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

	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Élimin-ations	Total
Trimestre clos le 30 septembre 2026					
Canada	**289 238**	**303 918**	**65 405**	**(5 764)**	**652 797**
États-Unis	**592 851**	**587 599**	**405 285**	**(6 293)**	**1 579 442**
Total	**882 089**	**891 517**	**470 690**	**(12 057)**	**2 232 239**
Trimestre clos le 30 septembre 2025					
Canada	263 631	273 728	58 977	(7 011)	589 325
États-Unis	560 433	501 016	327 593	(9 696)	1 379 346
Total	824 064	774 744	386 570	(16 707)	1 968 671
Neuf mois clos le 30 septembre 2026					
Canada	**847 239**	**913 006**	**196 832**	**(23 103)**	**1 933 974**
États-Unis	**1 771 365**	**1 647 213**	**1 147 836**	**(29 196)**	**4 537 218**
Total	**2 618 604**	**2 560 219**	**1 344 668**	**(52 299)**	**6 471 192**
Neuf mois clos le 30 septembre 2025					
Canada	802 187	856 539	181 700	(22 780)	1 817 646
États-Unis	1 675 851	1 479 445	1 024 369	(26 632)	4 153 033
Total	2 478 038	2 335 984	1 206 069	(49 412)	5 970 679

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

	Au 30 septembre 2026	Au 31 décembre 2025
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	**2 197 002**	2 333 857
États-Unis	**3 820 223**	3 900 121
	6 017 225	6 233 978

5. Regroupements d'entreprises

a) Regroupements d'entreprises

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis une entreprise en 2026, qui n'a pas été considérée comme significative. Cette transaction a été conclue afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la détermination de la juste valeur des actifs acquis et passifs pris en charge de l'acquisition de 2026. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs doivent encore être obtenues. Le Groupe finalisera la répartition du prix d'achat à mesure qu'il obtiendra plus de renseignements.

Le tableau ci-dessous présente la juste valeur des actifs acquis et passifs pris en charge à la date d'acquisition en fonction des meilleures informations mises à la disposition du Groupe à ce jour:

Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge	Note	
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**830**
Clients et autres débiteurs		**7 128**
Fournitures en stock et charges payées d'avance		**(498)**
Immobilisations corporelles	7	**16 524**
Actifs au titre de droits d'utilisation	8	**16 983**
Immobilisations incorporelles	9	**11 110**
Fournisseurs et autres créditeurs		**(3 069)**
Impôt sur le revenu à recevoir		**885**
Obligations locatives	12	**(16 983)**
Passifs d'impôt différé		**(4 273)**
Total de l'actif net identifiable		**28 637**
Total de la contrepartie transférée		**57 999**
Goodwill	9	**29 362**

Les créances clients comprennent des montants bruts exigibles de 7,2 M$, dont 0,1 M$ étaient considérées comme irrécouvrables à la date d'acquisition.

b) Goodwill

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

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

Secteur opérationnel	Secteur isolable	**30 septembre 2026**
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	**19 863**
Logistique	Logistique	**9 499**
		29 362

c) Contrepartie conditionnelle

Au 30 septembre 2026, le solde de la contrepartie conditionnelle est de 106,5 M$ (31 décembre 2025 - 99,6 M$) et est présentée avec les autres passifs financiers dans les états consolidés condensés de la situation financière. La variation au cours des neuf mois clos le 30 septembre 2026 est principalement attribuable à la désactualisation du passif au titre de la contrepartie conditionnelle, comptabilisée dans les charges financières.

d) Ajustement aux montants provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent

Les états financiers consolidés annuels de 2025 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. 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 qui existait à la date d'acquisition et qui a été obtenue durant la période d'évaluation suivant les acquisitions. Par conséquent, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs assumés des acquisitions au cours de l'exercice 2025 a été ajustée et finalisée en 2026. 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 30 sept. 2026	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Clients et autres débiteurs	**(45 695)**	43 513	**(238 928)**	60 730
Fournitures en stock	**(434)**	11	**(1 448)**	1 288
Charges payées d'avance	**1 539**	7 805	**(11 265)**	(3 991)
Fournisseurs et autres créditeurs	**30 080**	(2 530)	**136 480**	28 452
	(14 510)	48 799	**(115 161)**	86 479

7. Immobilisations corporelles

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	**Total**
Coût					
Solde au 31 décembre 2025		1 511 761	2 363 556	236 219	**4 111 536**
Regroupements d'entreprises	5	559	15 965	-	**16 524**
Autres additions		34 382	178 313	20 686	**233 381**
Cessions		(769)	(74 170)	(5 388)	**(80 327)**
Reclassement (dans les) des actifs détenus en vue de la vente		(18 559)	1 276	-	**(17 283)**
Incidence des variations des taux de change		(16 346)	(27 086)	(6 094)	**(49 526)**
Solde au 30 septembre 2026		**1 511 028**	**2 457 854**	**245 423**	**4 214 305**
Amortissement cumulé					
Solde au 31 décembre 2025		137 373	1 057 112	137 725	**1 332 210**
Amortissement		20 601	204 250	16 567	**241 418**
Dépréciation*		14 400	-	-	**14 400**
Cessions		(406)	(42 767)	(5 104)	**(48 277)**
Reclassement (dans les) des actifs détenus en vue de la vente		(115)	908	-	**793**
Incidence des variations des taux de change		(2 591)	(15 417)	(3 913)	**(21 921)**
Solde au 30 septembre 2026		**169 262**	**1 204 086**	**145 275**	**1 518 623**
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2025		1 374 388	1 306 444	98 494	2 779 326
Solde au 30 septembre 2026		**1 341 766**	**1 253 768**	**100 148**	**2 695 682**

* Pendant la période de neuf mois close le 30 septembre 2026, le Groupe a comptabilisé une perte de valeur de 14,4 M$ sur des terrains et bâtiments, liée à un site, ramenant la valeur comptable des actifs à leur valeur recouvrable. La valeur recouvrable a été déterminée comme étant la plus élevée de la valeur d'utilité et de la juste valeur diminuée des coûts de sortie.

Au 30 septembre 2026, aucun montant n'était inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (31 décembre 2025 – néant).

8. Actifs au titre de droits d'utilisation

	Note	Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	**Total**
Coût					
Solde au 31 décembre 2025		841 220	337 632	3 501	**1 182 353**
Regroupements d'entreprises	5	12 753	4 230	-	**16 983**
Autres additions		35 555	26 997	522	**63 074**
Décomptabilisation*		(35 113)	(58 302)	(1 307)	**(94 722)**
Incidence des variations des taux de change		(18 238)	(7 829)	(38)	**(26 105)**
Solde au 30 septembre 2026		**836 177**	**302 728**	**2 678**	**1 141 583**
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2025		430 951	159 071	2 115	**592 137**
Amortissement		80 899	53 687	214	**134 800**
Décomptabilisation*		(32 621)	(54 434)	(1 146)	**(88 201)**
Incidence des variations des taux de change		(10 214)	(3 863)	(27)	**(14 104)**
Solde au 30 septembre 2026		**469 015**	**154 461**	**1 156**	**624 632**
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2025		410 269	178 561	1 386	590 216
Solde au 30 septembre 2026		**367 162**	**148 267**	**1 522**	**516 951**

* 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 arrivés au terme de leur durée contractuelle.

9. Immobilisations incorporelles

			Autres immobilisations incorporelles				
	Note	Goodwill	Relations clients	Marques de commerce et autres	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	**Total**
Coût							
Solde au 31 décembre 2025		2 168 438	1 006 470	160 509	32 934	42 114	**3 410 465**
Regroupements d'entreprises	5	29 362	9 200	875	1 035	-	**40 472**
Autres additions		-	-	-	-	2 486	**2 486**
Extinctions		-	(2 596)	(287)	(1 918)	(5 740)	**(10 541)**
Incidence des variations des taux de change		(32 317)	(10 233)	(961)	(565)	(711)	**(44 787)**
Solde au 30 septembre 2026		**2 165 483**	**1 002 841**	**160 136**	**31 486**	**38 149**	**3 398 095**
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2025		77 445	387 242	36 353	17 919	27 070	**546 029**
Amortissement		-	51 675	7 305	3 753	3 762	**66 495**
Extinctions		-	(2 596)	(287)	(1 918)	(5 740)	**(10 541)**
Incidence des variations des taux de change		(1 453)	(5 564)	(423)	(372)	(668)	**(8 480)**
Solde au 30 septembre 2026		**75 992**	**430 757**	**42 948**	**19 382**	**24 424**	**593 503**
Valeurs comptables nettes							
Solde au 31 décembre 2025		2 090 993	619 228	124 156	15 015	15 044	2 864 436
Solde au 30 septembre 2026		**2 089 491**	**572 084**	**117 188**	**12 104**	**13 725**	**2 804 592**

10. Placements

	Au 30 septembre 2026	Au 31 décembre 2025
Placements - Niveau 1	**2 208**	7 350
Placements - Niveau 2	**3 796**	3 740
Placements - Niveau 3	**13 403**	13 864
	19 407	24 954

Le Groupe a choisi de désigner la totalité de ses placements comme étant à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Au cours des neuf mois clos le 30 septembre 2026, le Groupe a vendu des placements de niveau 1 pour un produit de vente de 5,5 M$, ce qui a entraîné un gain réalisé sur les titres de capitaux propres, après impôts, de 0,4 M$ transféré des autres éléments du résultat global aux résultats non distribués.

11. Dette à long terme

	Au 30 septembre 2026	Au 31 décembre 2025
Passifs non courants		
Billets de premier rang non garantis	**1 715 592**	1 722 452
Facilités renouvelables non garanties	**457 519**	546 713
Contrats de vente conditionnelle	**48 805**	82 717
Autres dettes à long terme	**-**	3 595
	2 221 916	2 355 477
Passifs courants		
Partie courante des billets de premier rang non garantis	**150 000**	150 000
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	**32 439**	72 121
Partie courante des autres dettes à long terme	**3 690**	377
	186 129	222 498

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

	Neuf mois clos le 30 sept. 2026	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Solde au début de la période	**2 577 975**	2 402 881
Produits tirés de la dette à long terme	**12 431**	219 378
Remboursement de la dette à long terme	**(86 056)**	(279 252)
(Diminution) augmentation nette des facilités renouvelables	**(72 397)**	41 157
Amortissement des frais de financement reportés	**763**	1 493
Incidence des variations des taux de change	**(79 913)**	60 453
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net	**55 242**	(54 258)
Solde à la fin de la période	**2 408 045**	2 391 852

Le 13 juillet 2026, le Groupe a prolongé sa facilité de crédit renouvelable jusqu'au 13 juillet 2029. Dans le cadre de cette prolongation, la disponibilité en dollars canadiens et en dollars américains demeure inchangée. Des frais de financement reportés de 0,6 M$ ont été comptabilisés à la suite de cette prolongation.

Le 27 juin 2025, le Groupe a reçu un produit de 300 M$ CA provenant de l'émission de nouvelles dettes sous forme de billets de premier rang non garantis, composées de trois tranches, pour des durées allant de 5 à 9 ans et portant intérêt à des taux fixes compris entre 4,52 % et 5,33 %. Des frais de financement reportés de 0,8 M$ ont été comptabilisés à la suite de cette transaction. Le produit de la dette émise en 2025 a été utilisé pour rembourser l'emprunt à terme non garanti qui était dû en mars 2027, sans pénalité.

Le Groupe maintient des facilités de crédit renouvelables dont la taille totale était de 927,6 M$ au 30 septembre 2026 (955,2 M$ au 31 décembre 2025) et un crédit supplémentaire de 178,2 M$ (245,0 M$ CA et 5,0 M$ US) (184,2 M$ au 31 décembre 2025). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son contrat de crédit consortial renouvelable.

Les dettes 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 consortial renouvelable du Groupe et décrit à la note 25(f) des états financiers annuels consolidés 2025. Au 30 septembre 2026, le Groupe respectait ces clauses restrictives.

12. Obligations locatives

	Au 30 septembre 2026	Au 31 décembre 2025
Obligations locatives courantes	**154 122**	165 291
Obligations locatives non courantes	**415 428**	472 473
	569 550	637 764

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

	Note	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Solde au début de la période		**637 764**	573 662
Regroupements d'entreprises	5	**16 983**	156
Additions		**63 074**	154 227
Décomptabilisation*		**(6 895)**	(13 503)
Remboursement		**(128 174)**	(123 012)
Incidence des variations des taux de change		**(13 202)**	10 830
Solde à la fin de la période		**569 550**	602 360

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

Options de prolongation

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

Les obligations locatives incluent un montant de 11,0 M$ (31 décembre 2025 – 8,3 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 561,6 M$ (31 décembre 2025 – 577,2 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 30 septembre 2026
Moins de 1 an	**177 813**
De 1 à 5 ans	**340 339**
Plus de 5 ans	**140 169**
	658 321

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 consolidés 2025.

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

	Trimestre clos le 30 sept. 2026	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Coût des services rendus	**11 465**	12 175	**34 395**	36 505
Charge d'intérêts, montant net	**84**	515	**252**	1 554
Coût net des prestations	**11 549**	12 690	**34 647**	38 059
Cotisations de retraite	**21 390**	41 220	**47 330**	68 800

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

14. Provisions

	Autoassurance	Autre	**Total**
Au 30 septembre 2026			
Provisions courantes	83 612	11 228	**94 840**
Provisions non courantes	147 780	4 876	**152 656**
	231 392	**16 104**	**247 496**
Au 31 décembre 2025			
Provisions courantes	76 277	10 587	86 864
Provisions non courantes	135 596	6 563	142 159
	211 873	17 150	229 023

Les provisions d'autoassurance représentent la portion non assurée des demandes de règlement en cours à la fin de la période. La portion courante reflète le montant qui devrait être payé au cours de l'année suivante. Les autres provisions incluent notamment les provisions pour litiges de 4,9 M$ (31 décembre 2025 – 6,7 M$). Les provisions pour litiges contiennent diverses réclamations en cours pour lesquelles la direction a fait usage de jugement et d'hypothèses concernant des événements futurs. Les résultats dépendront de l'évolution future des réclamations.

15. Capital social et autres éléments des capitaux propres

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

(en actions)	Note	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Solde au début de la période		**82 151 032**	84 408 437
Actions rachetées et annulées		**-**	(2 291 295)
Options d'achat d'actions exercées	17	**41 999**	170 665
Solde à la fin de la période		**82 193 031**	82 287 807

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

	Neuf mois clos le 30 sept. 2026	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Solde au début de la période	**1 125 109**	1 135 500
Actions rachetées et annulées	**-**	(25 384)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	**1 308**	4 877
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	**458**	860
Règlement net des UAR et UAP, après impôts	**7 942**	9 349
Solde à la fin de la période	**1 134 817**	1 125 202

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l' « offre ») qui a débuté le 4 novembre 2025 et qui expirera le 3 novembre 2026, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 7 667 696 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Au 30 septembre 2026 et depuis le début de l'offre, la Société n'a racheté et annulé aucune action ordinaire.

Pendant les neuf mois clos le 30 septembre 2026, la Société n'a racheté aucune action ordinaire en lien avec l'offre en cours. Pendant les neuf mois clos le 30 septembre 2025, la Société a racheté 2 291 295 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 90,98 $ par

action pour un prix d'achat total de 208,5 M$ dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, soit un montant nul (187,3 M$ en 2025), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

16. Résultat par action

Résultat de base par action

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

(en milliers de dollars et en actions)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Bénéfice net	**105 714**	84 689	**285 174**	238 901
Actions ordinaires émises au début de la période	**82 193 031**	83 022 264	**82 151 032**	84 408 437
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	**-**	1 959	**31 433**	103 847
Incidence du rachat d'actions propres	**-**	(500 467)	**-**	(1 131 432)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	**82 193 031**	82 523 756	**82 182 465**	83 380 852
Bénéfice de base par action (en dollars)	**1,29**	1,03	**3,47**	2,87

Bénéfice dilué par action

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

(en milliers de dollars et en actions)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Bénéfice net	**105 714**	84 689	**285 174**	238 901
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	**82 193 031**	82 523 756	**82 182 465**	83 380 852
Effet dilutif :				
Options d'achat d'actions, unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance	**226 958**	222 732	**255 555**	287 822
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	**82 419 989**	82 746 488	**82 438 020**	83 668 674
Bénéfice dilué par action (en dollars)	**1,28**	1,02	**3,46**	2,86

Au 30 septembre 2026, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (122 183 au 30 septembre 2025); 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 (réglé en instruments de capitaux propres)

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

Le tableau ci-dessous résume l'évolution du régime d'options d'achat d'actions :

(en milliers d'options et en dollars)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**		Trimestre clos le 30 sept. 2025		**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**		Neuf mois clos le 30 sept. 2025	
	Nombre d'options	**Prix d'exercice moyen pondéré**	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	**Nombre d'options**	**Prix d'exercice moyen pondéré**	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de la période	**12**	**40,41**	114	32,90	**54**	**34,12**	278	31,44
Options exercées	**-**	**-**	(7)	33,19	**(42)**	**32,32**	(171)	30,54
Solde à la fin de la période	**12**	**40,41**	107	32,88	**12**	**40,41**	107	32,88
Options exerçables à la fin de la période					**12**	**40,41**	107	32,88

Le tableau suivant résume l'information sur les options d'achat d'actions en circulation et exerçables au 30 septembre 2026 :

(en milliers d'options et en dollars)	Options en circulation et exerçables	
Prix d'exercice	Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)
40,41	12	0,8

Parmi les options en circulation au 30 septembre 2026, un nombre total de 12 000 (48 570 au 31 décembre 2025) est détenu par les principaux dirigeants.

Pendant les neuf mois clos le 30 septembre 2026, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 121,27 $ (2025 - 89,98 $).

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en vertu du régime d'options d'achat d'actions en 2026 ou 2025.

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 cadres supérieurs du Groupe. L'allocation annuelle du RILT de chaque participant est divisée en deux attributions d'unités d'actions de performance (« UAP ») et d'unités d'actions restreintes (« UAR »). Les UAP sont assujetties à la fois à des conditions de rendement et à des conditions d'acquisition basées sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution, tandis que les UAR sont uniquement soumises à une condition d'acquisition basée sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution (sauf pour l'attribution du 30 avril 2025, dont les droits ont été acquis au premier 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

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.

Le 17 février 2026, la Société a octroyé un total de 73 276 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société dont 46 179 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 120,84 $ par unité.

Le 18 février 2025, la Société a octroyé un total de 61 829 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société dont 38 566 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 129,66 $ par unité.

Le 30 avril 2025, la Société a octroyé un total de 31 328 unités d'actions restreintes (UAR) dans le cadre de son régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres, dont 27 917 ont été attribuées aux principaux dirigeants. Les UAR ont été acquises le 30 avril 2026. La juste valeur des UAR octroyées s'élevait à 81,03 $ par unité.

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

(en milliers d'UAR et en dollars)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**		Trimestre clos le 30 sept. 2025		**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**		Neuf mois clos le 30 sept. 2025	
	Nombre d'UAR	**Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi**	Nombre d'UAR	Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi	**Nombre d'UAR**	**Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi**	Nombre d'UAR	Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi
Solde au début de la période	**181**	**127,54**	192	119,11	**193**	**119,05**	158	115,34
Unités attribuées	**-**	**-**	-	-	**73**	**120,84**	93	113,45
Unités réinvesties	**1**	**126,99**	1	119,00	**3**	**125,19**	2	122,71
Unités réglées	**-**	**-**	-	-	**(87)**	**103,01**	(58)	99,84
Unités éteintes	**(1)**	**124,96**	(1)	129,58	**(1)**	**124,96**	(3)	123,99
Solde à la fin de la période	**181**	**127,55**	192	119,05	**181**	**127,55**	192	119,05

Le tableau suivant résume l'information sur les UAR en circulation au 30 septembre 2026 :

(en milliers d'UAR et en dollars)	UAR en circulation	
Juste valeur à la date d'octroi	Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
135,00	45	0,4
129,66	62	1,4
120,84	74	2,4
	181	1,6

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR acquises durant les neuf mois clos le 30 septembre 2026 était de 125,49$ (30 septembre 2025 - 131,74$). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 7,5 M$ (30 septembre 2025 - 5,8 M$), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

Pour le trimestre et neuf mois clos le 30 septembre 2026, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 1,9 M$ et 6,3 M$, respectivement (2,3 M$ et 6,2 M$ au 30 septembre 2025) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 30 septembre 2026, un nombre total de 118 421 (133 103 au 31 décembre 2025) est détenu par les principaux dirigeants.

Unités d'actions de performance

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. La charge de rémunération à base d'actions est comptabilisée, par le surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits.

Le 17 février 2026, la Société a octroyé un total de 68 957 UAP en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société dont 41 860 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 138,97$ par unité à la date d'attribution.

Le 18 février 2025, la Société a octroyé un total de 58 143 UAP en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société dont 34 880 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 134,85$ par unité à la date d'attribution.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

(en milliers d'UAP et en dollars)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**		Trimestre clos le 30 sept. 2025		**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**		Neuf mois clos le 30 sept. 2025	
	Nombre d'UAP	**Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi**	Nombre d'UAP	Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi	**Nombre d'UAP**	**Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi**	Nombre d'UAP	Juste valeur moyenne pondérée à la date d'octroi
Solde au début de la période	**173**	**141,47**	157	140,52	**157**	**140,35**	155	127,72
Unités attribuées	**-**	**-**	-	-	**69**	**138,97**	58	135,51
Unités réinvesties	**1**	**142,10**	1	141,27	**3**	**141,74**	3	137,03
Unités réglées	**-**	**-**	-	-	**(46)**	**135,15**	(71)	100,52
Unités (réduites) ajoutées dues aux conditions de performance	**-**	**-**	-	-	**(8)**	**135,15**	14	100,43
Unités éteintes	**(1)**	**140,66**	(2)	135,97	**(2)**	**137,75**	(3)	135,35
Solde à la fin de la période	**173**	**141,48**	156	140,58	**173**	**141,48**	156	140,58

Le tableau suivant résume l'information sur les UAP en circulation au 30 septembre 2026 :

(en milliers d'UAP et en dollars)	UAP en circulation	
Juste valeur à la date d'octroi	Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
156,17	45	0,4
134,85	58	1,4
138,97	70	2,4
	173	1,5

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAP acquises durant les neuf mois clos le 30 septembre 2026 était de 116,26$ (30 septembre 2025 - 131,74$). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi d'UAP, soit un montant de 1,6 M$ (30 septembre 2025 - 8,6 M$), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

Pour le trimestre et neuf mois clos le 30 septembre 2026, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 2,0 M$ et 6,1 M$ respectivement (1,7 M$ et 5,1 M$ au 30 septembre 2025) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 30 septembre 2026, un nombre total de 110 286 (101 635 au 31 décembre 2025) est détenu par les principaux dirigeants.

18. Charges liées aux matières et aux services

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

	Trimestre clos le 30 sept. 2026	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Entrepreneurs indépendants	**804 402**	661 512	**2 286 788**	2 032 940
Charges liées à l'exploitation des véhicules	**368 845**	299 700	**1 064 448**	914 619
	1 173 247	961 212	**3 351 236**	2 947 559

19. Produits financiers et charges financières

Comptabilisation dans le bénéfice :

Charges (produits)	**Trimestre clos le 30 sept. 2026**	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	**28 098**	30 040	**86 955**	90 581
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**6 743**	6 759	**20 873**	19 869
Revenus d'intérêts	**(1 911)**	(518)	**(5 386)**	(1 051)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	**2 925**	20	**8 383**	41
Perte de change, montant net	**488**	1 361	**2 698**	922
Autres charges financières	**3 783**	3 923	**10 966**	11 156
Charges financières nettes	**40 126**	41 585	**124 489**	121 518
Présentation en tant que :				
Produits financiers	**(1 911)**	(518)	**(5 386)**	(1 051)
Charges financières	**42 037**	42 103	**129 875**	122 569

20. Charge d'impôt sur le résultat

Impôt sur le résultat comptabilisé dans le bénéfice :

	Trimestre clos le 30 sept. 2026	Trimestre clos le 30 sept. 2025	**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**	Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Charge d'impôt exigible				
Période considérée	**30 167**	3 378	**115 195**	67 158
Ajustement des périodes précédentes	**(1 297)**	1 491	**(1 297)**	2 085
	28 870	4 869	**113 898**	69 243
Charge (économie) d'impôt différé				
Création et reprise de différences temporaires	**3 109**	23 925	**(27 570)**	10 209
Variation du taux d'impôt	**679**	(158)	**(545)**	(899)
Ajustement des périodes précédentes	**1 469**	(1 596)	**1 475**	(850)
	5 257	22 171	**(26 640)**	8 460
Charge d'impôt sur le résultat	**34 127**	27 040	**87 258**	77 703

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

		Trimestre clos le 30 sept. 2026		Trimestre clos le 30 sept. 2025		**Neuf mois clos le 30 sept. 2026**		Neuf mois clos le 30 sept. 2025
Bénéfice avant impôt sur le résultat		**139 841**		111 729		**372 432**		316 604
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	**26,5%**	**37 058**	26,5%	29 608	**26,5%**	**98 694**	26,5%	83 900
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:								
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	**-0,1%**	**(177)**	0,1%	75	**0,0%**	**(15)**	0,2%	788
Variation du taux d'impôt	**0,5%**	**679**	-0,1%	(158)	**-0,1%**	**(545)**	-0,3%	(899)
Charges non déductibles	**1,6%**	**2 256**	1,0%	1 166	**1,6%**	**5 937**	1,2%	3 718
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt	**-4,2%**	**(5 922)**	-3,4%	(3 816)	**-4,7%**	**(17 546)**	-3,8%	(12 072)
Ajustement des périodes précédentes	**0,1%**	**172**	-0,1%	(105)	**0,0%**	**178**	0,4%	1 235
Impôt multijuridictionnel	**0,0%**	**61**	0,2%	270	**0,1%**	**555**	0,3%	1 033
	24,4%	**34 127**	24,2%	27 040	**23,4%**	**87 258**	24,5%	77 703

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 des réserves suffisantes ont été constituées dans les provisions à long terme dans les états consolidés de la situation financière et que leur règlement ne devrait pas avoir d'incidence importante sur la situation financière ou la performance financière du Groupe.

b) Lettres de crédit

Au 30 septembre 2026, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 134,8 M$ (140,9 M$ au 31 décembre 2025).

c) Autres engagements

Au 30 septembre 2026, le Groupe avait 174,1 M$ d'engagements d'achat (18,8 M$ au 31 décembre 2025) et 41,8 M$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (2,5 M$ au 31 décembre 2025).

22. Événements subséquents

Entre le 1er octobre 2026 et le 29 octobre 2026, la Société a racheté 392 053 actions ordinaires à un prix variant de 112,63$ à 121,00$, pour un prix d'achat total de 45,6 M$.

INFORMATION

CORPORATIVE

BUREAU ADMINISTRATIF

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

SIÈGE SOCIAL

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

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

AUDITEURS

Deloitte 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.

Prudential Financial, Inc.

Guggenheim Investments

MetLife Investment Management, LLC

Barings, LLC

Voya Investment Management , LLC

New York Life Private Capital, LLC

La Caisse

Exportation et développement Canada

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Société de Fiducie Computershare du Canada
320 Bay Street, 14e étage
Toronto (Ontario) M5H 4A6

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