



RAPPORT ANNUEL **2025**

**RAPPORT DE GESTION
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

POUR LE QUATRIÈME TRIMESTRE ET L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025



RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2025 et sa performance du trimestre et de l'exercice correspondants clos le 31 décembre 2024 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 décembre 2025. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 17 février 2026, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers consolidés audités et les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 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 consolidés audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sous la recommandation de son comité d'audit le 17 février 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 », « projet », « chercher à », « devoir », « cibler », « continuer », ou d'autres expressions semblables. Les énoncés prospectifs comportent un certain nombre de risques et d'incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels soient considérablement différents des résultats historiques ou de ceux qui sont anticipés ou prévus.

La Société souhaite mettre le lecteur en garde contre le risque d'accorder une crédibilité excessive à certains énoncés prospectifs, car ceux-ci font référence à des enjeux qui ne s'appliquent qu'à la date à laquelle ils ont été formulés. Les facteurs importants énoncés ci-dessous sont susceptibles d'entraîner un écart important entre le rendement financier réel de la Société et celui présenté dans l'un ou l'autre des énoncés prospectifs : la situation hautement concurrentielle qui prévaut sur le marché, la capacité de la Société de recruter et de former des chauffeurs qualifiés et de les fidéliser, les variations de prix du carburant et la capacité de la Société d'en transférer le coût à ses clients, les fluctuations des taux de change, l'incidence des normes et des règlements en matière d'environnement, les changements apportés à la réglementation gouvernementale qui s'appliquent aux activités de la Société, les conditions météorologiques défavorables, les accidents, le marché du matériel usagé, les fluctuations des taux d'intérêt, le coût de l'assurance responsabilité civile, les ralentissements de la conjoncture économique en général qui ont une incidence sur la Société et ses clients, la liquidité des marchés du crédit et la capacité de la Société à repérer des entreprises à acquérir, à négocier et à conclure la transaction et à intégrer avec succès les activités des entreprises acquises.

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

DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS

(non audité) (en milliers de dollars US, sauf les données par action)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
Revenus	1 679 658	1 826 675	1 674 114	6 913 039	7 304 626	6 416 886
Surcharge de carburant	234 334	250 212	294 564	971 632	1 092 204	1 104 281
Total des revenus	1 913 992	2 076 887	1 968 678	7 884 671	8 396 830	7 521 167
BAIIA ajusté ¹	279 628	315 319	320 938	1 170 530	1 320 971	1 187 940
Bénéfice opérationnel	127 194	160 233	198 257	565 316	718 962	757 635
Bénéfice net	71 652	88 115	131 386	310 553	422 484	504 877
Bénéfice net ajusté ¹	89 523	101 835	147 020	364 915	489 523	538 333
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	282 196	262 364	302 580	977 788	1 062 651	1 013 839
Flux de trésorerie disponibles ¹	258 855	207 521	243 788	832 288	768 625	775 895
Données par action						
BPA – dilué	0,87	1,03	1,53	3,72	4,96	5,80
BPA ajusté – dilué ¹	1,09	1,19	1,71	4,37	5,75	6,18
Dividendes	0,47	0,45	0,40	1,82	1,65	1,45
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant						
Marge du BAIIA ajusté ¹	16,6 %	17,3 %	19,2 %	16,9 %	18,1 %	18,5 %
Amortissement des immobilisations corporelles	5,1 %	5,0 %	3,8 %	5,1 %	4,6 %	3,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,6 %	2,4 %	2,1 %	2,5 %	2,3 %	2,1 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	1,3 %	1,1 %	1,0 %	1,3 %	1,1 %	0,9 %
Marge d'exploitation ¹	7,6 %	8,8 %	11,8 %	8,2 %	9,8 %	11,8 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	92,3 %	91,2 %	87,7 %	91,9 %	89,9 %	88,4 %

Faits saillants du quatrième trimestre

- Bénéfice opérationnel de 127,2 M\$ comparativement à 160,2 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le bénéfice net a atteint 71,7 M\$ comparativement à 88,2 M\$ au quatrième trimestre de 2024, et le bénéfice dilué par action (BPA dilué) de 0,87 \$ se compare à 1,03 \$ au quatrième trimestre de 2024.
- Le bénéfice net ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, de 89,5 M\$, se compare à 101,8 M\$ au quatrième trimestre de 2024.
- Le BPA ajusté dilué¹, mesure non conforme aux IFRS, de 1,09 \$, se compare à 1,19 \$, au quatrième trimestre de 2024.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont chiffrés à 282,2 M\$, en hausse de 8 % par rapport à 262,4 M\$ au quatrième trimestre de 2024.
- Les flux de trésorerie disponibles¹, mesure non conforme aux IFRS, de 258,9 M\$, ont augmenté de 25 % par rapport à 207,5 M\$ au quatrième trimestre de 2024.
- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés s'établit à 61,5 M\$, comparativement à 70,3 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
 - Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets s'établit à 48,2 M\$, comparativement à 59,7 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
 - Le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique de 31,3 M\$ se compare aux 42,9 M\$ du trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le 15 décembre 2025, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,47 \$ par action, versé le 15 janvier 2026, une hausse de 4 % par rapport au dividende trimestriel de 0,45 \$ par action déclaré au quatrième trimestre de 2024. Le dividende annualisé¹ représente 17,8 % des flux de trésorerie disponibles des douze derniers mois.
- Au cours du quatrième trimestre, la Société a versé 54,1 M\$ de capital aux actionnaires sous forme de dividendes trimestriels de 36,7 M\$ et de rachat d'actions de 17,4 M\$, après avoir racheté et annulé 190 000 actions.
- Au cours du trimestre, TFI International a fait l'acquisition d'Hearn Industrial Services (« Hearn »), qui exerce maintenant ses activités dans le secteur de la logistique.

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 31 décembre 2025, la Société comptait 25 875 employés, répartis dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société comptait 27 205 employés au 31 décembre 2024. La diminution du nombre de 1 330 employés sur douze mois est attribuable aux rationalisations touchant 2 337 employés, annulée par les acquisitions d'entreprises qui ont ajouté 1 007 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 31 décembre 2025, la Société comptait 12 927 camions, 40 687 remorques et 6 194 entrepreneurs indépendants. En comparaison, au 31 décembre 2024, il y avait 14 243 camions, 45 453 remorques et 7 592 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et des bureaux administratifs à Etobicoke, en Ontario, à Dallas, au Texas et à Palm Beach Gardens, en Floride. Au 31 décembre 2025, la Société comptait 632 installations, comparativement à 658 installations au 31 décembre 2024. De ces 632 installations, 379 sont situées aux États-Unis et 253, au Canada. Au cours des 12 derniers mois, 17 installations ont été ajoutées par suite des acquisitions d'entreprises. Cependant, le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 43 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.

Revenus par secteur d'activité des principaux clients ¹	Exercices clos les	
	2025	31 décembre 2024
Produits manufacturés	19 %	17 %
Commerce de détail	18 %	18 %
Matériaux de construction	11 %	13 %
Métaux et mines	10 %	10 %
Secteur automobile	9 %	10 %
Aliments et boissons	7 %	8 %
Services	7 %	7 %
Énergie	6 %	3 %
Produits chimiques et explosifs	5 %	6 %
Gestion des matières résiduelles	3 %	3 %
Produits forestiers	3 %	2 %
Autres	2 %	1 %
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 62 % des revenus totaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (58 % des revenus totaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2024).

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

La présente section contient des commentaires généraux sur les résultats opérationnels consolidés. Pour obtenir une analyse plus détaillée, veuillez vous reporter à la rubrique « Résultats sectoriels ».

Acquisitions d'entreprises en 2025

Conformément à sa stratégie de croissance, la Société a acquis quatre entreprises au cours de 2025 et une après la fin de l'exercice.

TFI International a fait l'acquisition d'Hearn Industrial Services (« Hearn ») le 15 décembre 2025. Hearn exerce ses activités partout en Amérique du Nord, principalement dans le secteur du service de la clientèle au sein de l'industrie automobile. Hearn fournit des services liés à la chaîne d'approvisionnement, y compris des services généraux d'entreposage, de séquençage, de comptage général et d'assemblage, ainsi que des services de transport. Hearn sera intégrée au secteur de la logistique.

Parmi les trois nouvelles acquisitions, qui ont toutes été réalisées au deuxième trimestre, Basin Transportation LLC et Veilleux Transit Inc. sont présentées dans le secteur du transport de lots complets, et AES Logistics est présentée dans le secteur de la logistique.

Après la clôture de l'exercice, la Société a fait l'acquisition de Benchmark Logistics et de Triangle Warehouse Inc., lesquelles seront présentées dans le secteur du transport de lots complets.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les revenus avant la surcharge de carburant se sont chiffrés à 1 679,7 M\$, par rapport à 1 826,7 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Cette baisse est principalement attribuable à l'affaiblissement du marché, qui a entraîné la baisse des volumes, et a été partiellement annulée par les acquisitions d'entreprises de 16,4 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les revenus avant la surcharge de carburant se sont chiffrés à 6,91 G\$, par rapport à 7,30 G\$ au quatrième trimestre de 2024. La baisse était principalement attribuable à l'affaiblissement du marché, qui a entraîné la baisse des volumes, compensée en partie par les acquisitions d'entreprises de 346,1 M\$.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 129,9 M\$, passant de 1 916,7 M\$ au quatrième trimestre de 2024 à 1 786,8 M\$. La diminution est principalement attribuable à une baisse des revenus et aux efforts déployés par la Société pour réduire les dépenses, et a été compensée en partie par une augmentation de 14,0 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 66,7 M\$, s'établissant à 715,4 M\$, comparativement à 782,1 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de la baisse des volumes, et est en partie annulée par une augmentation de 5,5 M\$ de la contribution liée aux acquisitions d'entreprises.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les charges liées au personnel se sont chiffrées à 587,9 M\$, en baisse de 5 % par rapport à 619,1 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution des volumes et a été partiellement annulée par l'augmentation de 5,1 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 8,6 M\$ pour la période de trois mois close le 31 décembre 2025, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution était principalement attribuable à une diminution des dépenses liées aux réparation d'immeubles et à une diminution des créances douteuses.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les charges opérationnelles de la Société ont diminué de 358,5 M\$, passant de 7,68 G\$ en 2024 à 7,32 G\$ en 2025. La diminution est attribuable à la baisse du volume des activités existantes, ce qui a réduit les dépenses d'exploitation de 731,9 M\$ incluant les diminutions de 481,9 M\$ pour les charges liées aux matières et services, de 187,6 M\$ pour les charges liées au personnel et de 38,0 M\$ pour les autres charges opérationnelles, et est partiellement compensée par les acquisitions d'entreprises de 373,4 M\$.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 127,2 M\$, comparativement à 160,2 M\$ au trimestre correspondant de 2024. La baisse est principalement attribuable à la baisse des revenus tirés des activités existantes en raison de la baisse de la demande du marché au cours du trimestre et est partiellement compensée par les contributions de 2,8 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la Société a affiché un bénéfice opérationnel de 565,3 M\$, comparativement à 719,0 M\$ pour la période correspondante de 2024. La baisse est principalement attribuable à la diminution des revenus tirés des activités existantes en raison de la baisse de la demande du marché au cours du trimestre et est partiellement annulée par les charges liées à la restructuration de 19,7 M\$ de Daseke au deuxième trimestre de 2024 et l'apport des acquisitions d'entreprises de 12,8 M\$.

Produits financiers et charges financières

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	28 764	32 255	119 345	127 062
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	6 640	6 979	26 509	24 904
Revenus d'intérêts	(744)	(772)	(1 795)	(7 723)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(558)	15	(517)	(6 037)
(Gain) perte de change, montant net	(542)	716	380	3 786
Autres	4 878	4 296	16 034	16 247
Charges financières, montant net	38 438	43 489	159 956	158 239

Charges d'intérêts

Les charges d'intérêts sur la dette à long terme pour le trimestre clos le 31 décembre 2025 ont diminué de 3,5 M\$ par rapport au même trimestre de l'exercice précédent, le niveau moyen de la dette étant passé de 2,50 G\$ à 2,44 G\$ en raison du remboursement de la dette. De plus, le taux moyen a diminué de 5,17 % à 4,70 %, en raison 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 l'exercice clos le 31 décembre 2025, les charges d'intérêts sur la dette à long terme ont diminué de 7,7 M\$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison d'une baisse du taux d'intérêt moyen, qui est passé de 5,19 % à 4,86 %. Ce résultat a été partiellement compensé par l'augmentation du niveau moyen de la dette, qui est passée de 2,44 G\$ à 2,46 G\$. Les revenus d'intérêts ont diminué de 5,9 M\$, passant de 7,7 M\$ à 1,8 M\$ au cours de la période en cours. La diminution est attribuable à la réduction des liquidités principalement détenues au premier trimestre de 2024 avant l'acquisition de Daseke.

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

La Société désigne une portion de sa dette libellée en dollars américains comme instrument de couverture de son investissement net dans des établissements aux États-Unis. Ce traitement comptable permet à la Société de déduire la portion désignée du gain (ou de la perte) de change de sa dette de la perte (ou du gain) de change de ses placements nets dans les établissements aux États-Unis et de la présenter dans les autres éléments du résultat global. Les gains nets ou pertes nettes de change comptabilisés en bénéfice ou perte sont attribuables à la conversion de la tranche libellée en dollars américains des facilités de crédit de la Société non désignées comme instruments de couverture et à la conversion d'autres actifs et passifs financiers libellés en monnaies autres que la monnaie fonctionnelle. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, un gain de change de 30,5 M\$ (gain de 30,6 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2024, une perte de change de 103,6 M\$ (perte de 104,1 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, un gain de change de 84,8 M\$ (gain de 84,8 M\$ après impôt) a été constaté dans les autres éléments du résultat global, car il est lié à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, une perte de change de 136,1 M\$ (perte de 135,1 M\$ après impôt) a été constatée dans les autres éléments du résultat global, car elle est liée à la conversion de la dette désignée à titre d'élément de couverture de l'investissement net.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, le taux d'imposition effectif de la Société était de 19,3 %. La charge d'impôt sur le résultat de 17,1 M\$ présentait un écart favorable de 6,4 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 23,5 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 4,3 M\$ et à des ajustements de 4,4 M\$ pour les exercices précédents, compensée en partie par des variations défavorables de 1,0 M\$ en lien avec des charges non déductibles. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2024, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 28,6 M\$ présentait un écart favorable de 2,3 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 30,9 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 6,2 M\$ compensées partiellement par un écart défavorable de 1,5 M\$ en lien avec des charges non déductibles.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le taux d'imposition effectif de la Société était de 23,4 %. La charge d'impôt sur le résultat de 94,8 M\$ présentait un écart favorable de 12,6 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 107,4 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 16,4 M\$ et des ajustements des périodes précédentes de 3,1 M\$, compensées partiellement par des variations défavorables de 4,8 M\$ en lien avec des charges non déductibles. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, le taux d'imposition effectif de la Société était de 24,7 %. La charge d'impôt sur le résultat de 138,2 M\$ présentait un écart favorable de 10,4 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 148,6 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,5 % auquel la Société est assujettie. L'écart favorable est principalement attribuable à des variations favorables des déductions fiscales et du revenu exonéré d'impôt de 17,0 M\$.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>						
	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
Bénéfice net	71 652	88 115	131 386	310 553	422 484	504 877
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises	18 801	18 908	15 598	76 490	73 682	56 160
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(558)	15	31	(517)	(6 037)	165
(Gain) perte de change, montant net	(542)	716	(1 620)	380	3 786	(491)
Perte sur la vente d'une entreprise et les coûts directs attribuables	—	—	—	—	—	3 011
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	2 635	529	7 026	(5 382)	192	(14 721)
Restructuration liée aux acquisitions d'entreprises	—	—	—	—	19 748	—
Incidence fiscale des ajustements	(2 465)	(6 448)	(5 401)	(16 609)	(24 332)	(10 668)
Bénéfice net ajusté¹	89 523	101 835	147 020	364 915	489 523	538 333
BPA ajusté – de base¹	1,09	1,20	1,73	4,39	5,79	6,27
BPA ajusté – dilué¹	1,09	1,19	1,71	4,37	5,75	6,18

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 71,7 M\$, par rapport à 88,1 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 89,5 M\$ par rapport à 101,8 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Le BPA entièrement dilué était de 0,87 \$ par rapport à 1,03 \$ au quatrième trimestre de 2024, et le BAIIA ajusté¹ entièrement dilué était de 1,09 \$, par rapport à 1,19 \$ au quatrième trimestre de 2024.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 310,6 M\$, par rapport à 422,5 M\$ en 2024. Le bénéfice net ajusté¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est établi à 364,9 M\$ par rapport à 489,5 M\$ en 2024. Le BPA entièrement dilué s'est établi 3,72 \$ par rapport à 4,96 \$ en 2024, et le BAIIA ajusté¹ entièrement dilué s'est établi 4,37 \$, par rapport à 5,75 \$ en 2024.

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

RÉSULTATS SECTORIELS

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

Données financières sectorielles choisies

(non audité) (en milliers de dollars US)	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistiqu e	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 décembre 2025						
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	660 516	674 179	358 097	—	(13 134)	1 679 658
% du total des revenus ²	41 %	39 %	19 %			100 %
BAIIA ajusté ³	115 192	130 945	47 245	(13 754)	—	279 628
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	17,4 %	19,4 %	13,2 %			16,6 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	61 542	48 196	31 291	(13 835)	—	127 194
Marge d'exploitation ^{3,4}	9,3 %	7,1 %	8,7 %			7,6 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	2 083 936	1 853 433	445 553	261 877	—	4 644 799
Dépenses en immobilisations, montant net ³	26 770	11 548	925	—	—	39 243
Trimestre clos le 31 décembre 2024						
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	737 291	693 240	410 198	—	(14 054)	1 826 675
% du total des revenus ²	42 %	38 %	21 %			101 %
BAIIA ajusté ³	123 595	147 426	58 121	(13 823)	—	315 319
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	16,8 %	21,3 %	14,2 %			17,3 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	70 326	59 652	42 896	(12 641)	—	160 233
Marge d'exploitation ^{3,4}	9,5 %	8,6 %	10,5 %			8,8 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	2 222 181	1 882 637	363 881	54 194		4 522 893
Dépenses en immobilisations, montant net ³	14 651	15 766	1 629	126	—	32 172
Exercice clos le 31 décembre 2025						
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	2 730 208	2 733 421	1 503 929	—	(54 519)	6 913 039
% du total des revenus ²	41 %	39 %	20 %			100 %
BAIIA ajusté ³	464 640	556 649	194 024	(44 783)	—	1 170 530
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	17,0 %	20,4 %	12,9 %			16,9 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	259 953	220 145	131 279	(46 061)	—	565 316
Marge d'exploitation ^{3,4}	9,5 %	8,1 %	8,7 %			8,2 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	2 083 936	1 853 433	445 553	261 877	—	4 644 799
Dépenses en immobilisations, montant net ³	56 043	100 287	5 647	187	—	162 164
Exercice clos le 31 décembre 2024						
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	3 085 727	2 551 540	1 720 976	—	(53 617)	7 304 626
% du total des revenus ²	44 %	35 %	22 %			101 %
BAIIA ajusté ³	577 308	557 358	242 746	(56 441)	—	1 320 971
Marge du BAIIA ajusté ^{3,4}	18,7 %	21,8 %	14,1 %			18,1 %
Bénéfice opérationnel	361 235	252 435	182 363	(77 071)	—	718 962
Marge d'exploitation ^{3,4}	11,7 %	9,9 %	10,6 %			9,8 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ³	2 222 181	1 882 637	363 881	54 194	—	4 522 893
Dépenses en immobilisations, montant net ³	124 401	125 240	5 561	730	—	255 932

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

Transport de lots brisés

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2025	%	2024	%	2025	%	2024	%
Total des revenus	792 477		876 140		3 270 514		3 702 934	
Surcharge de carburant	(131 961)		(138 849)		(540 306)		(617 207)	
Revenus	660 516	100,0 %	737 291	100,0 %	2 730 208	100,0 %	3 085 727	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	195 723	29,6 %	228 316	31,0 %	799 742	29,3 %	924 269	30,0 %
Charges liées au personnel	303 982	46,0 %	330 121	44,8 %	1 272 225	46,6 %	1 360 982	44,1 %
Autres charges opérationnelles	45 444	6,9 %	55 080	7,5 %	193 664	7,1 %	222 619	7,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	32 888	5,0 %	36 896	5,0 %	137 944	5,1 %	150 665	4,9 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	12 782	1,9 %	12 349	1,7 %	50 236	1,8 %	50 328	1,6 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 966	0,4 %	3 001	0,4 %	12 281	0,4 %	12 531	0,4 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	166	0,0 %	197	0,0 %	(43)	-0,0 %	513	0,0 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	9	0,0 %	(18)	-0,0 %	(20)	-0,0 %	36	0,0 %
Perte, net de la dépréciation, sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	5 014	0,8 %	1 023	0,1 %	4 226	0,2 %	2 549	0,1 %
Bénéfice opérationnel	61 542	9,3 %	70 326	9,5 %	259 953	9,5 %	361 235	11,7 %
BAIIA ajusté¹	115 192	17,4 %	123 595	16,8 %	464 640	17,0 %	577 308	18,7 %

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

Données opérationnelles (non audité) (Revenus en dollars américains)								
	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2025	2024	Variation	%	2025	2024	Variation	%
Transport de lots brisés								
Ratio d'exploitation ajusté ²	89,9 %	90,3 %			90,3 %	88,2 %		
Rendement du capital investi ²	12,2 %	16,4 %						
Transport de lots brisés – États-Unis								
Revenus (en milliers de dollars)	394 934	449 722	(54 788)	-12,2 %	1 683 695	1 905 732	(222 037)	-11,7 %
Revenus de GFP (en milliers de dollars)	27 993	34 312	(6 319)	-18,4 %	130 443	208 065	(77 622)	-37,3 %
Revenus de la surcharge du carburant (en milliers de dollars)	78 419	80 170	(1 751)	-2,2 %	328 581	375 768	(47 187)	-12,6 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	95,3 %	97,3 %			95,1 %	93,1 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant) ¹	26,13 \$	27,73 \$	(1,60) \$	-5,8 %	26,20 \$	27,80 \$	(1,60) \$	-5,8 %
Revenus par expédition (excluant le carburant) ¹	335,26 \$	340,18 \$	(4,92) \$	-1,4 %	333,21 \$	339,16 \$	(5,95) \$	-1,8 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	31,31 \$	32,67 \$	(1,36) \$	-4,2 %	31,31 \$	33,28 \$	(1,97) \$	-5,9 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	401,83 \$	400,83 \$	1,00 \$	0,2 %	398,24 \$	406,03 \$	(7,79) \$	-1,9 %
Tonnage (en milliers de tonnes) ¹	756	811	(55)	-6,8 %	3 213	3 428	(215)	-6,3 %
Expéditions (en milliers) ¹	1 178	1 322	(144)	-10,9 %	5 053	5 619	(566)	-10,1 %
Poids moyen par expédition (en lb) ¹	1 284	1 227	57	4,6 %	1 272	1 220	52	4,3 %
Distance moyenne par trajet (en milles) ¹	1 122	1 194	(72)	-6,0 %	1 139	1 170	(31)	-2,6 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	0,9 %	0,9 %			0,8 %	0,7 %		
Nombre moyen de véhicules ³	4 081	4 515	(434)	-9,6 %	4 237	4 151	86	2,1 %
Âge des camions ⁴	4,4	4,2	0,2	4,8 %	4,4	4,4	—	0,0 %
Jours ouvrables	62	62	—	—	253	254	(1)	-0,4 %
Rendement du capital investi ²	8,2 %	12,5 %						
Transport de lots brisés – Canada								
Revenus (en milliers de dollars)	124 021	134 653	(10 632)	-7,9 %	507 462	551 440	(43 978)	-8,0 %
Revenus de la surcharge du carburant (en milliers de dollars)	28 161	30 119	(1 958)	-6,5 %	116 388	136 387	(19 999)	-14,7 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	81,7 %	81,0 %			80,9 %	78,4 %		
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	11,01 \$	11,06 \$	(0,05) \$	-0,5 %	11,01 \$	11,08 \$	(0,07) \$	-0,6 %
Revenus par expédition (excluant le carburant)	231,38 \$	230,18 \$	1,20 \$	0,5 %	232,35 \$	228,62 \$	3,73 \$	1,6 %
Revenus par cent livres (incluant le carburant) ¹	13,52 \$	13,53 \$	(0,01) \$	-0,1 %	13,54 \$	13,82 \$	(0,28) \$	-2,0 %
Revenus par expédition (incluant le carburant) ¹	283,92 \$	281,66 \$	2,26 \$	0,8 %	285,65 \$	285,17 \$	0,48 \$	0,2 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	563	609	(46)	-7,6 %	2 304	2 489	(185)	-7,4 %
Expéditions (en milliers)	536	585	(49)	-8,4 %	2 184	2 412	(228)	-9,5 %
Poids moyen par expédition (en lb)	2 101	2 092	9	0,4 %	2 110	2 064	46	2,2 %
Distance moyenne par trajet (en milles)	899	842	57	6,8 %	855	791	64	8,1 %
Réclamations sur les cargaisons (% des revenus)	0,0 %	0,3 %			0,1 %	0,3 %		
Nombre moyen de véhicules	780	920	(140)	-15,2 %	827	923	(96)	-10,4 %
Âge des camions	4,1	4,4	(0,3)	-6,8 %	4,0	4,4	(0,4)	-9,1 %
Jours ouvrables	63	63	—	0,0 %	251	252	(1)	-0,4 %
Rendement du capital investi ²	16,0 %	18,5 %						
Livraison de colis et courrier								
Revenus (en milliers de dollars)	123 269	125 033	(1 764)	-1,4 %	446 046	445 409	637	0,1 %
Revenus de la surcharge du carburant (en milliers de dollars)	26 070	29 421	(3 351)	-11,4 %	98 296	109 037	(10 741)	-9,9 %
Ratio d'exploitation ajusté ²	80,5 %	73,9 %			82,5 %	77,9 %		
Revenus par livre (incluant le carburant)*	0,51 \$	0,56 \$	(0,05) \$	-8,9 %	0,53 \$	0,55 \$	(0,02) \$	-3,6 %
Revenus par livre (excluant le carburant)*	0,42 \$	0,45 \$	(0,03) \$	-6,7 %	0,43 \$	0,44 \$	(0,01) \$	-2,3 %
Revenus par colis (incluant le carburant)*	7,86 \$	7,83 \$	0,03 \$	0,4 %	7,58 \$	7,87 \$	(0,29) \$	-3,7 %
Revenus par colis (excluant le carburant)*	6,49 \$	6,34 \$	0,15 \$	2,4 %	6,21 \$	6,32 \$	(0,11) \$	-1,7 %
Tonnage (en milliers de tonnes)*	146	138	8	5,8 %	514	503	11	2,2 %
Colis (en milliers)*	18 988	19 726	(738)	-3,7 %	71 853	70 435	1 418	2,0 %
Poids moyen par colis (en lb)*	15,38	13,99	1,39	9,9 %	14,31	14,28	0,03	0,2 %
Nombre moyen de véhicules	843	926	(83)	-9,0 %	867	940	(73)	-7,8 %
Revenus hebdomadaires, par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars US)	13,63 \$	12,83 \$	0,80 \$	6,2 %	12,07	11,34 \$	0,73 \$	6,4 %
Jours ouvrables	63	63	—	0,0 %	251	252	(1)	-0,4 %
Rendement du capital investi ²	17,2 %	23,5 %						

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

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

³ Au 31 décembre 2025, le nombre de véhicules actifs était de 3 245 (3 468 au 31 décembre 2024).

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

* Le tonnage et le nombre de colis dans le segment Livraison de colis et courrier ont été retraités afin d'exclure les montants intra-segments qui n'avaient pas été éliminés précédemment des données opérationnelles. Les autres mesures calculées à partir de ces données ont également été ajustées.

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les revenus ont diminué de 76,8 M\$, pour s'établir à 660,5 M\$, une baisse de 10 %. Cette diminution est principalement attribuable à une réduction de 61,1 M\$ dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis, y compris des revenus provenant de Ground Freight Pricing (GFP) et une baisse de 10,6 M\$ au sein du secteur du transport de lots brisés au Canada.

La baisse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés aux États-Unis est attribuable aux activités du secteur du transport de lots brisés et à celles de Ground with Freight pricing (GFP). Le tonnage dans le secteur du transport de lots brisés a diminué de 6,8 % et les revenus par cent livres dans ce secteur (excluant la surcharge de carburant) ont diminué de 5,8 %. La diminution du tonnage est attribuable à une réduction de 10,9 % du nombre d'expéditions, neutralisée en partie par une hausse de 4,6 % du poids moyen par expédition. La baisse des revenus de GFP s'explique principalement par une réduction de 22,7 % du volume. La baisse des revenus dans le secteur du transport des lots brisés au Canada est principalement attribuable à une diminution de 7,6 % du tonnage combinée à une réduction de 0,5 % des revenus par cent livres (excluant les revenus liés à la surcharge de carburant). La diminution du tonnage est attribuable à la baisse de 8,4 % du nombre d'expéditions, neutralisée en partie par la hausse de 0,4 % du poids moyen par expédition.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les revenus ont diminué de 355,5 M\$, ou 12 % pour s'établir à 2 730,2 M\$. La diminution est principalement attribuable à une réduction de 370,0 M\$ des revenus tirés des activités existantes, compensée en partie par un apport de 14,5 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 32,6 M\$, ou 14 %, en raison principalement d'une réduction de 29,0 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, combinée à une réduction de 8,6 M\$ des charges liées aux réparations du matériel roulant et de 4,2 M\$ des charges liées au carburant, annulée partiellement par la baisse de 6,9 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 26,1 M\$, ou 8 %, en raison de la réduction des coûts directs de la main-d'œuvre et des salaires administratifs, principalement sous l'effet de la réduction du volume. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 9,6 M\$ ou 17 %, en raison essentiellement d'une réduction de 3,3 M\$ des frais immobiliers, combinée à une réduction de 4,4 M\$ des créances douteuses. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont diminué de 4,0 M\$, ou 11 %, principalement en raison d'une réduction de 4,2 M\$ de la dépréciation du matériel roulant. La perte sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, nette de la dépréciation, était en baisse de 4,0 M\$. En date du 31 décembre 2025, les terminaux du secteur du transport de lots brisés comptaient 12 458 portes, dont 9 896 appartiennent à la Société.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 124,5 M\$, ou 13 %, en raison d'une réduction de 150,9 M\$ des coûts liés aux sous-traitants, combinée à une réduction de 24,3 M\$ des charges liées au carburant et de 26,9 M\$ des charges pour l'entretien et les réparations des pneus et du matériel roulant, annulée partiellement par la baisse de 76,9 M\$ des revenus liés à la surcharge de carburant. Les charges liées au personnel ont diminué de 88,8 M\$, ou 7 %, encore une fois en raison de la réduction du volume. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 29,0 M\$ ou 13 %, en raison principalement d'une baisse de 6,2 M\$ des frais immobiliers, combinée à une réduction de 6,3 M\$ des frais liés au personnel externe et des commissions versées à des tiers, à une réduction de 8,9 M\$ des coûts de télécommunications et de TI et à une réduction de 10,5 M\$ des créances douteuses et des différentes autres dépenses. Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles ont diminué de 12,7 M\$, ou 8 %, principalement en raison d'une réduction de 11,0 M\$ de la dépréciation du matériel roulant.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel pour le trimestre clos le 31 décembre 2025 a diminué de 8,8 M\$ pour s'établir à 61,5 M\$. Le ratio d'exploitation ajusté des activités de transport de lots brisés, mesure non conforme aux IFRS, s'est établi à 89,9 % au quatrième trimestre de 2025, comparativement à 90,3 % au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le bénéfice opérationnel a diminué de 101,3 M\$, ou 28 %, pour s'établir à 260,0 M\$.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur du transport de lots brisés, s'est établi à 12,2 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, par rapport à 16,4 % pour l'exercice précédent.

Transport de lots complets

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2025	%	2024	%	2025	%	2024	%
Total des revenus	761 247		786 338		3 097 231		2 937 305	
Surcharge de carburant	(87 068)		(93 098)		(363 810)		(385 765)	
Revenus	674 179	100,0 %	693 240	100,0 %	2 733 421	100,0 %	2 551 540	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	307 492	45,6 %	309 798	44,7 %	1 246 918	45,6 %	1 125 653	44,1 %
Charges liées au personnel	210 727	31,3 %	209 941	30,3 %	830 124	30,4 %	783 894	30,7 %
Autres charges opérationnelles	29 541	4,4 %	25 787	3,7 %	112 620	4,1 %	94 835	3,7 %
Amortissement des immobilisations corporelles	50 172	7,4 %	53 071	7,7 %	204 799	7,5 %	173 489	6,8 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	25 797	3,8 %	26 233	3,8 %	104 274	3,8 %	100 221	3,9 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	9 162	1,4 %	8 964	1,3 %	36 952	1,4 %	33 534	1,3 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(4 407)	-0,7 %	242	0,0 %	(12 709)	-0,5 %	(10 281)	-0,4 %
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	(119)	-0,0 %	46	0,0 %	(181)	-0,0 %	81	0,0 %
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	(2 382)	-0,4 %	(494)	-0,1 %	(9 521)	-0,3 %	(2 321)	-0,1 %
Bénéfice opérationnel	48 196	7,1 %	59 652	8,6 %	220 145	8,1 %	252 435	9,9 %
BALIA ajusté¹	130 945	19,4 %	147 426	21,3 %	556 649	20,4 %	557 358	21,8 %

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2025	2024	Variation	%	2025	2024	Variation	%
Transport de lots complets								
Ratio d'exploitation ajusté ¹	93,2 %	91,5 %			92,3 %	90,2 %		
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	4 289 \$	4 135 \$	154 \$	3,7	4 251 \$	4 212 \$	39 \$	0,9 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	4 971 \$	4 803 \$	168 \$	3,5	4 945 \$	4 979 \$	-34 \$	-0,7 %
Rendement du capital investi ¹	5,8 %	8,4 %						
Transport spécialisé de lots complets								
Revenus (en milliers de dollars US)	517 307	531 890	-14 583	-2,7	2 079 213	1 930 164	149 049	7,7 %
Revenus tirés des services de courtage (en milliers de dollars US)	96 464	87 164	9 300	10,7	396 134	322 535	73 599	22,8 %
Surcharge de carburant (en milliers de dollars US)	77 756	81 814	-4 058	-5,0	324 700	334 698	-9 998	-3,0 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	93,4 %	91,6 %			92,6 %	90,2 %		
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	4 524 \$	4 298 \$	226 \$	5,3	4 427 \$	4 396 \$	31 \$	0,7 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	5 204	4 959	245	4,9	5 118	5 158	-40	-0,8 %
Nombre moyen de camions	6 469	6 888	-419	-6,1	6 610	6 109	501	8,2 %
Nombre moyen de remorques	18 424	20 392	-1 968	-9,7	19 203	17 819	1 384	7,8 %
Âge des camions	3,2	3,2	0,0	0,0	3,2	3,2	0,0	0,0 %
Âge des remorques	11,6	11,2	0,4	3,6	11,6	11,2	0,4	3,6 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	2 327	2 631	-304	-11,6	2 422	2 335	87	3,7 %
Rendement du capital investi ¹	5,6 %	8,5 %						
Transport conventionnel de lots complets – Canada								
Revenus (en milliers de dollars US)	39 702	46 511	-6 809	-14,6	165 087	195 256	-30 169	-15,5 %
Revenus tirés des services de courtage (en milliers de dollars US)	23 016	29 771	-6 755	-22,7	101 755	112 702	-10 947	-9,7 %
Surcharge de carburant (en milliers de dollars US)	9 411	11 473	-2 062	-18,0	39 822	52 122	-12 300	-23,6 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	91,1 %	90,3 %			90,2 %	90,2 %		
Millage total (en milliers)	19 832	23 185	-3 353	-14,5	82 659	97 243	-14 584	-15,0 %
Revenus au mille (excluant le carburant) ²	2,00 \$	2,01 \$	-0,01 \$	-0,5	2,00 \$	2,01 \$	-0,01 \$	-0,5 %
Revenus au mille (incluant le carburant) ²	2,48 \$	2,50 \$	-0,02 \$	-0,8	2,48 \$	2,54 \$	-0,06 \$	-2,4 %
Revenu par camion par semaine (excluant le carburant)	2 991 \$	2 981 \$	10 \$	0,3	3 029 \$	3 078 \$	-49 \$	-1,6 %
Revenu par camion par semaine (incluant le carburant)	3 700 \$	3 716 \$	-16 \$	-0,4	3 759 \$	3 899 \$	-140 \$	-3,6 %
Nombre moyen de camions	813	977	-164	-16,8	838	986	-148	-15,0 %
Nombre moyen de remorques	3 195	3 463	-268	-7,7	3 266	3 566	-300	-8,4 %
Âge des camions	2,7	2,8	-0,1	-3,6	2,7	2,8	-0,1	-3,6 %
Âge des remorques	8,0	7,4	0,6	8,1	8,0	7,4	0,6	8,1 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	208	223	-15	-6,7	210	234	-24	-10,3 %
Rendement du capital investi ¹	7,5 %	8,1 %						

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

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

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les revenus ont diminué de 19,1 M\$, soit 3 %, par rapport à 693,2 M\$ au quatrième trimestre de 2024 et se sont établis à 674,2 M\$ au quatrième trimestre de 2025. L'apport des acquisitions d'entreprises s'est élevé à 7,1 M\$, annulé par la baisse de 26,1 M\$ des revenus tirés des activités existantes. Les revenus du transport spécialisé de lots complets ont diminué de 5,3 M\$, ou 1 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement d'une diminution de 12,4 M\$ au sein des activités existantes, partiellement compensée par les contributions de 7,1 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises. Les revenus des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont diminué de 13,6 M\$, ou 18 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Au quatrième trimestre de 2025, les revenus par camion, excluant la surcharge de carburant, des activités de transport conventionnel de lots complets au Canada ont augmenté de

0,3 %, comparativement au quatrième trimestre de 2024, en raison d'une hausse des milles par camion de 0,6 %, partiellement compensée par une baisse de 0,5 % des revenus par mille.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les revenus ont augmenté de 181,9 M\$, ou 7 %, passant de 2 551,5 M\$ en 2024 à 2 733,4 M\$ en 2025. Cette augmentation est principalement attribuable à la contribution de 319,7 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises, annulée en partie par la baisse de 137,8 M\$ des revenus des activités existantes, essentiellement attribuable aux tarifs et à la baisse des volumes.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont diminué de 7,6 M\$, ou 1 %, passant de 633,6 M\$ au quatrième trimestre de 2024 à 626,0 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Cela s'explique principalement par la diminution de 14,3 M\$ des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, des activités existantes du secteur de transport de lots complets, contrebalancée en partie par la hausse des charges opérationnelles de 6,7 M\$, après déduction de la surcharge de carburant, liée aux acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 214,2 M\$, ou 9 %, passant de 2 299,1 M\$ au quatrième trimestre de 2024 à 2 513,3 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Cette hausse est principalement attribuable à une augmentation de 308,8 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises, partiellement annulée par une diminution de 94,6 M\$ des activités existantes.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel du secteur s'est chiffré à 48,2 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, une baisse de 19 % par rapport à 59,7 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Ce résultat s'explique essentiellement par la baisse de 11,8 M\$ du bénéfice opérationnel des activités existantes, compensée en partie par l'apport de 0,4 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le bénéfice opérationnel dans le secteur a diminué de 32,3 M\$, ou 13 %, passant de 252,4 M\$ en 2024 à 220,1 M\$ en 2025. La diminution est attribuable à une baisse des revenus des activités existantes de 43,2 M\$, compensée partiellement par un apport de 10,9 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Le rendement du capital investi, mesure non conforme aux IFRS, dans le secteur, s'établissait à 5,8 % au 31 décembre 2025, par rapport à 8,4 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette baisse s'explique principalement par la diminution du bénéfice opérationnel.

Logistique

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2025	%	2024	%	2025	%	2024	%
Total des revenus	375 917		431 401		1 581 986		1 821 711	
Surcharge de carburant	(17 820)		(21 203)		(78 057)		(100 735)	
Revenus	358 097	100,0 %	410 198	100,0 %	1 503 929	100,0 %	1 720 976	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	228 339	63,8 %	266 408	64,9 %	971 470	64,6 %	1 115 292	64,8 %
Charges liées au personnel	58 249	16,3 %	62 832	15,3 %	242 246	16,1 %	267 569	15,5 %
Autres charges opérationnelles	24 307	6,8 %	22 874	5,6 %	96 538	6,4 %	95 438	5,5 %
Amortissement des immobilisations corporelles	2 406	0,7 %	2 058	0,5 %	8 441	0,6 %	7 995	0,5 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	4 145	1,2 %	4 750	1,2 %	17 424	1,2 %	18 595	1,1 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	9 403	2,6 %	8 417	2,1 %	36 875	2,5 %	33 829	2,0 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(43)	-0,0 %	(37)	-0,0 %	(99)	-0,0 %	(57)	-0,0 %
Profit sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation	—	—	—	—	(250)	-0,0 %	(12)	-0,0 %
(Profit) perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	—	—	5	0,0 %	(36)	-0,0 %
Bénéfice opérationnel	31 291	8,7 %	42 896	10,5 %	131 279	8,7 %	182 363	10,6 %
BAIIA ajusté¹	47 245	13,2 %	58 121	14,2 %	194 024	12,9 %	242 746	14,1 %
Rendement du capital investi¹	12,0 %		17,6 %					

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 31 décembre 2025, les revenus ont diminué de 52,1 M\$, soit 13 %, par rapport à 410,2 M\$ en 2024 pour s'établir à 358,1 M\$ en 2025. La baisse est principalement attribuable à la baisse de 38,9 M\$ du secteur du transport par camion, de 14,8 M\$ des activités de 3PL, et de 4,9 M\$ pour les activités du dernier kilomètre, compensée par 9,3 M\$ découlant des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les revenus ont diminué de 217,0 M\$, ou 13 %, passant de 1 721,0 M\$ en 2024 à 1 503,9 M\$ en 2025. Cette baisse s'explique par les baisses de 129,7 M\$ du secteur du transport par camion, de 57,1 M\$ des activités de 3PL et de 36,7 M\$ des activités du dernier kilomètre, compensées par les contributions de 12,0 M\$ provenant des acquisitions d'entreprises.

Au cours du trimestre, environ 81 % (83 % en 2024) des revenus du secteur de la logistique ont été générés par les entreprises des États-Unis et environ 19 % (17 % en 2024) par les entreprises du Canada.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 40,5 M\$, ou 11 %, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, passant de 367,3 M\$ à 326,8 M\$. La diminution de 38,1 M\$ des charges liées aux matières et aux services découle des réductions de volume de toutes les offres de services de nos activités de logistique. Les charges liées au personnel ont diminué de 4,6 M\$, ou 7 %, dont 2,5 M\$ s'expliquent par la diminution des coûts directs de main-d'œuvre liée à la réduction du volume ainsi que par la diminution de 2,4 M\$ des charges liées au personnel administratif principalement attribuable à une réduction de l'effectif. Les autres charges opérationnelles ont augmenté de 1,4 million de dollars, principalement en raison d'un règlement.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 166,0 M\$, ou 11 %, passant de 1 538,6 M\$ à 1 372,7 M\$. La diminution du total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge du carburant, s'explique principalement par la réduction du volume dans toutes les offres de services de nos activités de logistique.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2025, le bénéfice opérationnel a diminué de 11,6 M\$, ou 27 %, passant de 42,9 M\$ à 31,3 M\$. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des volumes dans toutes les offres de services de nos activités de logistique.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le bénéfice opérationnel a diminué de 51,1 M\$ ou 28 %, en raison principalement de la baisse des volumes du marché.

Le rendement du capital investi de 12,0 % se compare à 17,6 % lors de la période correspondante de l'exercice précédent.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	282 196	262 364	977 788	1 062 651
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	15 471	15 914	58 778	65 389
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	44 008	1 990	68 942	33 404
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	—	63 425	—	353 180
Produits nets tirés de la dette à long terme	172 687	—	153 970	225 083
Autres	2 299	1 913	6 471	32 591
Total des entrées de fonds	516 661	345 606	1 265 949	1 772 298
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	82 820	72 747	273 220	392 819
Regroupements d'entreprises, moins la trésorerie acquise	164 903	12 781	201 258	957 963
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	172 815	—	211 928	—
Remboursement de la dette à long terme, montant net	—	138 644	—	—
Remboursement des obligations locatives	40 238	42 088	163 250	165 350
Dividendes versés	36 737	33 145	151 091	133 928
Rachat d'actions propres	17 360	42 437	225 815	76 616
Autres	1 788	3 764	39 387	45 622
Total des sorties de fonds	516 661	345 606	1 265 949	1 772 298

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles se sont établis à 977,8 M\$, par rapport à 1 062,7 M\$ en 2024. La diminution des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles est principalement attribuable à la diminution des revenus de 111,9 M\$, à l'augmentation des versements de prestations de 69,8 M\$ et à l'augmentation des paiements liés aux provisions de 49,0 M\$.

le tout étant partiellement compensé par l'augmentation de 130,9 M\$ du fonds de roulement d'exploitation hors caisse due principalement à la baisse des clients et autres débiteurs.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Immobilisations corporelles

Le tableau suivant présente, par catégorie, les additions d'immobilisations corporelles acquises par la Société au cours des trimestres et exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	82 820	72 747	273 220	392 819
Ajustements hors caisse	—	482	(482)	482
	82 820	73 229	272 738	393 301
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	27 609	24 059	49 436	68 580
Matériel roulant	46 551	43 896	201 466	295 452
Équipement	8 660	5 274	21 836	29 269
	82 820	73 229	272 738	393 301

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

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	43 511	906	66 582	30 004
Matériel roulant	15 968	16 998	61 114	68 774
Équipement	—	—	24	15
	59 479	17 904	127 720	98 793
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	8 445	(344)	16 699	11 117
Matériel roulant	4 117	(587)	12 340	5 477
Équipement	—	—	12	2 016
	12 562	(931)	29 051	18 610

Acquisitions d'entreprises

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, les flux de trésorerie utilisés pour les acquisitions d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise, ont totalisé 201,3 M\$ pour quatre entreprises, comparativement à 958,0 M\$ en 2024 pour 11 entreprises, dont 770,7 M\$, déduction faite de la trésorerie acquise, pour Daseke. La note 5 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2025 fournit de plus amples renseignements.

Achat et vente de placements

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

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la Société avait généré un produit net de la dette de 154,0 M\$, principalement pour financer l'acquisition d'entreprises, comparativement à des produits nets tirés de la dette de 225,1 M\$ en 2024, alors que la Société se préparait à acquérir Daseke.

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\$ US. Des frais de financement différés de 0,7 M\$ ont été constatés sur ce montant.

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

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 31 décembre 2025, et depuis la création de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités, l'entreprise n'a pas racheté ni annulé d'actions ordinaires.

Au cours du trimestre clos le 31 décembre 2025, la Société a racheté 190 000 actions ordinaires (comparativement à 295 205 actions ordinaires pour la période correspondante de 2024) à un prix moyen pondéré de 91,23 \$ par action (comparativement à 143,71 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent), ce qui représente un prix d'achat total de 17,4 M\$ (comparativement à 42,4 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025, la Société a racheté 2 481 295 actions ordinaires (comparativement à 545 305 pour la période correspondante de 2024) à un prix moyen pondéré de 91,00 \$ par action (comparativement à 140,50 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent) ce qui représente un prix d'achat total de 225,8 M\$ (comparativement à 76,6 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent).

Flux de trésorerie disponibles¹

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	282 196	262 364	302 580	977 788	1 062 651	1 013 839
Additions d'immobilisations corporelles	(82 820)	(72 747)	(80 643)	(273 220)	(392 819)	(361 563)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	15 471	15 914	11 708	58 778	65 389	73 339
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	44 008	1 990	10 143	68 942	33 404	50 280
Flux de trésorerie disponibles	258 855	207 521	243 788	832 288	768 625	775 895

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 l'exercice clos le 31 décembre 2025, la Société a généré des flux de trésorerie disponibles de 832,3 M\$, comparativement à 768,6 M\$ en 2024, ce qui représente une hausse de 63,7 M\$ sur douze mois. L'augmentation est attribuable à des ajouts d'immobilisations corporelles plus faibles de 119,6 M\$, alors que la Société réduit ses dépenses en immobilisations en réponse à la baisse de la demande du marché, et une augmentation du produit de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vente de 28,9 M\$ et est compensée par une diminution des flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles de 84,9 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la conversion des flux de trésorerie disponibles¹ qui évalue le montant de capital utilisé pour générer des bénéfices, de 86,1 %, se compare à 80,6 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Selon le cours de clôture des actions au 31 décembre 2025, soit 103,35 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois (832,3 M\$ ou 10,13 \$ par action) se situe à 9,8 %. Selon le cours de clôture des actions au 31 décembre 2024, soit 135,09 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles¹ générés par la Société au cours des douze derniers mois (768,6 M\$ ou 9,11 \$ par action en circulation) a été de 6,7 %.

Situation financière

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024
Immobilisations incorporelles	2 864 436	2 642 933
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles ¹	4 644 799	4 522 893
Dette à long terme	2 577 975	2 402 881
Obligations locatives	637 764	573 662
Capitaux propres	2 677 627	2 673 275

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

* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke pour l'exercice précédent (voir la note 5c des états financiers consolidés audités)

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 31 décembre 2025, en tenant compte des paiements d'intérêts futurs.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – <i>mai 2028</i>	548 640	—	548 640	—	—
Billets de premier rang non garantis – <i>décembre 2026 à octobre 2043</i>	1 874 426	150 000	150 000	324 713	1 249 713
Contrats de vente conditionnelle	154 839	72 121	74 045	8 316	357
Obligations locatives	628 300	161 672	221 458	100 711	144 459
Autre dette à long terme	3 971	377	3 594	—	—
Intérêts sur la dette et les obligations locatives	790 722	119 819	177 582	131 969	361 353
Total des obligations contractuelles	4 000 898	503 989	1 175 319	565 709	1 755 882

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 :

<i>(non audité)</i> Engagements	Exigences	Au 31 décembre 2025
Ratio dette consolidée/BAIIA [ratio entre la dette totale, déduction faite de la trésorerie, plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme, et le bénéfice avant intérêts, impôt sur le résultat et amortissement (« BAIIA »), en incluant le BAIIA ajusté lié aux acquisitions d'entreprises pour les douze derniers mois]	< 3,50	2,49
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	3,83

La mesure de la dette consolidée figurant dans le ratio bancaire ci-dessus comprend 140,9 M\$ de lettres de crédit et 101,0 M\$ de contrepartie conditionnelle.

Au 31 décembre 2025, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 140,9 M\$ (129,8 M\$ au 31 décembre 2024).

Au 31 décembre 2025, la Société avait des engagements d'achat de 18,8 M\$ et des bons de commande totalisant 2,5 M\$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location (31 décembre 2024 – 35,6 M\$ et 26,7 M\$ respectivement).

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 38,6 M\$, ou 0,47 \$ par action ordinaire, pour le quatrième trimestre de 2025. Le 17 février 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 38,6 M\$, qui sera déclaré en mars et versé le 15 avril 2026 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 mars 2026.

Actions en circulation et régimes à base d'actions

Un total de 82 151 032 actions ordinaires étaient en circulation au 31 décembre 2025 (84 408 437 au 31 décembre 2024). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 31 décembre 2025 et le 17 février 2026. Le nombre moyen d'actions diluées pour le trimestre clos le 31 décembre 2025 était de 82 421 338 actions comparativement à 85 151 136 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 l'exercice clos le 31 décembre 2025 était de 83 414 310 actions comparativement à 85 243 108 actions pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Au 31 décembre 2025, le nombre d'options d'achat d'actions ordinaires en circulation émises en vertu du régime d'options d'achat d'actions de la Société était de 53 999 (277 889 au 31 décembre 2024), dont 53 999 (277 889 au 31 décembre 2024) pouvaient être exercées. Chaque option d'achat d'actions donne droit à son titulaire d'acheter une action ordinaire de la Société à un prix d'exercice fondé sur le cours moyen pondéré en fonction du volume des actions de la Société pour les cinq jours de bourse précédant immédiatement la date d'effet de l'octroi.

Au 31 décembre 2025, le nombre d'unités d'action restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 192 554 (157 117 au 31 décembre 2024). Le 18 février 2025, la Société a accordé un total de 61 829 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les droits relatifs aux UAR seront acquis en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires. La juste valeur des UAR est déterminée comme étant la juste valeur du cours de l'action à la date de l'octroi et est comptabilisée comme surplus d'apport en tant que charge de rémunération à base d'actions, au cours de la période d'acquisition. La juste valeur des UAR accordées était de 129,66 \$ par unité. Le 30 avril 2025, la Société a accordé un total de 31 328 UAR en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. La juste valeur des UAR est déterminée comme étant la juste valeur du cours de l'action à la date de l'octroi et est comptabilisée comme surplus d'apport en tant que charge de rémunération à base d'actions, au cours de la période d'acquisition. La juste valeur des UAR accordées était de 81,03 \$ par unité.

Au 31 décembre 2025, le nombre d'unités d'action de performance (« UAP ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 156 803 (154 620 au 31 décembre 2024). Le 18 février 2025, la Société a accordé un total de 58 143 UAP en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres de la Société. Les UAP seront acquises en février de la troisième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires. La juste valeur des UAP accordées était de 135,51 \$ par unité.

Litiges en cours

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

PERSPECTIVES

Les prévisions de croissance économique nord-américaines des principaux économistes se sont légèrement améliorées malgré la hausse des droits de douane et les préoccupations persistantes concernant l'inflation, à l'incertitude liée aux taux d'intérêt et aux conflits géopolitiques. Les volumes de fret se sont quelque peu stabilisés, bien que la surcapacité continue de définir une grande partie de l'industrie du transport routier. Toutefois, la diversification des activités de la Société dans les marchés industriels et de consommation et dans de nombreux modes de transport, ainsi qu'une attention particulière à l'égard de la qualité des revenus et de l'amélioration de son efficacité opérationnelle ont servi de facteurs d'atténuation. La direction croit que, lorsque la chaîne d'approvisionnement de l'industrie se rationalisera et que le cycle du fret s'améliorera, sa structure de coûts allégée récente et les investissements effectués en temps opportun aideront à obtenir de meilleurs résultats.

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

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 depuis longtemps sur la rentabilité, l'efficacité, la densité du réseau, le service à la clientèle, l'optimisation de la tarification, les revenus par expédition, le maintien en poste des chauffeurs et la gestion prudente de la capacité. Au-delà des défis à court terme de l'industrie, 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, ainsi que les règles d'amortissement supplémentaire des États-Unis qui pourraient possiblement soutenir la demande des consommateurs en 2026 et dans les années suivantes, tandis que son secteur de la logistique est structuré pour tirer parti de l'expansion du commerce électronique et de la production nationale de camions.

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

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

<i>(en millions de dollars US, sauf les données par action)</i>								
	T4 2025	T3 2025	T2 2025	T1 2025	T4 2024	T3 2024	T2 2024	T1 2024
Total des revenus	1 914,0	1 968,7	2 037,6	1 964,4	2 076,9	2 184,6	2 264,5	1 870,8
BAlIA ajusté ¹	279,6	305,4	326,6	259,0	315,3	357,2	380,1	268,4
Bénéfice opérationnel	127,2	153,3	170,2	114,6	160,2	201,2	206,0	151,6
Bénéfice net	71,7	84,7	98,2	56,0	88,1	125,9	115,7	92,8
BPA – de base	0,87	1,02	1,18	0,66	1,04	1,49	1,37	1,10
BPA – dilué	0,87	1,02	1,17	0,66	1,03	1,48	1,36	1,09
Bénéfice net ajusté ¹	89,5	99,1	112,0	64,2	101,8	136,6	145,6	105,5
BPA ajusté – dilué ¹	1,09	1,20	1,34	0,76	1,19	1,60	1,71	1,24

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

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

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS

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

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

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

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

Bénéfice net ajusté : Le bénéfice net ou la perte nette, exclusion faite de l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, de la variation nette de la juste valeur et la désactualisation des contreparties conditionnelles, de la variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, du montant net du gain ou de la perte de change, de la dépréciation des actifs incorporels, du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, du profit ou de la perte sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, de la dépréciation des actifs détenus en vue de la vente, du profit ou de la perte sur la vente d'une entreprise et les charges directement attribuables à la vente et la restructuration associés aux acquisitions d'entreprise 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 ajusté est présenté afin d'améliorer la comparabilité de la mesure et d'aider la Société à évaluer sa performance.

BAIIA sectoriel ajusté se rapporte au bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) avant amortissement, dépréciation des actifs incorporels, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, profit ou perte sur la vente d'une entreprise, de terrains et bâtiments, et d'actifs détenus en vue de la vente et profit ou perte sur la cession d'immobilisations incorporelles et la restructuration liée aux acquisitions d'entreprises. La direction est d'avis que le BAIIA ajusté est une mesure complémentaire utile. Le BAIIA 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 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
Bénéfice net	71 652	88 115	131 386	310 553	422 484	504 877
Charges financières, montant net	38 438	43 489	23 263	159 956	158 239	80 871
Charge d'impôt sur le résultat	17 104	28 629	43 608	94 807	138 239	171 887
Amortissement des immobilisations corporelles	85 141	90 641	64 053	350 902	332 580	249 835
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	42 915	43 515	34 901	172 762	169 505	132 112
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 746	20 401	16 701	86 840	79 984	60 028
Perte sur la vente d'une entreprise	—	—	—	—	—	3 011
Restructuration à la suite d'une acquisition d'entreprise	—	—	—	—	19 748	—
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	—	92	—	40
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2 632	529	7 026	(5 382)	192	(14 721)
BAIIA ajusté	279 628	315 319	320 938	1 170 530	1 320 971	1 187 940

Rapprochement du BAIIA sectoriel ajusté :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	61 542	70 326	259 953	361 235
Amortissement	48 636	52 246	200 461	213 524
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	87	—
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	5 014	1 023	4 139	2 549
Profit sur la vente d'immobilisations incorporelles	—	—	—	—
BAIIA ajusté	115 192	123 595	464 640	577 308
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	48 196	59 652	220 145	252 435
Amortissement	85 131	88 268	346 025	307 244
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2 382)	(494)	(9 521)	(2 321)
BAIIA ajusté	130 945	147 426	556 649	557 358
Logistique				
Bénéfice opérationnel	31 291	42 896	131 279	182 363
Amortissement	15 954	15 225	62 740	60 419
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	5	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	—	—	(36)
BAIIA ajusté	47 245	58 121	194 024	242 746
Siège social				
Perte opérationnelle	(13 835)	(12 641)	(46 061)	(77 071)
Amortissement	81	(1 182)	1 278	882
Restructuration liée aux acquisitions d'entreprises	—	—	—	19 748
BAIIA ajusté	(13 754)	(13 823)	(44 783)	(56 441)

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

Le **dividende annualisé** est calculé en annualisant la sortie de trésorerie du dividende le plus récent émis et en divisant par les flux de trésorerie disponibles sur les douze derniers mois. La direction estime que cette mesure donne une idée du montant des liquidités disponibles qui seront utilisées pour financer le dividende et, par conséquent, de ce qui peut être utilisé à d'autres fins. Le dividende annualisé au 31 décembre 2025 était de 17,8 %.

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

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

Rapprochement et conversion des flux de trésorerie disponibles :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Bénéfice net	71 652	88 115	310 553	422 484
Charges financières, montant net	38 438	43 489	159 956	158 239
Charge d'impôt sur le résultat	17 104	28 629	94 807	138 239
Amortissement des immobilisations corporelles	85 141	90 641	350 902	332 580
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	42 915	43 515	172 762	169 505
Amortissement des immobilisations incorporelles	21 746	20 401	86 840	79 984
Restructuration à la suite d'une acquisition d'entreprise	—	—	—	19 748
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	92	—
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2 632	529	(5 382)	192
BAIIA ajusté	279 628	315 319	1 170 530	1 320 971
Dépenses en immobilisations, montant net	(39 243)	(32 172)	(162 164)	(255 932)
BAIIA ajusté moins les dépenses nettes en immobilisations	240 385	283 147	1 008 366	1 065 039
Conversion des flux de trésorerie disponibles	86,0 %	89,8 %	86,1 %	80,6 %

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)	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
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
Au 31 décembre 2024*						
Total de l'actif	2 618 714	3 393 992	1 098 617	54 503	—	7 165 826
Immobilisations incorporelles	396 533	1 511 355	734 736	309	—	2 642 933
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	2 222 181	1 882 637	363 881	54 194	—	4 522 893

* Retraité pour ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke de l'année précédente (voir note 5c des états financiers consolidés audités)

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

<i>(non audité) (en milliers de dollars US)</i>	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 31 décembre 2025						
Additions de matériel roulant	21 504	24 615	432	—	—	46 551
Additions d'équipement	7 230	892	538	—	—	8 660
Produit de la vente de matériel roulant	(1 964)	(13 959)	(45)	—	—	(15 968)
Produit de la vente d'équipement	—	—	—	—	—	—
Dépenses en immobilisations, montant net	26 770	11 548	925	—	—	39 243
Trimestre clos le 31 décembre 2024						
Additions de matériel roulant	14 405	27 779	1 712	—	—	43 896
Additions d'équipement	3 104	2 025	19	126	—	5 274
Produit de la vente de matériel roulant	(2 859)	(14 037)	(102)	—	—	(16 998)
Produit de la vente d'équipement	—	—	—	—	—	—
Dépenses en immobilisations, montant net	14 650	15 767	1 629	126	—	32 172
Exercice clos le 31 décembre 2025						
Additions de matériel roulant	51 925	146 464	3 077	—	—	201 466
Additions d'équipement	14 411	4 376	2 774	275	—	21 836
Produit de la vente de matériel roulant	(10 269)	(50 553)	(204)	(88)	—	(61 114)
Produit de la vente d'équipement	(24)	—	—	—	—	(24)
Dépenses en immobilisations, montant net	56 043	100 287	5 647	187	—	162 164
Exercice clos le 31 décembre 2024						
Additions de matériel roulant	122 125	168 166	5 161	—	—	295 452
Additions d'équipement	21 509	6 441	589	730	—	29 269
Produit de la vente de matériel roulant	(19 23)	(48 745)	(189)	(606)	—	(68 774)
Produit de la vente d'équipement	—	(15)	—	—	—	(15)
Dépenses en immobilisations, montant net	124,4	125 847	5 561	124	—	255 932

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 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2025	2024	2023	2025	2024	2023
Charges opérationnelles	1 786 798	1 916 654	1 770 421	7 319 355	7 677 868	6 763 532
Perte sur la vente d'une entreprise	—	—	—	—	—	(3 011)
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	—	(92)	—	(40)
Profit (perte), net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2 632)	(529)	(7 026)	5 382	(192)	14 721
Restructuration à la suite d'une acquisition d'entreprise	—	—	—	—	(19 748)	—
Charges opérationnelles ajustées	1 784 166	1 916 125	1 763 395	7 324 645	7 657 928	6 775 202
Revenus liés à la surcharge de carburant	(234 334)	(250 212)	(294 564)	(971 632)	(1 092 204)	(1 104 281)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 549 832	1 665 913	1 468 831	6 353 013	6 565 724	5 670 921
Revenus avant la surcharge de carburant	1 679 658	1 826 675	1 674 114	6 913 039	7 304 626	6 416 886
Ratio d'exploitation ajusté	92,3 %	91,2 %	87,7 %	91,9 %	89,9 %	88,4 %

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Transport de lots brisés				
Total des revenus	792 477	876 140	3 270 514	3 702 934
Total des charges opérationnelles	730 935	805 814	3 010 561	3 341 699
Bénéfice opérationnel	61 542	70 326	259 953	361 235
Charges opérationnelles	730 935	805 814	3 010 561	3 341 699
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	(87)	—
Perte, nette de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(5 014)	(1 023)	(4 139)	(2 549)
Charges opérationnelles ajustées	725 921	804 791	3 006 335	3 339 150
Revenus liés à la surcharge de carburant	(131 961)	(138 849)	(540 306)	(617 207)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	593 960	665 942	2 466 029	2 721 943
Revenus avant la surcharge de carburant	660 516	737 291	2 730 208	3 085 727
Ratio d'exploitation ajusté	89,9 %	90,3 %	90,3 %	88,2 %
Transport de lots brisés – Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés – États-Unis	422 927	484 034	1 814 138	2 113 797
Transport de lots brisés – Canada	124 021	134 653	507 462	551 440
Livraison de colis et courrier	123 269	125 033	446 046	445 409
Éliminations	(9 701)	(6 429)	(37 438)	(24 919)
	660 516	737 291	2 730 208	3 085 727
Transport de lots brisés – Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport de lots brisés – États-Unis	78 419	80 170	328 581	375 768
Transport de lots brisés – Canada	28 161	30 119	116 388	136 387
Livraison de colis et courrier	26 070	29 421	98 296	109 037
Éliminations	(689)	(861)	(2 959)	(3 985)
	131 961	138 849	540 306	617 207
Transport de lots brisés – Bénéfice opérationnel				
Transport de lots brisés – États-Unis	14 869	12 150	84 011	143 683
Transport de lots brisés – Canada	22 670	25 570	97 760	119 117
Livraison de colis et courrier	24 003	32 606	78 182	98 435
	61 542	70 326	259 953	361 235
Transport de lots brisés – États-Unis				
Charges opérationnelles**	486 477	552 054	2 058 708	2 345 882
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	(69)	—	(69)	—
Perte, nette de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(4 945)	(1 023)	(5 166)	(2 549)
Charges opérationnelles ajustées	481 463	551 031	2 053 473	2 343 333
Revenus liés à la surcharge de carburant	(78 419)	(80 170)	(328 581)	(375 768)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	403 044	470 861	1 724 892	1 967 565
Revenus avant la surcharge de carburant	422 927	484 034	1 814 138	2 113 797
Ratio d'exploitation ajusté	95,3 %	97,3 %	95,1 %	93,1 %
Transport de lots brisés – Canada				
Charges opérationnelles**	129 512	139 202	526 090	568 710
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	(5)	—	(5)	—
Profit sur la vente de terrains et bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente	5	—	1 027	—
Charges opérationnelles ajustées	129 512	139 202	527 112	568 710
Revenus liés à la surcharge de carburant	(28 161)	(30 119)	(116 388)	(136 387)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	101 351	109 083	410 724	432 323
Revenus avant la surcharge de carburant	124 021	134 653	507 462	551 440
Ratio d'exploitation ajusté	81,7 %	81,0 %	80,9 %	78,4 %
Livraison de colis et courrier				
Charges opérationnelles**	125 336	121 848	466 160	456 011
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	—	—	(13)	—
Charges opérationnelles ajustées	125 336	121 848	466 147	456 011
Revenus liés à la surcharge de carburant	(26 070)	(29 421)	(98 296)	(109 037)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite de la surcharge de carburant	99 266	92 427	367 851	346 974
Revenus avant la surcharge de carburant	123 269	125 033	446 046	445 409
Ratio d'exploitation ajusté	80,5 %	73,9 %	82,5 %	77,9 %

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

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2025	2024	2025	2024
Transport de lots complets				
Total des revenus	761 247	786 338	3 097 231	2 937 305
Total des charges opérationnelles	713 051	726 686	2 877 086	2 684 870
Bénéfice opérationnel	48 196	59 652	220 145	252 435
Charges opérationnelles	713 051	726 686	2 877 086	2 684 870
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2 382	494	9 521	2 321
Charges opérationnelles ajustées	715 433	727 180	2 886 607	2 687 191
Revenus liés à la surcharge de carburant	(87 068)	(93 098)	(363 810)	(385 765)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	628 365	634 082	2 522 797	2 301 426
Revenus avant la surcharge de carburant	674 179	693 240	2 733 421	2 551 540
Ratio d'exploitation ajusté	93,2 %	91,5 %	92,3 %	90,2 %
Transport de lots complets – Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets – Canada	62 718	76 282	266 842	307 958
Transport spécialisé de lots complets	613 771	619 054	2 475 347	2 252 699
Éliminations	(2 310)	(2 096)	(8 768)	(9 117)
	674 179	693 240	2 733 421	2 551 540
Transport de lots complets – Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets – Canada	9 411	11 473	39 822	52 122
Transport spécialisé de lots complets	77 756	81 814	324 700	334 698
Éliminations	(99)	(189)	(712)	(1 055)
	87 068	93 098	363 810	385 765
Transport de lots complets – Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets – Canada	5 611	7 408	33 312	30 287
Transport spécialisé de lots complets	42 584	52 244	186 833	222 148
	48 195	59 652	220 145	252 435
Transport conventionnel de lots complets – Canada				
Charges opérationnelles**	66 518	80 347	273 352	329 793
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	3	—	7 086	—
Charges opérationnelles ajustées	66 521	80 347	280 438	329 793
Revenus liés à la surcharge de carburant	(9 411)	(11 473)	(39 822)	(52 122)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	57 110	68 874	240 616	277 671
Revenus avant la surcharge de carburant	62 718	76 282	266 842	307 958
Ratio d'exploitation ajusté	91,1 %	90,3 %	90,2 %	90,2 %
Transport spécialisé de lots complets				
Charges opérationnelles**	648 943	648 624	2 613 214	2 365 249
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2 379	494	2 435	2 321
Charges opérationnelles ajustées	651 322	649 118	2 615 649	2 367 570
Revenus liés à la surcharge de carburant	(77 756)	(81 814)	(324 700)	(334 698)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	573 566	567 304	2 290 949	2 032 872
Revenus avant la surcharge de carburant	613 771	619 054	2 475 347	2 252 699
Ratio d'exploitation ajusté	93,4 %	91,6 %	92,6 %	90,2 %

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

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

Rapprochement du rendement du capital investi par secteur :

(non audité) (en milliers de dollars US)	Au 31 décembre	
	2025	2024
Transport de lots brisés		
Bénéfice opérationnel	259 953	361 235
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	87	—
Perte, nette de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	4 139	2 549
Amortissement des immobilisations incorporelles	12 281	12 531
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	276 460	376 315
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	203 198	276 592
Immobilisations incorporelles	407 691	396 532
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 812 344	1 950 589
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(577 390)	(658 208)
Total du capital investi, exercice en cours	1 642 645	1 688 913
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	396 532	378 623
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 950 589	2 038 638
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(658 208)	(703 722)
Total du capital investi, exercice précédent	1 688 913	1 713 539
Capital investi moyen	1 665 779	1 701 226
Rendement du capital investi	12,2 %	16,3 %
Transport de lots brisés – colis et courrier		
Bénéfice opérationnel	78 182	98 435
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	13	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	534	595
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	78 729	99 030
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	57 866	72 787
Immobilisations incorporelles	176 842	168 280
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	241 021	203 719
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(59 651)	(57 530)
Total du capital investi, exercice en cours	358 212	314 469
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	168 280	183 841
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	203 719	175 336
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(57 530)	(53 870)
Total du capital investi, exercice précédent	314 469	305 307
Capital investi moyen	336 341	309 888
Rendement du capital investi	17,2 %	23,5 %
Transport de lots brisés – Canada		
Bénéfice opérationnel	97 760	119 117
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	5	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1 027)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	6 664	7 071
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	103 402	126 188
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	76 000	92 748
Immobilisations incorporelles	163 946	158 936
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	381 294	386 814
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(69 972)	(68 546)
Total du capital investi, exercice en cours	475 268	477 204
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	158 936	184 025
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	386 814	418 217
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(68 546)	(78 384)
Total du capital investi, exercice précédent	477 204	523 858
Capital investi moyen	476 236	500 531
Rendement du capital investi	16,0 %	18,5 %

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

(non audité) (en milliers de dollars US)	2025	Au 31 décembre 2024*
Transport de lots complets		
Bénéfice opérationnel	220 145	252 435
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(9 521)	(2 321)
Amortissement des immobilisations incorporelles	36 952	33 532
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	247 576	283 646
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	181 968	208 480
Immobilisations incorporelles	1 521 007	1 491 373
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 853 432	1 882 636
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(273 960)	(288 609)
Total du capital investi, exercice en cours	3 100 479	3 085 400
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 424 244	857 666
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	2 026 835	1 146 497
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(280 932)	(151 404)
Total du capital investi, exercice précédent	3 170 147	1 852 759
Capital investi moyen	3 135 313	2 469 080
Rendement du capital investi	5,8 %	8,4 %
Transport conventionnel de lots complets – Canada		
Bénéfice opérationnel	33 312	30 287
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(7 086)	—
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 654	2 286
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	27 880	32 573
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	20 492	23 941
Immobilisations incorporelles	116 700	114 181
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	174 915	202 560
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(33 212)	(29 470)
Total du capital investi, exercice en cours	258 403	287 271
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	114 181	121 871
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	202 560	210 872
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(29 470)	(26 866)
Total du capital investi, exercice précédent	287 271	305 877
Capital investi moyen	272 837	296 574
Rendement du capital investi	7,5 %	8,1 %
Transport spécialisé de lots complets		
Bénéfice opérationnel	186 833	222 148
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2 435)	(2 321)
Amortissement des immobilisations incorporelles	35 298	31 246
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	219 696	251 073
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	161 477	184 539
Immobilisations incorporelles	1 404 307	1 377 192
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 678 517	1 680 076
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(240 748)	(259 139)
Total du capital investi, exercice en cours	2 842 076	2 798 129
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 310 063	735 795
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	1 824 275	935 625
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(251 462)	(124 538)
Total du capital investi, exercice précédent	2 882 876	1 546 882
Capital investi moyen	2 862 476	2 172 506
Rendement du capital investi	5,6 %	8,5 %

* Retraité pour tenir compte des ajustements aux montants provisoires du regroupement d'entreprises de Daseke pour l'exercice précédent (voir la note 5c des états financiers consolidés audités)

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

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2025	Au 31 décembre 2024
Logistique		
Bénéfice opérationnel	131 279	182 363
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	5	—
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	—	(36)
Amortissement des immobilisations incorporelles	36 875	33 829
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	168 159	216 156
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	123 597	158 875
Immobilisations incorporelles	933 876	734 736
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	445 552	363 880
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions	(200 980)	(213 747)
Total du capital investi, exercice en cours	1 178 448	884 869
Immobilisations incorporelles, exercice précédent	734 736	782 923
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles, exercice précédent	363 880	357 251
moins : Fournisseurs et autres payables, impôts à payer et provisions, exercice précédent	(213 747)	(220 328)
Total du capital investi, exercice précédent	884 869	919 846
Capital investi moyen	1 031 659	902 358
Rendement du capital investi	12,0 %	17,6 %

Rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis : La direction croit que le RCI au niveau des secteurs est une mesure utile de l'efficacité de l'utilisation des fonds en capital. Le rendement du capital investi pour le secteur du transport de lots brisés aux États-Unis a été modifié de façon à éliminer du bénéfice opérationnel moins les exclusions l'incidence du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, ainsi que du capital investi moyen afin de faire correspondre le capital au prix d'acquisition.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars US)</i>	2025	Au 31 décembre 2024
Transport de lots brisés – États-Unis		
Bénéfice opérationnel	84 011	143 683
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	69	—
Perte, nette de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	5 166	2 549
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 083	4 865
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions	94 329	151 097
Impôt sur le résultat	26,5 %	26,5 %
Bénéfice opérationnel, déduction faite des exclusions, après impôt	69 332	111 056
Immobilisations incorporelles	66 903	69 316
Total des actifs, excluant les immobilisations incorporelles	1 190 029	1 360 056
moins : Total du passif	(447 767)	(532 132)
Total du capital investi, exercice en cours	809 165	897 240
Total du capital investi, prix d'acquisition	874 372	874 372
Capital investi moyen	841 769	885 806
Rendement du capital investi	8,2 %	12,5 %

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 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 (« ACEUM ») est entré en vigueur en juillet 2020. Selon le Bureau du représentant au Commerce des É.-U., l'ACEUM a notamment pour objectif de moderniser le commerce des aliments et de l'agriculture, de faire progresser les règles d'origine pour les automobiles et les camions, et d'améliorer la protection de la propriété intellectuelle. Bien que l'AEUMC soit actuellement en vigueur, il fera l'objet d'un examen conjoint obligatoire en 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 le début de l'hiver. Les produits d'exploitation pourraient également baisser en raison des intempéries et des vacances, étant donné que les produits d'exploitation sont directement reliés aux nombres de journées de travail des expéditeurs. Au même moment, les frais d'exploitation pourraient augmenter et l'efficacité du carburant pourrait baisser en raison du fonctionnement des moteurs au ralenti et du fait que les intempéries occasionnent une augmentation de la fréquence des accidents, une augmentation des réclamations et une hausse des frais liés à la réparation de l'équipement. La Société pourrait également subir les contrecoups d'événements liés aux conditions climatiques ou imprévus, y compris des tornades, des ouragans, des blizzards, des tempêtes de verglas, des inondations et des incendies, qui peuvent augmenter en fréquence et en gravité en raison des changements climatiques, ainsi que d'autres catastrophes d'origine humaine. Ces événements pourraient perturber les approvisionnements en carburant, faire augmenter les frais de carburant, perturber les envois ou les trajets, perturber les économies régionales, endommager ou détruire des biens de la Société ou avoir une incidence défavorable sur l'entreprise ou la situation financière de clients de la Société. Chacun de ces éléments peut avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation de la Société ou accroître la volatilité de ces résultats d'exploitation.

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

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

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

Les conditions économiques qui font diminuer la demande de services d'expédition et augmenter l'offre de camions et de remorques peuvent exercer une pression à la baisse sur les tarifs et l'utilisation de l'équipement, ce qui pourrait faire baisser la productivité des actifs. Les risques

associés à ces facteurs prennent plus d'importance lorsque l'économie est affaiblie. Parmi les principaux risques qui pourraient survenir au cours de ces périodes, il y a notamment les suivants :

- la Société pourrait connaître une réduction de l'ensemble du transport de marchandises, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'utilisation des actifs de la Société;
- les circuits pour le transport de marchandises pourraient être modifiés du fait que les chaînes d'approvisionnement ont été complètement revues, ce qui entraînerait un déséquilibre entre la capacité de la Société d'offrir des services de transport et la demande des clients pour de tels services;
- dans le but d'obtenir des chargements, la Société pourrait être contrainte d'accepter un plus grand nombre de chargements de courtiers de fret, dont les tarifs sont généralement plus bas, ou être contrainte d'accepter un plus grand nombre de miles ne générant pas de revenus;
- la Société peut augmenter la taille de sa flotte pendant les périodes où la demande pour le fret est élevée, mais les concurrents de la Société pourraient augmenter également leur capacité au même moment, et la Société pourrait subir des pertes supérieures à celles de ses concurrents si, en conséquence d'une baisse de la demande pour des services de fret, la Société était forcée de vendre à perte certains actifs;
- des clients pourraient, dans le but de diminuer leurs coûts, demander des soumissions de services de transport de marchandises auprès de diverses sociétés de camionnage ou choisir des concurrents qui offrent des tarifs moins élevés que ceux de la Société, ce qui obligerait cette dernière à baisser ses tarifs ou à renoncer à un certain volume de marchandises;
- le fait de ne pas avoir accès à des sources courantes de crédit ou à des prêts pour l'obtention de capitaux pourrait entraîner une incapacité à assurer un financement par le crédit selon des modalités satisfaisantes.

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

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

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

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 écloison va créer une grande incertitude au sujet de ces mesures, y compris les obligations liées aux vaccins, aux tests et au port du masque, lesquelles pourraient limiter la capacité de la Société à répondre à la demande de la clientèle, mais aussi à réduire cette demande. De plus, les obligations imposées par le gouvernement en matière de vaccins, de tests et de masques peuvent accroître le roulement de personnel de la Société et rendre le recrutement plus difficile, en particulier parmi les chauffeurs de la Société.

Certains employés de bureau de la Société peuvent être amenés à travailler à distance, ce qui pourrait perturber dans une certaine mesure les activités de nos équipes de direction, d'affaires, des finances et de la communication de l'information financière. En raison des crises de santé publique, ou autres épidémies similaires, la Société pourrait connaître une augmentation du nombre d'absences ou de cessations d'emploi parmi ses conducteurs et son personnel non conducteur, ce qui pourrait nuire considérablement aux résultats d'exploitation de la Société.

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

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

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

Fluctuations des taux d'intérêt. Les flux de trésorerie futurs de la Société en lien avec les passifs financiers à taux variable pourraient être influencés par des variations des taux d'intérêt de référence comme le taux des acceptations bancaires ou le taux de financement à un jour garanti publié par la Federal Reserve Bank of New York (« SOFR »). De plus, la Société est exposée aux profits et aux pertes découlant des variations des taux d'intérêt par l'entremise de ses instruments financiers dérivés, qui sont comptabilisés à la juste valeur.

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

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

Bien que la Société ait mis en place des programmes de surcharge de carburant avec la majorité de ses clients, lesquels programmes ont par le passé aidé la Société à contrebalancer les principaux impacts négatifs de la hausse des prix du carburant, la Société doit également engager des coûts de carburant qui ne peuvent être recouverts même à l'égard des clients avec lesquels la Société maintient des programmes de surcharge de

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

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

La Société a souscrit une police d'assurance automobile complète dont la garantie s'élève à 10 M\$ CA par sinistre. Cette police couvre les blessures corporelles, les dommages matériels et la responsabilité civile commerciale générale pour son programme d'assurance canadien (sous réserve de certaines exceptions). La Société détient des polices d'assurance complètes d'une limite de 10 M\$ US par événement et divers programmes de transfert de risques avec des rétentions auto-assurées de 1 M\$ US à 5 M\$US pour certaines filiales américaines relativement à leurs polices d'assurance automobile. La Société détient des polices d'assurance de première ligne d'une limite de 10 M\$ US par événement et divers programmes de transfert de risques avec des rétentions autoassurées allant de 1 M\$ US à 3 M\$ US pour certaines filiales américaines en matière de responsabilité civile commerciale. La Société conserve des franchises de 1 M\$ US et de 5 M\$ US par événement pour les demandes d'indemnisation des accidents du travail pour un nombre limité de filiales américaines. La couverture responsabilité civile de la Société a une limite totale de 90 M\$ US par événement pour ses divisions canadienne et américaine, où la Société conserve une rétention autoassurée de 20 M\$ US dans l'excédent de 80 M\$ US sur 10 M\$ US, sous réserve de certaines exceptions.

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

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

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

La syndicalisation des employés de la Société dans d'autres unités commerciales, des changements défavorables des modalités des conventions collectives, ou encore des grèves réelles ou imminentes, les arrêts de travail ou les ralentissements, pourraient avoir une incidence négative importante sur les activités de la Société, la fidélisation de la clientèle, les résultats d'exploitation, la situation financière et les liquidités, et pourraient entraîner une perturbation importante ou des inefficacités dans ses activités, pour les raisons suivantes :

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

Les conventions collectives de la Société comportent des dates d'échéance diverses dont la dernière est en décembre 2029. Dans un petit nombre de cas, la date d'échéance de la convention collective est passée; dans de tels cas, la Société est généralement en train de renégocier la convention. La Société ne peut prédire l'incidence que pourraient avoir sur ses activités l'une ou l'autre de ces nouvelles conventions collectives ou le défaut de conclure ces conventions à l'expiration des conventions actuellement en vigueur.

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

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

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

Les pénuries de chauffeurs sont plus importantes durant les périodes d'expansion économique, tandis que des occasions d'emplois de remplacement, y compris dans les secteurs de la construction et de la fabrication, qui peuvent offrir une meilleure rémunération et/ou plus de temps à la maison, sont plus nombreuses et que la demande pour le fret augmente, ou durant les périodes de ralentissement économique, au cours desquelles des prestations d'assurance-emploi peuvent être accordées et que le financement est limité pour les entrepreneurs indépendants qui veulent acheter de l'équipement, ou la rareté ou l'augmentation des prêts pour les étudiants qui cherchent une aide financière pour payer leurs cours de conduite. De plus, les inscriptions dans les écoles de conduite pourraient être encore plus limitées par les exigences de distanciation sociale, les obligations de vaccination, de tests et de port du masque, et d'autres exigences réglementaires qui réduisent le nombre de chauffeurs admissibles. Le manque de stationnements adéquats pour les camions sur les autoroutes américaines et la congestion créée par des défaillances au chapitre du financement des autoroutes peuvent faire en sorte qu'il soit plus compliqué pour les chauffeurs de respecter les règlements sur les heures de service, ce qui constitue une source de stress supplémentaire pour les chauffeurs et contribue à réduire le bassin de chauffeurs admissibles. La Société utilise des équipes de deux chauffeurs de camion pour les chargements urgents, ce qui augmente encore davantage le nombre de chauffeurs que la Société doit recruter et fidéliser, en comparaison des envois qui ne nécessitent qu'un seul chauffeur par camion. La Société suit également des normes d'embauche des chauffeurs, ce qui pourrait réduire encore davantage le bassin de chauffeurs susceptibles

d'être embauchés par la Société. Si la Société n'est pas en mesure de continuer d'attirer et de fidéliser un nombre suffisant de chauffeurs, elle pourrait être obligée, entre autres choses, d'ajuster leur rémunération, d'augmenter le nombre de camions sans chauffeur de la Société ou d'exploiter ses activités avec moins de camions, et elle pourrait éprouver des difficultés à respecter les demandes d'expédition, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur la croissance et la rentabilité de la Société.

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

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

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

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

En septembre 2019, la Californie a adopté une nouvelle loi, A.B. 5 (« AB5 »), ce qui rendait plus difficile pour les travailleurs d'être considérés comme entrepreneurs indépendants (par opposition aux employés). La loi AB5 prévoit que le « critère ABC » à trois volets doit être utilisé pour déterminer la classification des travailleurs dans les revendications salariales. Selon le critère ABC, un travailleur est présumé être un employé, et le fardeau de démontrer son statut d'entrepreneur indépendant incombe à l'entreprise qui l'embauche et ce statut doit satisfaire aux trois critères suivants : a) le travailleur est libre de tout contrôle et de toute direction dans la prestation des services; b) il effectue un travail en dehors du cours normal des activités de l'entreprise qui l'embauche; c) le travailleur exerce habituellement un métier, une profession ou une entreprise indépendants. La façon dont la loi AB5 sera appliquée reste à déterminer. Toutefois, en janvier 2021, la Cour suprême de la Californie a statué que le critère ABC pouvait s'appliquer rétroactivement à tous les cas qui n'étaient pas encore définitifs à la date de la décision initiale, soit avril 2018. Alors que la Loi devait entrer en vigueur en janvier 2020, un juge fédéral américain en Californie a émis une injonction préliminaire interdisant son application dans l'industrie du camionnage pendant la poursuite déposée par la California Trucking Association (« CTA ») afin d'invalider la Loi AB5. La Ninth Circuit

a rejeté le raisonnement qui sous-tendait l'injonction en avril 2021, jugeant que la loi fédérale américaine n'avait pas préséance sur la Loi AB5, mais a accordé un sursis pour la mise en œuvre du mandat de la loi AB5 en juin 2021 (empêchant son application et poursuivant temporairement l'injonction), pendant que la CTA demandait à la Cour suprême des États-Unis (la « Cour suprême ») de réviser la décision. En novembre 2021, la Cour suprême a demandé au solliciteur général des États-Unis de se prononcer sur cette affaire. L'injonction demeurera en vigueur jusqu'à ce que la Cour suprême décide d'entendre ou non la cause. Bien que la suspension du mandat de Loi AB5 accorde un délai temporaire à l'application de la Loi AB5, on ne sait toujours pas combien de temps durera ce délai, et si la CTA aura gain de cause pour faire invalider la Loi. Il est également possible que la Loi AB5 entraîne l'adoption d'une législation similaire dans des États autres que la Californie, ce qui pourrait nuire aux résultats d'exploitation et à la rentabilité de la Société.

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

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

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

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

Plusieurs des récentes acquisitions de la Société comprenaient l'achat d'actions de sociétés existantes. Ces acquisitions, ainsi que les acquisitions de la quasi-totalité des actifs d'une société, pourraient exposer la Société à des obligations relativement à des mesures prises par une entreprise acquise et sa direction avant que la Société n'en fasse l'acquisition. La vérification diligente effectuée par la Société dans le cadre d'une acquisition

et les garanties contractuelles ou les indemnités que la Société reçoit des vendeurs des entreprises acquises pourraient être insuffisantes pour protéger la Société de toute responsabilité ou pour compenser la Société. Les déclarations des vendeurs ne sont valables que pendant certaines périodes après la clôture. Une importante obligation associée à une acquisition, plus particulièrement dans le cas où il n'y a aucun droit à indemnisation, pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation, la situation financière et la liquidité de la Société.

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

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

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

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

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

Les activités de transport de la Société et ses biens immobiliers sont soumis, tant au Canada, aux États-Unis et au Mexique, à des lois, règlements et normes sur l'environnement, de compétence fédérale, provinciale, d'État, municipale et locale, qui ont une grande portée et qui sont en constante évolution, visant, entre autres, les émissions atmosphériques, la gestion des contaminants, dont les substances dangereuses et d'autres matières

(ce qui inclut leur production, leur manipulation, leur entreposage, leur transport et leur élimination), les déversements et les mesures de correction des incidences environnementales (y compris la contamination du sol et de l'eau, notamment des eaux souterraines). Le risque lié à la responsabilité environnementale est inhérent aux activités de transport, aux activités antérieures associées à ces activités, ainsi qu'à la propriété, à la gestion et au contrôle de biens immobiliers.

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

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

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

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

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

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

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

L'endettement de la Société pourrait augmenter de temps à autre pour différentes raisons, y compris en conséquence d'acquisitions ou de fluctuations de ses résultats d'exploitation et de ses dépenses en immobilisations. Les ententes régissant l'endettement de la Société, y compris les facilités de crédit et le prêt à terme, arrivent à échéance à diverses dates allant de 2026 à 2043. Rien ne garantit que ces ententes régissant les emprunts de la Société seront renouvelées ou refinancées ou, si elles le sont, que le renouvellement ou le refinancement aura lieu selon des modalités aussi favorables pour la Société. La capacité de la Société de verser des dividendes aux actionnaires et sa capacité d'acheter de l'équipement nouveau générant des revenus pourrait être compromise si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités de crédit ou son prêt à terme ou d'obtenir un refinancement, ou si ce renouvellement ou ce refinancement, selon le cas, a lieu selon des modalités considérablement moins favorables pour la Société que les modalités actuelles. Si la Société n'est pas en mesure de générer des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles suffisants et d'obtenir du financement selon des modalités qui lui sont favorables dans l'avenir, la Société pourrait devoir limiter la taille de sa flotte de véhicules, conclure des conventions de financement moins favorables ou exploiter son équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

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

Les fournisseurs de camions et de remorques peuvent réduire leur production manufacturière en réponse à la baisse de la demande pour leurs produits en période de ralentissement économique ou de pénurie de pièces. Ceci pourrait avoir une incidence négative importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, en particulier ses charges d'entretien et le maintien en poste des chauffeurs.

La Société a conclu certains contrats de location d'équipement et des ententes de financement assorties d'un versement forfaitaire et final en fin de contrat de location équivalant à la valeur résiduelle que la Société doit recevoir de certains fabricants d'équipement à la vente ou à la reprise dudit équipement au fabricant. Si la Société n'achète pas de nouvel équipement qui déclenche l'obligation de reprise ou si les fabricants d'équipement

ne paient pas la valeur contractuelle à la fin de la durée du contrat de location, la Société pourrait être exposée à des pertes équivalant à l'excédent du versement forfaitaire et final dû à la société de location ou de financement sur le produit de la vente de l'équipement sur le marché libre.

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

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

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

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

Risques liés aux clients et au crédit. La Société fournit des services aux clients principalement au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La concentration des risques de crédit auxquels la Société est exposée reste limitée, vu le nombre important de clients et leur dispersion géographique. En outre, aucun client ne représentait plus de 5 % du total des créances clients de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2024. En général, la Société ne conclut pas des contrats à long terme avec ses principaux clients. Par conséquent, compte tenu de la conjoncture économique, des facteurs liés à l'offre et à la demande dans l'industrie, de la performance de la Société, des initiatives internes des clients de la Société ou d'autres facteurs, les clients de la Société pourraient réduire ou éliminer leur utilisation des services de la Société, ou pourraient menacer de le faire afin d'obtenir de meilleurs tarifs et d'autres concessions de la part de la Société.

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

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

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

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

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

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-divulgaration ou de confidentialité, des exposés des conditions provisoires, des lettres d'intention non contraignantes et d'autres ententes semblables avec des vendeurs et des acheteurs potentiels et effectue des contrôles préalables, le cas échéant. Ces opérations potentielles peuvent être liées à une partie ou à la totalité des quatre secteurs isolables de la Société, c'est-à-dire transport de lots brisés, transport de lots complets et logistique. La stratégie active d'acquisition et de vente de la Société exige beaucoup de temps et de ressources de la part de la direction. Bien que la Société se conforme à ses obligations de divulgation en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables, l'annonce de toute transaction importante par la Société (ou des rumeurs à ce sujet, même si elles ne sont pas fondées) pourrait entraîner une volatilité du prix du marché et du volume de négociation des actions ordinaires. De plus, la Société ne peut prédire la réaction du marché ni des parties prenantes, clients ou concurrents de la Société, à l'annonce d'une telle transaction importante ou à des rumeurs à ce sujet.

Dividendes et rachats d'actions. Le paiement des dividendes futurs et leur montant sont incertains et sont à la seule discrétion du conseil d'administration de la Société et est considéré chaque trimestre. Le paiement des dividendes dépend, entre autres, des flux de trésorerie opérationnels générés par la Société, de ses besoins financiers pour l'exploitation, de l'exécution de sa stratégie de croissance et de la satisfaction des tests de solvabilité imposés par la Loi canadienne sur les sociétés par actions pour la déclaration et le paiement de dividendes. De même, tout rachat futur d'actions par la Société est à la seule discrétion du conseil d'administration et dépend des facteurs décrits ci-dessus. Tout rachat futur d'actions par la Société est incertain.

Attention portée aux facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). Les entreprises font face à 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

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

Conventions qui seront adoptées au cours de périodes futures

Les nouvelles normes et les modifications de normes suivantes ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

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

Modifications à la classification et à l'évaluation des instruments financiers – Modifications à IFRS 9 Instruments financiers et à IFRS 7 Instruments financiers : Informations à fournir

La note 3 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2025 fournit de plus amples renseignements.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

Contrôles et procédures de communication de l'information

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 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 enregistré qui a audité les états financiers consolidés 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 31 décembre 2025, 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 des finances. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, Hearn représentait 4,6 % des actifs courants, 4,4 % des actifs à long terme, 0,8 % des passifs courants, 2,0 % des passifs à long terme, 0,1 % des produits et 0,7 % du résultat net inclus dans les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2025 et pour l'exercice clos 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 31 décembre 2025, aucun changement n'a été apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société qui a eu une incidence importante, ou dont on peut raisonnablement penser qu'il pourrait avoir une incidence importante, sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société.



RAPPORT DU CABINET D'EXPERTS-COMPTABLES INSCRIT ET INDÉPENDANT

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

Nous avons effectué l'audit des états consolidés ci-joints de la situation financière de TFI International Inc. (la « Société ») aux 31 décembre 2025 et 2024, des états consolidés connexes du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés »). À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2025 et 2024, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux normes IFRS de comptabilité publiée par l'International Accounting Standards Board.

Nous avons également effectué l'audit, conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (« PCAOB ») des États-Unis, du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société au 31 décembre 2025 en nous fondant sur les critères établis dans le document Internal Control – Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Commission Treadway et notre rapport daté du 17 février 2026 exprimait une opinion sans réserve sur l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société.

Fondement de l'opinion

La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous sommes un cabinet de comptabilité publique inscrit auprès du PCAOB et nous sommes tenus d'être indépendants de la Société conformément aux lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières et aux règles et règlements applicables de la Securities and Exchange Commission et du PCAOB.

Nous avons effectué nos audits selon les normes du PCAOB. Ces normes requièrent que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Nos audits impliquent la mise en œuvre de procédures en vue d'évaluer les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et la mise en œuvre de procédures pour répondre à ces risques. Ces procédures comprennent le contrôle par sondages d'éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Nos audits comportent également l'appréciation des principes comptables retenus et des estimations comptables importantes faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés. Nous estimons que nos audits constituent un fondement raisonnable à notre opinion.

Question critique de l'audit

La question critique de l'audit communiquée ci-après est un élément découlant de l'audit des états financiers consolidés de la période considérée qui a été communiquée au comité d'audit, ou qui doivent l'être, et qui : 1) portent sur les comptes ou les informations à fournir qui sont significatifs en ce qui a trait aux états financiers consolidés et 2) font intervenir des jugements particulièrement difficiles, subjectifs ou complexes de notre part de l'auditeur. La communication d'une question critique de l'audit ne modifie en rien notre opinion sur les états financiers consolidés pris dans leur ensemble et, en communiquant la question critique de l'audit ci-après, nous n'exprimons pas d'opinions distinctes sur la question critique de l'audit ou sur les comptes ou informations fournies auxquels elles se rapporte.

Appréciation des provisions d'autoassurances

Comme il est mentionné à la note 16 des états financiers consolidés, les provisions d'autoassurance de la Société s'élevaient à 212,0 millions de dollars au 31 décembre 2025. Comme il est mentionné à la note 3 k), la provision d'autoassurance représente la partie non assurée des demandes de règlements en cours à la fin de l'exercice. La provision représente les décaissements futurs estimés qui sont associés à la part d'autoassurance pour des demandes de règlement encourues et déposées en fin d'exercice, mais non encore déclarées, en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. Les évaluations sont basées sur les antécédents de la Société, notamment les tendances relatives aux règlements et aux paiements.

Nous avons déterminé que l'appréciation des provisions d'autoassurance constituait une question critique de l'audit. Des jugements importants de la part de l'auditeur ont été nécessaires dans l'évaluation des sommes qui devront ultimement être payées pour régler ces demandes. Les hypothèses importantes qui ont influé sur l'estimation des provisions incluent la prise en compte de l'historique des demandes de règlement, les facteurs de gravité affectant les montants ultimement payés servant à établir les tendances d'évolution des pertes, et les niveaux actuels et anticipés de coûts par demande de règlement qui permettent l'établissement des ratios de pertes attendues. De plus, les provisions tenaient compte des estimations des demandes de règlement encourues, mais non encore déclarées, et des compétences et connaissances spécialisées qui se sont avérées nécessaires dans l'évaluation des méthodes et des hypothèses actuarielles utilisées dans l'établissement des estimations.

Les procédures qui suivent sont les principales procédures que nous avons mises en œuvre pour traiter cette question critique de l'audit. Nous avons évalué la conception et testé l'efficacité du fonctionnement de certains contrôles internes portant sur le rapprochement et le suivi de la provision d'autoassurance de la Société. En ce qui concerne les demandes de règlement dont l'estimation est déterminée à l'aide de méthodes actuarielles, lesquelles tenaient compte de toutes les demandes de règlement encourues, mais non encore déclarées, nous avons demandé à des professionnels en actuariat possédant des compétences et des connaissances spécialisées de participer à la mission. Ces professionnels nous ont aidés à :

- comparer les méthodes actuarielles d'établissement des réserves de la Société aux normes actuarielles généralement reconnues;
- évaluer les hypothèses employées pour déterminer les provisions, y compris les tendances d'évolution des pertes et les ratios de pertes attendues;
- élaborer une fourchette des provisions attendues, y compris pour les demandes de règlement encourues, mais non encore déclarées, en appliquant des méthodes et des hypothèses actuarielles aux données de la Société et en les comparant aux provisions estimées de la Société.

En ce qui a trait aux demandes de règlement dont l'estimation n'est pas établie au moyen de méthodes actuarielles, pour une sélection de demandes de règlement, nous avons confirmé auprès des avocats externes de la Société l'évaluation des demandes de règlement établie par la Société et toute demande de règlement qui ne serait pas incluse.

 KPMG A.M.L. / S.E.N. C.R.L.

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

Montréal, Canada

Le 17 février 2026



RAPPORT DU CABINET D'EXPERTS-COMPTABLES INSCRIT ET INDÉPENDANT

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

Opinion sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière

Nous avons effectué l'audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière de TFI International Inc. (la « Société ») au 31 décembre 2025 en nous fondant sur les critères établis dans le document Internal Control – Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission. À notre avis, la Société a maintenu, dans tous ses aspects significatifs, un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2025 selon les critères établis dans le document Internal Control – Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission.

Nous avons également effectué l'audit, conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board (« PCAOB ») des États-Unis, des états consolidés de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2025 et 2024, des états consolidés connexes du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les à ces dates ainsi que des notes annexes (collectivement, les « états financiers consolidés »), et notre rapport daté du 17 février 2026 exprimait une opinion sans réserve sur ces états financiers consolidés.

La Société a acquis Hearn Industrial Services (« Hearn ») en 2025, et la direction a exclu, de son appréciation de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société au 31 décembre 2025, le contrôle interne à l'égard de l'information financière de Hearn associé à 4,6 % des actifs courants, à 4,4 % des actifs non courants, à 0,8 % des passifs courants, à 2,0 % des passifs non courants, à 0,1 % des revenus totaux et à 0,7 % du bénéfice net inclus dans les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2025 et pour l'exercice clos à cette date. Notre audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société excluait aussi une évaluation du contrôle interne à l'égard de l'information financière de Hearn.

Fondement de l'opinion

Le maintien d'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière ainsi que l'appréciation, de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière, incluse dans la section « Rapport annuel de la direction sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière » du rapport de gestion de la Société incombent à la direction de celle-ci. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société, sur la base de notre audit. Nous sommes un cabinet de comptabilité publique inscrit auprès du PCAOB et nous sommes tenus d'être indépendants de la Société conformément aux lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières et aux règles et règlements applicables de la Securities and Exchange Commission et du PCAOB.

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes du PCAOB. Ces normes requièrent que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable qu'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière était maintenu, dans tous ses aspects significatifs. Notre audit du contrôle interne à l'égard de l'information financière a comporté l'acquisition d'une compréhension du contrôle interne à l'égard de l'information financière, une évaluation du risque de l'existence d'une faiblesse significative, des tests et une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement du contrôle interne en fonction de notre évaluation du risque, ainsi que la mise en œuvre des autres procédures que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances. Nous estimons que notre audit constitue un fondement raisonnable à notre opinion.

Définition et limites du contrôle interne à l'égard de l'information financière

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière d'une société est un processus conçu pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux principes comptables généralement reconnus. Il comprend les politiques et procédures qui 1) concernent la tenue de dossiers suffisamment détaillés qui donnent une image fidèle des opérations et des cessions d'actifs de la société, 2) fournissent une assurance raisonnable que les opérations sont enregistrées comme il se doit pour établir les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus et que les encaissements et décaissements de la société ne sont faits qu'avec l'autorisation de la direction et du conseil d'administration de la société, et 3) fournissent une assurance raisonnable concernant la prévention ou la détection à temps de toute acquisition, utilisation ou cession non autorisée d'actifs de la société qui pourrait avoir une incidence significative sur les états financiers.

En raison des limites qui lui sont inhérentes, il se peut que le contrôle interne à l'égard de l'information financière ne permette pas de prévenir ou de détecter certaines anomalies. De plus, toute projection du résultat d'une évaluation de son efficacité sur des périodes futures comporte le risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison de changements de situation ou que le niveau de respect des politiques ou des procédures diminue.

KPMG A.R.L. / S.E.N.C.R.L.

Montréal, Canada

Le 17 février 2026

(en milliers de dollars US)

		Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024*
	Note		
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		210 186	-
Clients et autres débiteurs	6	881 432	927 654
Fournitures en stock		19 529	17 962
Impôt sur le revenu à recouvrer		26 074	11 996
Charges payées d'avance		60 035	65 810
Actifs détenus en vue de la vente		11 906	13 627
Actifs courants		1 209 162	1 037 049
Immobilisations corporelles	8	2 779 326	2 891 087
Actifs au titre de droits d'utilisation	9	590 216	536 748
Immobilisations incorporelles	10	2 864 436	2 642 933
Placements	11	24 954	22 097
Autres actifs		30 729	22 188
Actifs d'impôt différé	17	10 412	13 724
Actifs non courants		6 300 073	6 128 777
Total des actifs		7 509 235	7 165 826
Passifs			
Dette bancaire		8 256	6 777
Fournisseurs et autres créditeurs	12	667 246	639 190
Impôt sur le revenu à payer		7 609	11 995
Provisions	16	86 864	99 540
Autres passifs financiers		12 713	15 220
Dette à long terme	13	222 498	93 453
Obligations locatives	14	165 291	152 449
Passifs courants		1 170 477	1 018 624
Dette à long terme	13	2 355 477	2 309 428
Obligations locatives	14	472 473	421 213
Avantages du personnel	15	46 405	70 456
Provisions	16	142 159	159 936
Autres passifs financiers		97 866	4 466
Passifs d'impôt différé	17	546 751	508 428
Passifs non courants		3 661 131	3 473 927
Total des passifs		4 831 608	4 492 551
Capitaux propres			
Capital social	18	1 125 109	1 135 500
Surplus d'apport	18, 20	32 331	30 971
Cumul des autres éléments du résultat global		(257 796)	(331 903)
Résultats non distribués		1 777 983	1 838 707
Total des capitaux propres		2 677 627	2 673 275
Éventualités, lettres de crédit et autres engagements	26		
Événements subséquents	28		
Total des passifs et des capitaux propres		7 509 235	7 165 826

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

Les notes des pages 59 à 101 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration :

administrateur
Alain Bédardadministrateur
André Bédard

TFI International Inc.
**ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2025 ET 2024**

<i>(en milliers de dollars US, sauf les données par action)</i>	Note	2025	2024
Revenus		6 913 039	7 304 626
Surcharge de carburant		971 632	1 092 204
Revenus totaux		7 884 671	8 396 830
Charges liées aux matières et aux services	21	3 897 297	4 171 135
Charges liées au personnel	22	2 413 504	2 496 315
Autres charges opérationnelles		416 642	435 486
Amortissement des immobilisations corporelles	8	350 902	332 580
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9	172 762	169 505
Amortissement des immobilisations incorporelles	10	86 840	79 984
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement		(12 851)	(7 434)
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(451)	105
Perte sur la vente de terrains et bâtiments		92	-
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(5 382)	192
Total des charges opérationnelles		7 319 355	7 677 868
Bénéfice opérationnel		565 316	718 962
(Produits financiers) charges financières			
Produits financiers	23	(2 312)	(13 760)
Charges financières	23	162 268	171 999
Charges financières nettes		159 956	158 239
Bénéfice avant impôt sur le résultat		405 360	560 723
Charge d'impôt sur le résultat	24	94 807	138 239
Bénéfice net		310 553	422 484
Bénéfice par action			
Bénéfice de base par action	19	3,74	5,00
Bénéfice dilué par action	19	3,72	4,96

Les notes des pages 59 à 101 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

<i>(en milliers de dollars US)</i>	2025	2024
Bénéfice net	310 553	422 484
Autres éléments du résultat global (perte globale)		
Éléments qui peuvent être reclassés dans le bénéfice ou perte dans les périodes futures :		
Écarts de conversion	(8 218)	5 675
Couverture d'investissement net, après impôt	84 773	(136 089)
Éléments qui ne peuvent jamais être reclassés en bénéfice :		
Réévaluation des régimes à prestations définies, après impôt	(3 206)	16 809
Éléments reclassés directement en résultats non distribués :		
Perte latente sur les placements dans des titres de capitaux propres évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, après impôt	(2 448)	(8 108)
Autres éléments du résultat global (perte globale), après impôts	70 901	(121 713)
Total du résultat global	381 454	300 771

Les notes des pages 59 à 101 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

TFI International Inc.
**ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2025 ET 2024**
(en milliers de dollars US)

	Note	Capital social	Surplus d'apport	Écarts de conversion cumulés et couverture d'investissement net	Gain (perte) latent cumulé sur investissement en capitaux propres	Résultats non distribués	Total des capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société
Solde au 31 décembre 2024		1 135 500	30 971	(330 710)	(1 193)	1 838 707	2 673 275
Bénéfice net		-	-	-	-	310 553	310 553
Autres éléments du résultat global (perte globale), après impôt		-	-	76 555	(2 448)	(3 206)	70 901
Total du résultat global (perte globale)		-	-	76 555	(2 448)	307 347	381 454
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	20	-	14 513	-	-	-	14 513
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	18, 20	7 745	(1 274)	-	-	-	6 471
Dividendes aux propriétaires de la Société	18	-	-	-	-	(150 788)	(150 788)
Rachat d'actions propres	18	(27 485)	-	-	-	(202 921)	(230 406)
Règlement net des unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance, après impôt	18, 20	9 349	(11 879)	-	-	(14 362)	(16 892)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		(10 391)	1 360	-	-	(368 071)	(377 102)
Solde au 31 décembre 2025		1 125 109	32 331	(254 155)	(3 641)	1 777 983	2 677 627
Solde au 31 décembre 2023		1 107 290	37 684	(200 296)	(243)	1 646 975	2 591 410
Bénéfice net		-	-	-	-	422 484	422 484
Autres éléments du résultat global, après impôt		-	-	(130 414)	(8 108)	16 809	(121 713)
Gain réalisé (perte réalisée) sur les titres de capitaux propres, après impôts		-	-	-	7 158	(7 158)	-
Total du résultat global (perte globale)		-	-	(130 414)	(950)	432 135	300 771
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions, après impôt	20	-	13 235	-	-	-	13 235
Options d'achat d'actions exercées, après impôt	18, 20	16 508	(2 985)	-	-	-	13 523
Dividendes aux propriétaires de la Société	18	-	-	-	-	(139 494)	(139 494)
Rachat d'actions propres	18	(5 929)	-	-	-	(70 687)	(76 616)
Règlement net des unités d'actions restreintes, après impôt	18, 20	17 631	(16 963)	-	-	(30 222)	(29 554)
Transactions avec les propriétaires inscrites directement dans les capitaux propres		28 210	(6 713)	-	-	(240 403)	(218 906)
Solde au 31 décembre 2024		1 135 500	30 971	(330 710)	(1 193)	1 838 707	2 673 275

Les notes des pages 59 à 101 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

(en milliers de dollars US)	Note	2025	2024
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Bénéfice net		310 553	422 484
Ajustements pour:			
Amortissement des immobilisations corporelles	8	350 902	332 580
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	9	172 762	169 505
Amortissement des immobilisations incorporelles	10	86 840	79 984
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions	20	15 148	11 074
Charges financières, montant net	23	159 956	158 239
Charge d'impôt sur le résultat	24	94 807	138 239
Profit réalisé sur la vente d'immobilisations corporelles		(12 759)	(7 434)
(Profit) perte sur la décomptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation		(451)	105
(Profit) perte, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente		(5 382)	192
Avantages du personnel		(31 729)	38 088
Provisions, nettes des paiements		(33 325)	15 637
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel	7	142 457	11 566
Intérêts payés		(153 599)	(157 062)
Impôts sur le résultat payés		(118 392)	(150 546)
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles		977 788	1 062 651
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	8	(273 220)	(392 819)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles		58 778	65 389
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente		68 942	33 404
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	10	(9 703)	(6 274)
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	5	(201 258)	(957 963)
Achats de placements		(4 755)	-
Produits de la vente de placements		-	19 068
Autres		(661)	(5 420)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement		(361 877)	(1 244 615)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			
Augmentation nette du découvert bancaire		1 479	6 777
Produits tirés de la dette à long terme	13	219 378	500 000
Remboursement de la dette à long terme	13	(320 002)	(536 700)
Augmentation nette des facilités renouvelables	13	254 594	261 783
Remboursement des obligations locatives	14	(163 250)	(165 350)
Diminution des autres passifs financiers		(7 376)	(4 374)
Dividendes versés		(151 091)	(133 928)
Rachat d'actions propres	18	(225 815)	(76 616)
Produits tirés de l'exercice d'options d'achat d'actions	18	6 471	13 523
Rachat d'actions pour le règlement d'unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance		(16 892)	(29 554)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement		(402 504)	(164 439)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie			
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice		213 407	(346 403)
Incidence des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		-	335 556
		(3 221)	10 847
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de période		210 186	-

Les notes des pages 59 à 101 font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

1. Entité publiante

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

Les états financiers consolidés de la Société aux 31 décembre 2025 et 2024 et pour les exercices clos à ces dates comprennent les comptes de la Société et de ses filiales (désignées collectivement comme le « Groupe » et, individuellement, comme les « entités du Groupe »).

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

2. Mode d'établissement

a) Déclaration de conformité

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

La publication de ces états financiers consolidés a été autorisée par le conseil d'administration le 17 février 2026.

b) Base d'évaluation

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

- les placements dans les titres de capitaux propres 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) Monnaie fonctionnelle et de présentation

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains (\$ US). Toute l'information contenue dans ces états financiers consolidés est présentée en \$ US, sauf indication contraire.

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

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

d) Utilisation d'estimations et recours au jugement

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

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

Les notes suivantes incluent des renseignements sur les incertitudes liées aux jugements clés, aux hypothèses et aux estimations qui risquent le plus d'entraîner un ajustement important au cours du prochain exercice financier :

Note 5 – Calcul de la juste valeur des immobilisations incorporelles et terrains et bâtiments découlant des regroupements d'entreprises significatives.

Note 15 – Détermination des estimations et des hypothèses relatives à l'évaluation de l'obligation au titre des prestations constituées.

Note 16 - Détermination des estimations et des hypothèses utilisées dans le cadre de l'évaluation des provisions pour litiges et d'autoassurance.

3. Conventions comptables significatives

Les conventions comptables présentées ci-dessous ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans ces états financiers consolidés, sauf indication contraire. Les conventions comptables ont été appliquées de manière uniforme par les entités du Groupe.

a) Méthode de consolidation

i) Regroupements d'entreprises

Le Groupe comptabilise les regroupements d'entreprises selon la méthode de l'acquisition lorsque l'ensemble des activités et des actifs acquis répond à la définition d'une entreprise et que le contrôle est transféré au Groupe.

Le Groupe évalue le goodwill comme la juste valeur de la contrepartie transférée, ce qui comprend la juste valeur des passifs découlant des accords de contrepartie conditionnelle, moins le montant net comptabilisé pour les actifs identifiables acquis et les passifs identifiables pris en charge, tous ces éléments étant évalués à la juste valeur à la date d'acquisition. Si l'excédent est négatif, un profit résultant d'une acquisition à des conditions avantageuses est immédiatement comptabilisé dans le bénéfice. Tout goodwill qui en résulte est soumis chaque année à un test de dépréciation.

Les coûts de transaction, autres que ceux associés à l'émission de titres d'emprunt ou de capitaux propres, que le Groupe engage en lien avec un regroupement d'entreprises, sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

ii) Filiales

Les filiales sont des entités sur lesquelles le Groupe exerce un contrôle. Le Groupe contrôle une entité lorsqu'il est exposé, ou a droit, à des rendements variables du fait de sa participation dans l'entité et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il exerce sur l'entité. Les états financiers des filiales sont inclus dans les états financiers consolidés à partir de la date à laquelle le contrôle est obtenu jusqu'à la date à laquelle le contrôle cesse.

iii) Transactions éliminées au moment de la consolidation

Les soldes et les transactions intragroupes, de même que les profits et pertes latents qui découlent de transactions intragroupes, sont éliminés au moment de la préparation des états financiers consolidés.

b) Monnaies étrangères

i) Transactions en monnaie étrangère

Les transactions en monnaie étrangère sont converties dans la monnaie fonctionnelle respective des entités du Groupe aux taux de change en vigueur à la date des transactions. Les actifs et passifs monétaires libellés en devises étrangères sont convertis dans la monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Le gain ou la perte de change sur les éléments monétaires correspond à la différence entre le coût amorti en monnaie fonctionnelle au début de la période, ajusté en fonction du taux d'intérêt effectif et des paiements versés pendant la période, et le coût amorti en monnaie étrangère convertie aux taux de change à la date de clôture. Les actifs et passifs non monétaires qui sont évalués au coût historique en devises étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de la transaction. Les éléments de revenus et de charges libellés en devises étrangères sont convertis à la date des transactions. Les gains et les pertes sont comptabilisés dans le bénéfice.

ii) Établissements étrangers

Les actifs et les passifs des établissements étrangers, y compris le goodwill et les ajustements de la juste valeur découlant des regroupements d'entreprises, sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Les revenus et les charges des établissements étrangers sont convertis en dollars canadiens au taux de change moyen en vigueur au cours de la période.

Les écarts de change sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts de conversion cumulés.

Si l'établissement étranger fait l'objet d'une cession, le montant pertinent des écarts de conversion cumulés est transféré au bénéfice en tant qu'élément du profit ou de la perte découlant de la cession. En cas de cession partielle d'une filiale dont le contrôle est maintenu, la proportion pertinente d'un tel montant cumulatif est réattribuée à la participation ne donnant pas le contrôle. Pour toute autre cession partielle d'un établissement étranger, la proportion pertinente est reclassée dans le bénéfice.

Les gains ou pertes de change découlant d'un élément monétaire à recevoir d'un établissement étranger, ou qui doit lui être payé, dont le règlement n'est ni prévu ni susceptible de se produire dans un avenir prévisible et qui, de fait, est considéré comme faisant partie du placement net dans l'établissement étranger, sont constatés dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts de conversion cumulés.

Les gains et les pertes de change découlant de l'application du dollar américain comme monnaie de présentation, tandis que le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle, sont inclus dans l'écart de conversion cumulé.

c) Instruments financiers

i) Actifs financiers non dérivés

Le Groupe constate initialement un actif financier à la date de transaction à laquelle le Groupe devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Un actif financier est mesuré initialement à la juste valeur, à l'exception des comptes clients qui sont initialement évalués à leur prix de transaction lorsque les comptes clients ne contiennent pas de composante financière significative. Si l'actif financier n'est pas comptabilisé ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net, l'évaluation initiale comprend alors les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à la création de l'actif. À la constatation initiale, le Groupe classe ses actifs financiers comme évalués ultérieurement soit au coût amorti, soit à la juste valeur, en fonction de son modèle économique de gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers et en fonction de l'objectif pour laquelle les actifs financiers ont été acquis.

Le Groupe décomptabilise un actif financier lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie liés à l'actif arrivent à expiration, ou lorsqu'il transfère les droits contractuels de recevoir les flux de trésorerie de l'actif financier dans le cadre d'une transaction où la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété de l'actif financier sont transférés. Toute participation dans les actifs financiers transférés qui est créée ou conservée par le Groupe est comptabilisée en tant qu'actif ou que passif distinct.

Les actifs et les passifs financiers font l'objet d'une compensation et le solde net est présenté dans les états consolidés de la situation financière si, et seulement si, le Groupe a un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants et s'il a l'intention soit de régler le montant net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément.

Actifs financiers évalués au coût amorti

Un actif financier est ultérieurement évalué au coût amorti selon la méthode des intérêts effectifs, déduction faite des pertes de valeur, si :

- l'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs dans l'intention de percevoir les flux de trésorerie contractuels; et
- les modalités contractuelles de l'actif financier donnent lieu à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts à des dates précises.

Le Groupe classe ses équivalents de trésorerie, clients et autres débiteurs, et le billet à ordre comme actifs financiers évalués au coût amorti.

Le Groupe comptabilise les corrections de valeur au titre des pertes de crédit attendues sur les actifs financiers qui sont évalués au coût amorti. Le Groupe dispose d'un portefeuille de créances clients à la date de clôture. Le Groupe utilise une matrice pour déterminer les pertes attendues sur la durée de vie pour les créances clients.

Le Groupe utilise les tendances historiques de la probabilité de défaut, le moment des recouvrements et le montant de la perte subie, qu'il ajuste selon le jugement de la direction quant à savoir si la conjoncture économique et les conditions de crédit actuelles sont telles que les pertes réelles sont susceptibles d'être plus élevées ou moins élevées que ne le portent à croire les tendances historiques.

Le montant d'une perte de valeur sur un actif financier évalué au coût amorti correspond à la différence entre la valeur comptable de cet actif et la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés et actualisés au taux d'intérêt effectif initial de l'actif. Les pertes sont comptabilisées dans le bénéfice (la perte) et portées en diminution des clients et autres débiteurs dans un compte de correction de valeur.

Actifs financiers évalués à la juste valeur

Ces actifs sont évalués à la juste valeur et les changements, notamment les produits d'intérêts ou les revenus de dividendes, sont comptabilisés dans le résultat. En revanche, pour les placements dans des instruments de capitaux propres qui ne sont pas détenus à des fins de transaction, le Groupe peut choisir lors de la comptabilisation initiale de présenter les gains ou les pertes dans les autres éléments du résultat global. Pour les placements évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, les gains ou les pertes ne sont jamais reclassés en résultat net, et aucune perte de valeur n'est comptabilisée en résultat net. Les dividendes obtenus de ces placements sont comptabilisés en résultat net, à moins que le dividende constitue un remboursement d'une partie du coût du placement.

Actifs financiers évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global

Le groupe peut faire le choix irrévocable, lors de la comptabilisation initiale, de présenter dans les autres éléments du résultat global les variations futures de la juste valeur d'un placement particulier en instruments de capitaux propres qui serait autrement évalué à la juste valeur par le biais du résultat net. Ce choix est appliqué pour chaque placement distinct.

ii) Passifs financiers non dérivés

Le Groupe comptabilise initialement les titres d'emprunt émis et les passifs subordonnés à la date où ils sont créés. Tous les autres passifs financiers sont initialement constatés à la date de transaction à laquelle le Groupe devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque les obligations contractuelles auxquelles il est lié sont acquittées ou annulées ou lorsqu'elles arrivent à échéance.

Les passifs financiers sont classés comme passifs financiers évalués au coût amorti et comme passifs financiers évalués à la juste valeur.

Passifs financiers évalués au coût amorti

Un passif financier est ultérieurement évalué au coût amorti, selon la méthode des intérêts effectifs. Le Groupe classe actuellement le découvert bancaire, les fournisseurs et autres créditeurs, et la dette à long terme comme passifs financiers évalués au coût amorti.

Passifs financiers évalués à la juste valeur

Les passifs financiers à la juste valeur sont initialement comptabilisés à la juste valeur et sont réévalués à chaque date de clôture, et tout changement est comptabilisé dans le résultat net. Le Groupe classe actuellement sa contrepartie conditionnelle dans le cadre d'acquisition d'entreprises comme passifs financiers évalués à la juste valeur.

iii) Capital social

Actions ordinaires

Les actions ordinaires sont classées dans les capitaux propres. Les coûts marginaux directement attribuables à l'émission d'actions ordinaires et d'options d'achat d'actions sont comptabilisés en réduction des capitaux propres, déduction faite de l'incidence des impôts, le cas échéant.

Lors du rachat du capital social comptabilisé comme capitaux propres, le capital social est réduit d'un montant équivalent à la moyenne pondérée du coût historique des capitaux propres rachetés. Le montant excédentaire de la contrepartie versée, qui comprend les coûts directement imputables, nette de toute incidence fiscale, est comptabilisé en déduction des résultats non distribués.

d) Comptabilité de couverture

La direction applique une stratégie de gestion des risques visant à réduire la variabilité du résultat net et des flux de trésorerie associée à l'exposition aux risques de marché. La comptabilité de couverture est utilisée pour réduire cette variabilité à un degré acceptable. Les instruments de couverture utilisés par le Groupe réduisent les expositions aux fluctuations de la monnaie.

À la désignation initiale d'une relation de couverture, le Groupe doit consigner une documentation structurée décrivant la relation entre l'instrument de couverture et les éléments couverts, notamment les objectifs en matière de gestion des risques et de stratégie de couverture justifiant la transaction, ainsi que les méthodes d'évaluation de l'efficacité de la relation de couverture. Le Groupe effectue une évaluation à l'origine de la relation de couverture et de façon continue pour savoir si l'on prévoit l'efficacité des instruments de couverture à compenser l'exposition aux variations de juste valeur ou de flux de trésorerie des éléments couverts durant toute la période pendant laquelle la couverture a été désignée.

Couverture d'un investissement net

Le Groupe désigne une partie de sa dette libellée en dollars américains (« \$ US ») comme élément de couverture dans une couverture de l'investissement net. Le Groupe applique la comptabilité de couverture aux écarts de change entre la monnaie fonctionnelle de l'établissement étranger et la monnaie fonctionnelle de la Société (\$ CA), que l'investissement net soit détenu directement ou par une société mère intermédiaire.

Les écarts de change résultant de la reconversion d'un passif financier désigné comme couverture d'un investissement net dans un établissement étranger sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où la couverture est efficace, et ils sont présentés dans les écarts de conversion cumulés dans les capitaux propres. Dans la mesure où la couverture est inefficace, ces écarts sont comptabilisés dans le résultat net. Lors de la cession de l'investissement net couvert, le montant pertinent de la réserve de conversion est transféré au résultat net en tant que profit ou perte sur la cession.

e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, diminué de l'amortissement cumulé et du cumul des pertes de valeur.

Le coût comprend les dépenses qui sont directement attribuables à l'acquisition de l'actif ainsi que les frais d'emprunt sur les immobilisations admissibles.

Lorsque les éléments d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, ils sont comptabilisés comme des éléments distincts (principales composantes) des immobilisations corporelles.

Les profits et pertes sur la cession d'une immobilisation corporelle sont calculés en comparant le produit de la cession avec la valeur comptable de l'immobilisation, et leur montant net est comptabilisé dans le bénéfice.

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

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

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

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

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

f) Immobilisations incorporelles

i) Goodwill

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

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

ii) Autres immobilisations incorporelles

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

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

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

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

Les immobilisations incorporelles acquises par le Groupe et à durée de vie limitée sont évaluées au coût, diminué de l'amortissement cumulé et du cumul des pertes de valeur. Le Groupe possède également des immobilisations incorporelles de marque de commerce à durée de vie indéfinie qui ne sont pas amorties.

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

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

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

g) Actifs loués

À la date de passation d'un contrat, le Groupe évalue si celui-ci est, ou contient, un contrat de location en déterminant s'il confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé pour un certain temps moyennant une contrepartie. Pour déterminer si un contrat confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien déterminé, le Groupe évalue si :

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

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

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

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

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

de l'actif sous-jacent et de la durée du contrat de location. En règle générale, le Groupe utilise son taux d'emprunt marginal comme taux d'actualisation.

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

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

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

h) Dépréciation

Actifs non financiers

Les valeurs comptables des actifs non financiers du Groupe qui ne sont pas des fournitures en stock et des actifs d'impôt différé sont passées en revue à chaque date de clôture afin de déterminer s'il existe un quelconque indice qu'un actif a subi une perte de valeur. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est alors estimée. Pour le goodwill et les actifs à durée de vie indéfinie, la valeur recouvrable est estimée au 31 décembre de chaque exercice.

Pour les besoins des tests de dépréciation, les actifs qui ne peuvent faire l'objet d'un test individuellement sont regroupés dans le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de fonds résultant d'une utilisation continue et largement indépendante des entrées de fonds générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs (« unité génératrice de trésorerie », ou « UGT »). Pour les besoins des tests de dépréciation du goodwill, le goodwill acquis dans le cadre d'un regroupement d'entreprises est attribué au groupe d'UGT (habituellement un secteur opérationnel du Groupe) qui devrait profiter des synergies découlant du regroupement. L'attribution est soumise à une estimation de la limite maximale du secteur opérationnel et reflète le niveau de suivi minimal de ce goodwill aux fins de la communication de l'information de gestion. Le Groupe effectue des tests de dépréciation du goodwill annuellement, ou plus fréquemment si des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable d'une UGT, qui est un secteur d'exploitation du Groupe, peut dépasser la valeur recouvrable de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa valeur d'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de la vente. Pour évaluer la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés jusqu'à leur valeur actuelle selon un taux avant impôt qui reflète l'évaluation actuelle du marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres à l'actif ou au groupe d'actifs. La juste valeur diminuée des coûts de la vente est basée sur des multiples comparables du marché, appliqués aux bénéfices prévus avant frais financiers, impôts sur les bénéfices et amortissement (« BAIIA ajusté ») pour l'année suivante, qui tiennent compte des prévisions financières approuvées par la direction.

Les actifs de support du Groupe ne génèrent pas d'entrées de fonds distinctes. S'il existe un indice qu'un actif de support a pu se déprécier, alors la valeur recouvrable est calculée pour l'UGT à laquelle l'actif de support appartient.

Une perte de valeur est constatée si la valeur comptable d'un actif ou de son UGT est supérieure à sa valeur recouvrable estimative. Les pertes de valeur comptabilisées à l'égard des UGT sont d'abord attribuées en réduction de la valeur comptable de tout goodwill attribué aux unités, le cas échéant, et, ensuite, en réduction de la valeur comptable des autres éléments d'actif de l'unité (du groupe d'unités), au prorata.

Aucune perte de valeur en lien avec le goodwill n'est reprise. Pour ce qui est des autres actifs, le Groupe détermine à chaque date de clôture s'il existe un indice que des pertes de valeur comptabilisées au cours des périodes antérieures ont diminué ou n'existent plus. Une perte de valeur est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour calculer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'est pas supérieure à la valeur comptable qui aurait été calculée, déduction faite des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée. Les pertes de valeur et les reprises de pertes de valeur sont comptabilisées dans le bénéfice.

i) Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

j) Avantages du personnel**i) Régimes à cotisations définies**

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

ii) Régimes à prestations définies

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

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

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

iii) Avantages à court terme

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

iv) Transactions dont le paiement est fondé sur des actions

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

v) Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont passées en charges à la première des éventualités suivantes : lorsque le Groupe ne peut plus retirer son offre relative à ces indemnités ou lorsque le Groupe comptabilise les coûts d'une restructuration. S'il n'est pas prévu que les indemnités seront réglées intégralement au plus tard douze mois après la date de présentation de l'information financière, les indemnités sont alors actualisées.

k) Provisions

Une provision est comptabilisée si, du fait d'un événement passé, le Groupe a une obligation actuelle, juridique ou implicite, dont le montant peut être estimé de manière fiable, et s'il est probable qu'une sortie d'avantages économiques sera nécessaire pour régler l'obligation. Si l'effet de la valeur temps de l'argent est important, les provisions sont calculées en actualisant les flux de trésorerie futurs prévus selon un taux avant impôt qui reflète l'évaluation actuelle par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques propres au passif. Lorsque les provisions sont actualisées, la désactualisation des provisions est comptabilisée en charges financières.

Autoassurance

La provision d'autoassurance représente la partie non assurée des demandes de règlements en souffrance à la fin de l'année. La provision d'autoassurance représente les décaissements futurs estimés accumulés qui sont associés à la part d'autoassurance pour des demandes de règlement, présentées en fin d'exercice et encourues, mais non encore déclarées, en lien avec la perte de marchandises, les blessures corporelles, les indemnités pour les accidents du travail et les dommages matériels. Les évaluations sont basées sur les antécédents du Groupe, notamment les modèles de règlement et les tendances relatives aux paiements. Les hypothèses les plus importantes utilisées au cours du processus d'évaluation sont notamment la prise en compte de l'historique des demandes de règlements, les facteurs de gravité affectant les montants ultimement payés et les niveaux actuels et anticipés de coûts par demande de règlement. Toute modification apportée aux hypothèses et aux antécédents pourrait entraîner une variation considérable des évaluations à court terme.

l) Constatation des revenus

Le cours normal des activités du Groupe consiste à fournir des services de transport et de logistique. Tous les produits générés dans le cours normal des activités sont constatés, au fil du temps, en tant que revenus dans les états financiers du résultat global. Le degré d'avancement du service est déterminé en utilisant la proportion des jours complétés à la date de publication par rapport aux jours estimés totaux du service. Les revenus sont présentés après déduction des remises commerciales et des rabais pour quantités. Les revenus sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus, lorsque le contrôle des services promis est transféré au client pour un montant correspondant à la contrepartie que le Groupe s'attend à recevoir en échange de ces services, évalué en fonction de la contrepartie établie par contrat avec le client. Le Groupe considère que le contrat conclu avec les clients comprend l'entente-cadre de services de transport ainsi que le connaissance.

D'après l'évaluation du modèle de contrôle, certaines activités, principalement dans le secteur du transport de lots brisés, agissent en tant que principal pour ce qui est de leurs ententes de produits. Les activités touchées déclarent leurs revenus de transports avant déduction des coûts d'achat de transport plutôt qu'après déduction de ces montants dans les états consolidés du résultat.

m) Autres charges opérationnelles

Les autres charges opérationnelles comprennent principalement les commissions de tiers, les dépenses de soutien informatique et de logiciels, les dépenses liées aux immeubles (y compris les réparations et entretiens, l'électricité, les services de conciergerie et de sécurité et les impôts fonciers).

n) Produits financiers et charges financières

Les produits financiers comprennent les produits d'intérêts des fonds investis, les revenus de dividendes et les revenus d'intérêts. Les produits d'intérêts courus sont comptabilisés dans le bénéfice selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les charges financières comprennent les charges d'intérêts sur le découvert bancaire et la dette à long terme, la désactualisation des provisions et les pertes de valeur constatées en lien avec les actifs financiers (autres que les créances clients).

Les profits ou les pertes sur la juste valeur des instruments financiers dérivés et des contreparties conditionnelles, de même que les gains et pertes de change, sont constatés, en chiffres nets, en tant que produits financiers ou charges financières.

o) Impôt sur le résultat

La charge d'impôt sur le résultat comprend l'impôt exigible et l'impôt différé. L'impôt exigible et l'impôt différé sont comptabilisés dans le bénéfice, sauf s'ils sont liés à un regroupement d'entreprises ou à des éléments inscrits directement dans les capitaux propres ou dans les autres éléments du résultat global.

L'impôt exigible est l'impôt qui devra vraisemblablement être payé ou qui sera récupéré au titre du bénéfice imposable ou de la perte fiscale d'un exercice, en fonction des taux d'impôt adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture, et il comprend également tout ajustement de l'impôt à payer relativement à des exercices antérieurs.

L'impôt différé est comptabilisé au titre des différences temporelles entre les valeurs comptables des actifs et des passifs aux fins de l'information financière et les montants utilisés à des fins fiscales. Aucun impôt différé n'est comptabilisé pour les différences temporelles suivantes : la comptabilisation initiale d'actifs ou de passifs dans le cadre d'une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui n'affecte ni le bénéfice comptable, ni le bénéfice imposable (la perte fiscale), et les différences liées à des participations dans des filiales et des entités sous contrôle conjoint dans la mesure où il est probable que la différence temporelle ne se renversera pas dans un avenir prévisible. De plus, aucun impôt différé n'est comptabilisé pour les différences temporelles imposables générées par la constatation initiale du goodwill. L'impôt différé est évalué selon les taux d'impôt dont on attend l'application aux différences temporelles lorsque celles-ci s'inverseront, en fonction des lois adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture. Les actifs et passifs d'impôt différé sont compensés s'il existe un droit juridiquement exécutoire de compenser les actifs et passifs d'impôt exigible et si ces actifs et passifs d'impôt différé concernent des impôts sur le résultat prélevés par la même administration fiscale sur la même entité imposable ou sur des entités imposables différentes, mais qui ont l'intention de régler les passifs et actifs d'impôt exigible sur la base de leur montant net ou de réaliser leurs actifs et de régler leurs passifs simultanément.

Un actif d'impôt différé est comptabilisé au titre des pertes fiscales et crédits d'impôt inutilisés ainsi qu'au titre des différences temporelles déductibles, dans la mesure où il est probable que l'on disposera d'un bénéfice imposable futur auquel ces éléments pourront être imputés. Les actifs d'impôt différé sont examinés à la date de clôture et réduits lorsque la réalisation de l'avantage fiscal connexe n'est plus probable.

p) Bénéfice par action

Le Groupe présente le bénéfice de base et le bénéfice dilué par action pour ses actions ordinaires. Le bénéfice de base par action se calcule en divisant le bénéfice attribuable aux actionnaires ordinaires de la Société par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période, après ajustement pour tenir compte des actions propres détenues, le cas échéant. Aux fins du calcul du bénéfice dilué par action, le bénéfice attribuable aux actionnaires ordinaires et le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation, après ajustement pour tenir compte des actions propres détenues, doivent être ajustés pour tenir compte des effets de toutes les actions ordinaires potentielles dilutives, lesquelles englobent les débentures convertibles, les bons de souscription, les unités d'actions restreintes, les unités d'actions de performance et les options d'achat d'actions attribuées aux membres du personnel.

q) Information sectorielle

Un secteur opérationnel est une composante du Groupe qui se livre à des activités ordinaires dont elle peut tirer des revenus et pour lesquelles elle peut engager des charges, y compris des revenus et des charges relatifs à des transactions avec toute autre composante du Groupe. Les résultats opérationnels de tous les secteurs opérationnels sont régulièrement examinés par le chef de la direction du Groupe en vue de prendre des décisions sur les ressources à affecter au secteur et d'évaluer la performance de celui-ci, et des informations financières distinctes sont disponibles pour chaque secteur.

Les résultats sectoriels présentés au chef de la direction incluent les éléments directement attribuables à un secteur, ainsi que ceux qui peuvent lui être affectés sur une base raisonnable. Les éléments qui ne sont pas affectés comprennent surtout les actifs de support (principalement le siège social du Groupe), les charges du siège social, les actifs, les passifs et les charges d'impôt, de même que la dette à long terme et les charges d'intérêts sur celle-ci.

Les ventes entre les secteurs du Groupe sont comptabilisées à la valeur d'échange. Les transactions autres que les ventes sont établies à la valeur comptable. Les dépenses en immobilisations sectorielles correspondent au coût total engagé au cours de la période en vue d'acquérir des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles autres que le goodwill.

r) Nouvelles normes et interprétations adoptées au cours de l'exercice

Aucune nouvelles normes, modifications de normes et interprétations sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires débutant le ou après le 1er janvier 2025.

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 2024 et ont été appliquées au moment de la préparation de ces états financiers consolidés.

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

Le 23 janvier 2020, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 1, Présentation des états financiers (les « modifications de 2020 »), qui visent à clarifier le classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants. Le 31 octobre 2022, l'IASB a publié Passifs non courants assortis de clauses restrictives (modifications d'IAS 1) (les « modifications de 2022 »), dans le but d'améliorer les informations que les entités fournissent sur les emprunts à long terme assortis de clauses restrictives. Les modifications de 2020 et les modifications de 2022 (collectivement, « les Modifications ») s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. Une société qui applique les modifications de 2020 plus tôt est tenue d'appliquer aussi les modifications de 2022.

Aux fins du classement des passifs non courants, les Modifications ont éliminé l'obligation selon laquelle le droit de différer le règlement ou le transfert d'un passif pour au moins douze mois doit être inconditionnel. Le droit doit plutôt exister à la date de clôture et être substantiel. Les Modifications ont reconfirmé que seules les clauses restrictives auxquelles une société doit se conformer au plus tard à la date de clôture ont une incidence sur le classement d'un passif en tant que passif courant ou non courant. Les clauses restrictives auxquelles une société doit se conformer après la date de clôture n'ont pas d'incidence sur le classement à cette date.

Les Modifications clarifient également la manière dont une société classe un passif qui comprend une option de conversion au gré de l'autre partie. Les Modifications stipulent que :

- le règlement d'un passif comprend le transfert d'instruments de capitaux propres de l'entité à l'autre partie;
- lors du classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants, une société peut omettre uniquement les options de conversion comptabilisées en tant que capitaux propres

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

Obligation locative dans une vente et cession-bail

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

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

Réforme fiscale internationale – Pilier 2 règles modèles (amendements à IAS 12) et législation

En mai 2023, l'International Accounting Standards Board a publié des règles modèles pour le Pilier 2 de la réforme fiscale internationale afin de modifier la norme IAS 12. Ces modifications prévoient une exception temporaire obligatoire à la comptabilisation de l'impôt différé qui découle de la législation mettant en œuvre les règles modèles GloBE. Il est en effet interdit aux entités de reconnaître ou de divulguer des informations sur les actifs et passifs d'impôt différé liés à l'impôt complémentaire. La Société a appliqué l'allègement obligatoire de la comptabilisation de l'impôt différé pour les impacts de l'impôt complémentaire et le comptabilise comme un impôt courant lorsqu'il est encouru.

Au cours de l'exercice 2024, la législation du Pilier 2 a été adoptée ou quasiment adoptée dans certaines juridictions dans lesquelles la Société exerce ses activités. La Société a effectué une évaluation de son exposition potentielle aux impôts sur les bénéfices du Pilier 2 sur la base des

informations récentes disponibles et a déterminé que les taux d'imposition effectifs du Pilier 2 dans la plupart des juridictions dans lesquelles la société exerce ses activités sont supérieurs à 15 %. Cependant, il existe un nombre limité de juridictions dans lesquelles l'allégement transitoire de la sphère de sécurité ne s'applique pas, et le taux d'imposition effectif du Pilier 2 est inférieur à 15 %.

La Société n'a pas subi d'impact important au cours de l'exercice 2024.

s) Nouvelles normes et interprétations non encore appliquées

Les nouvelles normes suivantes ne sont pas en vigueur pour l'exercice terminé le 31 décembre 2025 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 1^{er} janvier 2027, mais une application anticipée est permise. La nouvelle norme comptable introduit d'importants changements à la structure de l'état du résultat net d'une entité, une discipline et une transparence accrues dans la présentation des mesures de la performance choisies par la direction (souvent appelées « mesures non conformes aux PCGR ») ainsi qu'une plus grande ventilation, plutôt qu'un regroupement d'éléments dans un seul poste. Les principales incidences de la nouvelle norme comptable comprennent :

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

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

Modifications à la classification et à 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 1^{er} janvier 2026. Une application anticipée est permise.

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 insignifiant.

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

4. Information sectorielle

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

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

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

Transport de lots brisés ^(a)	Cueillette, regroupement, transport et livraison de petits chargements.
Transport de lots complets ^(b)	Transport de chargements complets, directement depuis les installations d'un client jusqu'à la destination, à l'aide de remorques fermées ou d'équipement spécialisé afin de répondre aux besoins particuliers des clients. Les services fournis comprennent notamment le transport accéléré, le transport par semi-remorque à plateau et par conteneur et réservoir, ainsi que les services dédiés.
Logistique	Services de logistique avec une approche allégée en actifs, y compris le courtage, le transit et la gestion du transport, ainsi que la livraison de petits colis.
a) Le secteur du transport de lots brisés regroupe le secteur du transport de lots brisés canadien et le secteur du transport de lots brisés américain et le secteur de colis et courrier. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires, entre autres, en ce qui concerne la nature des services offerts et les méthodes utilisées pour distribuer leurs services. En outre, ces segments ont des caractéristiques économiques similaires en ce qui concerne la marge brute attendue à long terme, les niveaux de capital investi et les tendances du marché.	
b) Le secteur du transport de lots complets regroupe le secteur du transport de lots complets conventionnels canadien et les services spécialisés de lots complets. Le regroupement de ce secteur a été fait en utilisant le jugement de la direction, conformément à la norme IFRS 8. Les secteurs opérationnels ont été déterminés comme étant similaires en ce qui concerne la nature des services offerts et les méthodes utilisées pour distribuer leurs services. En outre, ces segments ont des caractéristiques économiques similaires en ce qui concerne la marge brute attendue à long terme, les niveaux de capital investi et les tendances du marché.	

Des renseignements sur les résultats de chaque secteur isolable sont présentés ci-dessous. La performance est évaluée en fonction du bénéfice opérationnel sectoriel ou de la perte opérationnelle. Cette mesure est incluse dans les rapports de gestion interne qui sont passés en revue par le chef de la direction du Groupe, et elle correspond au « Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) » dans les états consolidés du résultat. Le bénéfice opérationnel sectoriel est utilisé comme mesure de la performance, car la direction est d'avis que cette information est la plus pertinente pour évaluer les résultats de certains secteurs par rapport à ceux d'autres entités exerçant leurs activités au sein de ces industries.

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

	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Élimin- ations	Total
2025						
Revenus ⁽¹⁾	2 730 208	2 733 421	1 503 929	-	(54 519)	6 913 039
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	540 306	363 810	78 057	-	(10 541)	971 632
Revenus totaux ⁽¹⁾	3 270 514	3 097 231	1 581 986	-	(65 060)	7 884 671
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	259 953	220 145	131 279	(46 061)	-	565 316
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	1 340 048	1 610 728	1 049 527	(37 946)	(65 060)	3 897 297
Charges liées au personnel	1 272 225	830 124	242 246	68 909	-	2 413 504
Autres charges opérationnelles	193 664	112 620	96 538	13 820	-	416 642
Amortissement	200 461	346 025	62 740	1 278	-	610 504
Perte sur la vente de terrains et bâtiments	87	-	5	-	-	92
(Perte) profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(4 139)	9 521	-	-	-	5 382
Immobilisations incorporelles	407 692	1 521 006	933 876	1 862	-	2 864 436
Total des actifs	2 491 628	3 374 439	1 379 429	263 739	-	7 509 235
Total des passifs	759 886	792 208	428 414	2 851 224	(124)	4 831 608
Additions d'immobilisations corporelles	98 201	165 111	9 151	275	-	272 738
2024						
Revenus ⁽¹⁾	3 085 727	2 551 540	1 720 976	-	(53 617)	7 304 626
Surcharge de carburant ⁽¹⁾	617 208	385 765	100 735	-	(11 504)	1 092 204
Revenus totaux ⁽¹⁾	3 702 935	2 937 305	1 821 711	-	(65 121)	8 396 830
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) ⁽²⁾	361 235	252 434	182 364	(77 071)	-	718 962
Éléments sélectionnés :						
Charges liées aux matières et aux services	1 541 476	1 511 418	1 216 026	(32 665)	(65 120)	4 171 135
Charges liées au personnel	1 360 982	783 894	267 569	83 870	-	2 496 315
Autres charges opérationnelles	222 619	94 835	95 438	22 594	-	435 486
Amortissement	213 524	307 244	60 419	882	-	582 069
(Perte) profit, net de la dépréciation, sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2 549)	2 321	36	-	-	(192)
Immobilisations incorporelles ⁽²⁾	396 533	1 511 355	734 736	309	-	2 642 933
Total des actifs ⁽²⁾	2 618 714	3 393 992	1 098 617	54 503	-	7 165 826
Total des passifs ⁽²⁾	802 778	833 332	390 525	2 466 034	(118)	4 492 551
Additions d'immobilisations corporelles	188 055	196 596	7 920	730	-	393 301

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

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

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

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
2025					
Canada	1 081 445	1 121 629	246 593	(29 934)	2 419 733
États-Unis	2 189 069	1 975 602	1 335 393	(35 126)	5 464 938
Total	3 270 514	3 097 231	1 581 986	(65 060)	7 884 671
2024					
Canada	1 162 733	1 159 562	258 489	(37 224)	2 543 560
États-Unis	2 540 202	1 777 743	1 563 222	(27 897)	5 853 270
Total	3 702 935	2 937 305	1 821 711	(65 121)	8 396 830

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

	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024*
Immobilisations corporelles et incorporelles et actifs au titre de droits d'utilisation		
Canada	2 333 857	2 213 562
États-Unis	3 900 121	3 857 206
	6 233 978	6 070 768

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

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

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis quatre entreprises en 2025 dont Hearn Industrial Services ("Hearn") est considérée comme significative. Les autres acquisitions ne sont pas considérées comme significatives. Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Le 15 décembre 2025, le Groupe a réalisé l'acquisition de Hearn. Hearn est présenté dans le secteur de la logistique. Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 304,3M\$, dont 95,5M\$ au titre de la contrepartie conditionnelle évaluée à la juste valeur à la date d'acquisition. Le solde de 208,8 M\$ a été prélevé sur les facilités de crédit renouvelables non garanties. Durant l'année clos le 31 décembre 2025, l'entreprise a généré des revenus et un bénéfice net de 6,5 M\$ et 1,3 M\$, respectivement, depuis l'acquisition.

Si l'acquisition de Hearn avait eu lieu le 1er janvier 2025, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de cette entreprise auraient été respectivement de 161,8 M\$ et 32,3 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si les acquisitions avaient eu lieu le 1er janvier 2025 et ajustées pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôts sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif de l'entité.

Durant l'année clos le 31 décembre 2025, les entreprises non significatives ont généré des revenus et une perte nette de 20,2 M\$ et 0,2 M\$, respectivement, depuis les acquisitions.

Si l'acquisition de ces entreprises non significatives avait eu lieu le 1er janvier 2025, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net des entreprises auraient été respectivement de 35,0 M\$ et 0,6 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si les acquisitions avaient eu lieu le 1er janvier 2025 et ajustées pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôts sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif de l'entité.

Durant l'année clos le 31 décembre 2025, des coûts de transaction de 0,4 M\$ ont été engagés relativement à l'acquisition des entreprises mentionnées ci-dessus et comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

Du goodwill et des actifs incorporels acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises en 2025, aucun n'était déductible aux fins fiscales.

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

À la date de clôture, le Groupe n'avait pas finalisé la répartition du prix d'achat sur les éléments identifiables des actifs acquis et passifs pris en charge des acquisitions de 2025. Les informations nécessaires pour confirmer la juste valeur de certains actifs et passifs doivent encore être obtenues. Le Groupe finalisera la répartition du prix d'achat à mesure qu'il obtiendra plus de renseignements.

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

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	Hearn	Autres	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie		43 775	339	44 114
Clients et autres débiteurs		61 081	3 418	64 499
Fournitures en stock et charges payées d'avance		3 377	848	4 225
Immobilisations corporelles	8	12 425	17 535	29 960
Actifs au titre de droits d'utilisation	9	37 619	156	37 775
Immobilisations incorporelles	10	133 086	7 025	140 111
Autres actifs		7 586	10	7 596
Fournisseurs et autres créditeurs		(9 121)	(1 883)	(11 004)
Impôt sur le revenu à payer		-	(1 601)	(1 601)
Obligations locatives	14	(37 619)	(156)	(37 775)
Passifs d'impôt différé	17	(36 179)	408	(35 771)
Total de l'actif net identifiable		216 030	26 099	242 129
Total de la contrepartie transférée		304 295	39 576	343 871
Goodwill	10	88 265	13 477	101 742
Trésorerie		208 790	36 583	245 373
Contrepartie conditionnelle		95 505	2 993	98 498
Total de la contrepartie transférée		304 295	39 576	343 871

Les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer la juste valeur des relations clients (119,5 M\$) acquis concernant Hearn étaient les suivantes:

Actifs acquis	Technique d'évaluation	Hypothèses clés
Relations clients	<i>Méthode des gains excédentaires:</i> Le modèle d'évaluation considère la valeur actualisée des flux de trésorerie nets attendus des relations clients, en excluant les flux de trésorerie liés aux actifs contributifs.	- Revenus prévus attribuables aux contrat et relations clients existants - Taux d'attrition annuel - Marges opérationnelles prévues - Taux d'actualisation

Les justes valeurs évaluées sur les montants de Hearn sont provisoires, principalement les actifs corporels et intangibles et passifs d'impôt courants et futurs. Cela est principalement dû à la proximité de l'acquisition à la date de clôture de l'exercice, ainsi qu'à l'achèvement et la révision d'évaluations indépendantes. Si des nouvelles informations obtenues dans un délai d'un an à compter de la date d'acquisition, alors que les mesures de juste valeur sont provisoires, concernant les faits et circonstances qui existaient à la date d'acquisition identifient des ajustements aux montants ci-dessus, ou des provisions supplémentaires qui existaient à la date d'acquisition, la comptabilisation de l'acquisition sera révisée.

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 66,0 M\$, dont une tranche de 1,5 M\$ était considérée comme irrécouvrable à la date d'acquisition.

Conformément à sa stratégie de croissance, le Groupe a acquis onze entreprises en 2024 dont Daseke Inc. ("Daseke") était considérée comme significative. Les autres acquisitions n'étaient pas considérées comme significatives. Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité dans le réseau actuel du Groupe et de continuer à développer des services à valeur ajoutée.

Le 1 avril 2024, le Groupe a réalisé l'acquisition de Daseke Inc. Daseke est présenté dans le secteur du transport de lots complets. Le prix d'achat pour l'acquisition de cette entreprise a totalisé 817,0 M\$. La transaction a été financée par un emprunt à terme de 500,0 M\$ et le solde a été prélevé des fonds en caisse et le groupe a absorbé 314,7 M\$ en dettes de financement d'équipement lors de l'acquisition. Durant l'année clos le 31 décembre 2024, l'entreprise a généré des revenus et un bénéfice net de 1 052 M\$ et 20,7 M\$, incluant des indemnités de départ et autres coûts de restructuration liés à l'acquisition de l'entreprise de 19,7 M\$ comptabilisés dans le secteur corporatif, respectivement, depuis l'acquisition.

Si l'acquisition de Daseke avait eu lieu le 1er janvier 2024, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net de cette entreprise auraient été respectivement de 1 408,8 M\$ et 19,2 M\$, incluant des indemnités de départ et autres coûts de restructuration liés à l'acquisition de l'entreprise de 19,7 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur

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

à la date d'acquisition auraient été les mêmes si les acquisitions avaient eu lieu le 1er janvier 2024 et ajustées pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôts sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif de l'entité.

Durant l'année close le 31 décembre 2024, les entreprises non significatives ont généré des revenus et une perte nette de 148,4 M\$ et 1,1 M\$, respectivement, depuis les acquisitions.

Si l'acquisition de ces entreprises non significatives avait eu lieu le 1er janvier 2024, selon les meilleures estimations de la direction, les revenus et le bénéfice net des entreprises auraient été respectivement de 236,9 M\$ et 7,4 M\$. Pour déterminer ces montants estimatifs, la direction a présumé que les ajustements de la juste valeur à la date d'acquisition auraient été les mêmes si les acquisitions avaient eu lieu le 1er janvier 2024 et ajustées pour les intérêts, sur la base du prix d'achat et du taux d'emprunt moyen du Groupe, et de la charge d'impôts sur le résultat sur la base du taux d'imposition effectif de l'entité.

Durant l'année close le 31 décembre 2024, des coûts de transaction de 0,5 M\$ ont été engagés relativement à l'acquisition des entreprises mentionnées ci-dessus et comptabilisés dans les autres charges opérationnelles dans les états consolidés du résultat.

Du goodwill et des actifs incorporels acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises en 2024, 1,0 M\$ était déductible aux fins fiscales.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du prix d'achat des acquisitions au 31 décembre 2024 :

<i>Actifs identifiables acquis et passifs pris en charge</i>	Note	Daseke (réévalué - voir note 5c))	Autres	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie		46 242	33 222	79 464
Clients et autres débiteurs		173 389	32 563	205 952
Fournitures en stock et charges payées d'avance		20 997	4 844	25 841
Immobilisations corporelles		523 892	66 191	590 083
Actifs au titre de droits d'utilisation		107 676	9 161	116 837
Immobilisations incorporelles	8	202 290	52 104	254 394
Autres actifs		3 093	-	3 093
Fournisseurs et autres créditeurs		(102 133)	(24 872)	(127 005)
Impôt sur le revenu à payer		5 663	(824)	4 839
Avantages du personnel		(194)	-	(194)
Provisions		(87 716)	-	(87 716)
Autres passifs non courants		(213)	-	(213)
Dette à long terme	16	(314 670)	-	(314 670)
Obligations locatives		(107 676)	(9 161)	(116 837)
Passifs d'impôt différé	13	(112 979)	(14 611)	(127 590)
Total de l'actif net identifiable		357 661	148 617	506 278
Total de la contrepartie transférée		816 958	224 022	1 040 980
Goodwill		459 297	75 405	534 702
Trésorerie		816 958	220 469	1 037 427
Contrepartie conditionnelle		-	3 553	3 553
Total de la contrepartie transférée		816 958	224 022	1 040 980

Les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer la juste valeur des terrains et des bâtiments (54,0 M\$), les relations clients (109,1 M\$) et les marques de commerce (92,8 M\$) acquis concernant Daseke étaient les suivantes :

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

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

Les créances clients comprennent les montants contractuels bruts exigibles de 208,8 M\$, dont une tranche de 2,8 M\$ était considérée comme irrécouvrable 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 susmentionnés a été attribué, conformément à ce qui est indiqué ci-dessous, aux secteurs opérationnels qui représentent le niveau de suivi interne minimal du goodwill.

Secteur opérationnel	Secteur isolable	31 décembre 2025	31 décembre 2024*
Transport de lots brisés canadien	Transport de lots brisés	-	115
Transport de lots brisés américain	Transport de lots brisés	-	31 058
Transport de lots complets canadien	Transport de lots complets	1 133	12 980
Services spécialisés de lots complets	Transport de lots complets	9 420	488 600
Logistique	Logistique	91 189	1 949
		101 742	534 702

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

c) Ajustement des montants provisoires pour le regroupement d'entreprises de Daseke

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

Conformément à la norme IFRS 3, les justes valeurs provisoires ont été réévaluées au premier trimestre clos le 31 mars 2025, lorsque l'affectation du prix d'acquisition a été finalisé, à la lumière des informations disponibles à la date d'acquisition et obtenues pendant la période d'évaluation suivant l'acquisition. Par conséquent, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs repris de Daseke a été ajustée rétrospectivement à la date d'acquisition comme suit :

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

d) Contrepartie conditionnelle

La contrepartie conditionnelle pour l'exercice terminé le 31 décembre 2025 est liée à des regroupements d'entreprise et est inscrite dans la répartition originale du prix d'achat. Le juste valeur comptabilisée à la date d'acquisition s'élève à 98,5 M\$. Ces contreparties sont conditionnelles

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

à l'atteinte de niveaux de résultats spécifiés pour les périodes futures. Le montant maximum payable est de 1,7 M\$ dans moins d'un an, et 126,3 M\$ dans plus d'un an et est actuellement présenté dans les autres passifs financiers des états consolidés de la situation financière (2024 - 4,5 M\$ dans moins d'un an et 2,9 M\$ dans plus d'un an).

Au 31 décembre 2025, la balance de la contrepartie conditionnelle est de 99,6 M\$ (2024 -7,8 M\$) et est présentée avec les autres passifs financiers dans les états consolidés de la situation financière.

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

Les états financiers consolidés annuels de 2024 incluaient des détails sur les regroupements d'entreprises du Groupe et comprenaient des justes valeurs provisoires relatives à la contrepartie payée et à l'actif net acquis de diverses acquisitions non significatives. Ces acquisitions ont été comptabilisées en vertu des dispositions de la norme IFRS 3.

Tel que requis par la norme IFRS 3, les justes valeurs provisoires ont été réévaluées à la lumière de l'information obtenue durant la période d'évaluation suivant l'acquisition. En conséquence, la juste valeur de certains actifs acquis et passifs pris en charge des acquisitions non significatives de l'année fiscale 2024 a été ajustée en 2025. Aucun ajustement significatif n'a été apporté aux justes valeurs provisoires des regroupements d'entreprises de l'exercice précédent, et ont été inclus dans les autres acquisitions de 2025.

6. Clients et autres débiteurs

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Comptes clients, nets des pertes de crédit attendues	859 017	893 659
Autres débiteurs	22 415	33 995
	881 432	927 654

La note 25 a) et d) donne des renseignements sur les risques de crédit et de change auxquels le Groupe est exposé en lien avec les clients et autres débiteurs.

Au 31 décembre 2025, les créances clients comprenaient 28,6 M\$ en soldes des revenus en transit (31 décembre 2024 – 31,5 M\$). En raison de la nature à court terme des services de transport et de logistique fournis par le Groupe, ces services devraient être achevés dans la semaine suivant la fin de l'année.

7. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel

	2025	2024
Clients et autres débiteurs	129 284	145 432
Fournitures en stock	(305)	8 101
Charges payées d'avance	9 827	12 125
Fournisseurs et autres créditeurs	3 651	(154 092)
	142 457	11 566

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

8. Immobilisations corporelles

		Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2023		1 383 977	1 758 200	192 371	3 334 548
Regroupements d'entreprises	5	115 405	465 400	9 278	590 083
Autres additions		68 580	295 452	29 269	393 301
Cessions		(6 008)	(162 983)	(19 426)	(188 417)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(30 974)	(44 961)	-	(75 935)
Incidence des variations des taux de change		(38 902)	(67 244)	(14 984)	(121 130)
Solde au 31 décembre 2024		1 492 078	2 243 864	196 508	3 932 450
Regroupements d'entreprises	5	4 295	22 062	3 603	29 960
Autres additions		49 436	201 466	21 836	272 738
Cessions		(3 727)	(103 541)	(11 764)	(119 032)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(55 064)	(26 147)	(13)	(81 224)
Reclassement entre catégories*		-	(17 215)	17 215	-
Incidence des variations des taux de change		24 743	43 067	8 834	76 644
Solde au 31 décembre 2025		1 511 761	2 363 556	236 219	4 111 536
Amortissement cumulé					
Solde au 31 décembre 2023		105 401	690 232	123 443	919 076
Amortissement		25 222	286 817	20 541	332 580
Cessions		(5 829)	(107 464)	(17 169)	(130 462)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(2 237)	(28 226)	-	(30 463)
Incidence des variations des taux de change		(5 795)	(34 270)	(9 303)	(49 368)
Solde au 31 décembre 2024		116 762	807 089	117 512	1 041 363
Amortissement		26 613	306 545	17 744	350 902
Cessions		(3 584)	(58 019)	(11 410)	(73 013)
Reclassement dans les actifs détenus en vue de la vente		(6 134)	(13 294)	(13)	(19 441)
Reclassement entre catégories*		-	(7 985)	7 985	-
Incidence des variations des taux de change		3 716	22 776	5 907	32 399
Solde au 31 décembre 2025		137 373	1 057 112	137 725	1 332 210
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2024		1 375 316	1 436 775	78 996	2 891 087
Solde au 31 décembre 2025		1 374 388	1 306 444	98 494	2 779 326

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

Au 31 décembre 2025, nul n'est inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs pour les acquisitions d'immobilisations corporelles (0,5 M\$ au 31 décembre 2024).

Garantie

Au 31 décembre 2025, une certaine portion du matériel roulant est donnée en garantie des contrats de vente conditionnelle, pour une valeur comptable de 166,5 M\$, incluant les additions de regroupements d'entreprises (246,1M\$ au 31 décembre 2024) (voir note 13c)).

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

9. Actifs au titre de droits d'utilisation

		Terrains et bâtiments	Matériel roulant	Équipement	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2023		588 359	290 358	3 814	882 531
Autres additions		116 440	90 876	712	208 028
Regroupements d'entreprises	5	75 086	40 297	1 454	116 837
Décomptabilisation*		(41 580)	(66 563)	(417)	(108 560)
Incidence des variations des taux de change		(37 320)	(23 076)	(94)	(60 490)
Solde au 31 décembre 2024		700 985	331 892	5 469	1 038 346
Autres additions		126 536	62 376	451	189 363
Regroupements d'entreprises	5	32 543	5 232	-	37 775
Décomptabilisation*		(42 790)	(74 502)	(2 488)	(119 780)
Incidence des variations des taux de change		23 946	12 634	69	36 649
Solde au 31 décembre 2025		841 220	337 632	3 501	1 182 353
Amortissement					
Solde au 31 décembre 2023		330 515	124 677	1 709	456 901
Amortissement		82 112	85 897	1 496	169 505
Décomptabilisation*		(29 960)	(62 520)	(350)	(92 830)
Incidence des variations des taux de change		(21 506)	(10 387)	(85)	(31 978)
Solde au 31 décembre 2024		361 161	137 667	2 770	501 598
Amortissement		92 915	79 389	458	172 762
Décomptabilisation*		(37 473)	(63 267)	(1 159)	(101 899)
Incidence des variations des taux de change		14 348	5 282	46	19 676
Solde au 31 décembre 2025		430 951	159 071	2 115	592 137
Valeurs comptables nettes					
Solde au 31 décembre 2024		339 824	194 225	2 699	536 748
Solde au 31 décembre 2025		410 269	178 561	1 386	590 216

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

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

10. Immobilisations incorporelles

		Autres immobilisations incorporelles					
		Goodwill	Relations clients	Marques de commerce et autres	Clauses de non concurrence	Technologies de l'information	Total
Coût							
Solde au 31 décembre 2023		1 562 129	757 195	62 672	23 319	39 305	2 444 620
Regroupements d'entreprises*	5	534 702	153 576	96 510	3 674	634	789 096
Autres additions		-	-	-	-	6 274	6 274
Extinction		-	-	(4 432)	(1 515)	(3 340)	(9 287)
Incidence des variations des taux de change		(80 040)	(25 215)	(2 364)	(1 223)	(1 334)	(110 176)
Solde au 31 décembre 2024*		2 016 791	885 556	152 386	24 255	41 539	3 120 527
Regroupements d'entreprises	5	101 742	125 124	8 567	6 308	112	241 853
Autres additions		-	-	-	2 173	7 530	9 703
Extinctions		-	(20 152)	(1 911)	(683)	(7 710)	(30 456)
Incidence des variations des taux de change		49 905	15 942	1 467	881	643	68 838
Solde au 31 décembre 2025		2 168 438	1 006 470	160 509	32 934	42 114	3 410 465
Amortissement et dépréciation							
Solde au 31 décembre 2023		79 052	286 828	25 119	11 873	22 447	425 319
Amortissement		-	61 406	8 408	3 869	6 301	79 984
Extinction		-	-	(4 432)	(1 515)	(3 340)	(9 287)
Incidence des variations des taux de change		(3 851)	(12 100)	(931)	(579)	(961)	(18 422)
Solde au 31 décembre 2024		75 201	336 134	28 164	13 648	24 447	477 594
Amortissement		-	63 050	9 529	4 501	9 760	86 840
Extinctions		-	(20 152)	(1 911)	(683)	(7 710)	(30 456)
Incidence des variations des taux de change		2 244	8 210	571	453	573	12 051
Solde au 31 décembre 2025		77 445	387 242	36 353	17 919	27 070	546 029
Valeurs comptables nettes							
Solde au 31 décembre 2024*		1 941 590	549 422	124 222	10 607	17 092	2 642 933
Solde au 31 décembre 2025		2 090 993	619 228	124 156	15 015	15 044	2 864 436

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

Au 31 décembre 2025, le Groupe a soumis les marques de commerce ayant une durée de vie indéfinie à son test de dépréciation annuel. Le Groupe a estimé la valeur d'utilisation des marques de commerce à 48,2 M\$ comparativement à sa valeur comptable de 47,8 M\$, ce qui n'a pas entraîné de perte de valeur. La direction a utilisé la méthode d'exonération des redevances et des taux d'actualisation entre 9,9% et 12,1% dans son analyse.

En 2024, le Groupe a évalué la durée de vie utile de trois marques de commerce issues du regroupement d'entreprises Daseke comme indéfinie, d'un montant total de 45,7 M\$. La reconnaissance de la marque ainsi que l'intention de la direction de conserver les marques indéfiniment ont été des facteurs décisifs menant à cette conclusion. Au 31 décembre 2023, il n'existait aucune immobilisation incorporelle significative à durée de vie indéfinie.

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

Au 31 décembre 2025 et 2024, le Groupe a soumis à son test de dépréciation annuel le goodwill de ses secteurs opérationnels, qui représentent le niveau minimal auquel ce goodwill est suivi au sein du Groupe aux fins de la communication de l'information de gestion. Les valeurs comptables totales du goodwill attribué à chaque secteur opérationnel s'établissent comme suit :

Secteur isolable / secteur opérationnel	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Transport de lots brisés		
Livraison de colis et courrier	176 317	167 264
Transport de lots brisés canadien	134 946	125 484
Transport de lots brisés américain	34 707	34 802
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	105 813	101 727
Services spécialisés de lots complets	1 107 667	1 075 512
Logistique	531 543	436 801
	2 090 993	1 941 590

Les résultats du test au 31 décembre 2025 et 2024 ont permis de déterminer que les valeurs recouvrables des secteurs opérationnels du Groupe dépassaient leurs valeurs comptables respectives.

La valeur recouvrable des secteurs opérationnels du Groupe a été calculée en fonction de leur valeur d'utilité. La méthodologie de la valeur d'utilité est fondée sur les flux de trésorerie futurs actualisés. La direction est d'avis que la méthode fondée sur les flux de trésorerie futurs actualisés est utile parce qu'elle permet d'évaluer de manière plus précise certains flux de trésorerie futurs.

Pour évaluer la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont actualisés jusqu'à leur valeur actuelle selon des taux d'actualisation avant impôt comme suit :

Secteur isolable / secteur opérationnel	2025	2024
Transport de lots brisés		
Livraison de colis et courrier	11,8%	11,8%
Transport de lots brisés canadien	11,8%	11,8%
Transport de lots brisés américain	11,2%	11,2%
Transport de lots complets		
Transport de lots complets canadien	14,2%	14,2%
Services spécialisés de lots complets	13,0%	13,0%
Logistique	11,2%	11,2%

Les taux d'actualisation ont été estimés en tenant compte des données antérieures et du coût moyen pondéré du capital au sein de l'industrie, en fonction d'un niveau d'endettement potentiel de 40,0 % (2024 – 40,0 %) à un taux d'intérêt du marché de 8,8 % (2024 – 9,4%) et un taux sans risque de 3,7% (2024 - 3,4 %)

Pour la première année, les flux de trésorerie ont été projetés basés sur les flux de trésorerie prévus en tenant compte des résultats opérationnels antérieurs et ils reflètent les conditions économiques actuelles. Pour une période supplémentaire de quatre années, les flux de trésorerie ont été extrapolés en fonction d'un taux de croissance moyen de 2,5 % (2,5 % en 2024) des revenus, et les marges ont été ajustées quand cela a été jugé approprié. La valeur finale du taux de croissance s'est établie à 2,0 % (2,0 % en 2024). Les valeurs attribuées aux principales hypothèses représentent l'évaluation par la direction des futures tendances dans l'industrie du transport, et elles sont fondées sur des sources externes et internes (données historiques).

11. Placements

	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024
Placements - Niveau 1	7 350	4 669
Placements - Niveau 2	3 740	4 276
Placements - Niveau 3	13 864	13 152
	24 954	22 097

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

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

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, le Groupe a vendu des investissements de niveau 1 pour un produit de 19,1 M\$, entraînant une perte réalisée, nette d'impôts, de 7,2 M\$ sur les titres de capitaux propres transférés des autres éléments du résultat global vers les bénéfices non répartis.

12. Fournisseurs et autres créditeurs

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Comptes fournisseurs et charges à payer	460 991	430 585
Charges liées au personnel à payer	167 644	170 621
Dividendes à payer	38 611	37 984
	667 246	639 190

La note 25 donne des renseignements sur les risques de change et de liquidité auxquels le Groupe est exposé en lien avec les fournisseurs et autres créditeurs.

13. Dette à long terme

La présente note fournit de l'information sur les modalités contractuelles de la dette à long terme portant intérêt du Groupe, laquelle est évaluée au coût amorti. Pour en savoir plus sur les risques auxquels le Groupe est exposé en lien avec les taux d'intérêt, les taux de change et les liquidités, veuillez vous reporter à la note 25.

	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024
Passifs non courants		
Billets de premier rang non garantis	1 722 452	1 652 742
Facilités renouvelables non garanties	546 713	275 054
Contrats de vente conditionnelle	82 717	178 052
Autres dettes à long terme	3 595	3 971
Emprunt à terme non garanti	-	199 609
	2 355 477	2 309 428
Passifs courants		
Partie courante des billets de premier rang non garantis	150 000	-
Partie courante des contrats de vente conditionnelle	72 121	93 087
Partie courante des autres dettes à long terme	377	366
	222 498	93 453

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

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

		Devise	Taux d'intérêt nominal	Année d'échéance	2025		2024	
					Valeur nominale*	Valeur comptable	Valeur nominale*	Valeur comptable
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ CA	CORRA + 1.50%	2028	750 100	546 713	370 000	255 812
Facilité renouvelable non garantie	a	\$ US	SOFR + 1.50%	2028	—	—	19 310	19 242
Prêt à terme non garantie	a	\$ US	6,07 %	2027	—	—	200 000	199 609
Billets de premier rang non garantis	b	\$ US	2.89 % - 5.64 %	2026- 2038	255 000	254 728	255 000	254 631
Billets de premier rang non garantis	b	\$ US	3.15 % - 3.50 %	2029- 2036	500 000	499 470	500 000	499 273
Billets de premier rang non garantis	b	\$ US	2.87 % - 3.55 %	2029- 2034	200 000	199 731	200 000	199 719
Billets de premier rang non garantis	b	\$ US	3.50 % - 3.80 %	2032- 2037	200 000	199 862	200 000	199 846
Billets de premier rang non garantis	b	\$ US	6.27 % - 7.11 %	2028- 2043	500 000	499 468	500 000	499 273
Billets de premier rang non garantis	b	\$ CA	4,52 %	2030	150 000	109 597	—	—
Billets de premier rang non garantis	b	\$ CA	4,94 %	2032	75 000	54 798	—	—
Billets de premier rang non garantis	b	\$ CA	5,33 %	2034	75 000	54 798	—	—
Contrats de vente Conditionnelle ⁽¹⁾	c	\$ US	1.45 % - 7.40 %	2026-2031	164 340	154 838	287 524	271 139
Autre dette à long terme conditionnelle		\$ US	3.04 %	2027	3 972	3 972	4 337	4 337
					2 577 975		2 402 881	

* La valeur nominale est présentée dans la devise de l'instrument de dette à long terme.

(1) La valeur nominale comparative a été corrigée pour une erreur non significative.

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

	Note	2025	2024
Solde au début de l'exercice		2 402 881	1 884 182
Produits tirés de la dette à long terme		219 378	500 000
Regroupements d'entreprises		-	314 670
Remboursement de la dette à long terme		(320 002)	(536 700)
Augmentation nette des facilités renouvelables		254 594	261 783
Amortissement des frais de financement reportés		1 701	2 170
Incidence des variations des taux de change		104 187	(159 433)
Incidence des variations des taux de change - dette désignée comme couverture d'investissement net		(84 764)	136 209
Solde à la fin de l'exercice		2 577 975	2 402 881

a) Facilité de crédit renouvelable non garantie

Le 30 mai 2025, le Groupe a prolongé sa facilité de crédit renouvelable jusqu'au 30 mai 2028. Dans le cadre de cette nouvelle prolongation, bien que la disponibilité totale soit restée inchangée, la disponibilité en dollars canadiens a été réduite à 1,135 milliard \$ CAD et la disponibilité en dollars américains a été augmentée à 125,0 M\$ US. Des frais de financement reportés de 0,7 M\$ ont été comptabilisés à la suite de cette prolongation.

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

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

canadiens en utilisant Bons du Trésor et obligations du gouvernement du Canada comme garantie. Ce changement n'a pas d'impact significatif sur les états financiers du Groupe.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, le Groupe a remboursé, sans pénalité, 300 M\$ de son emprunt à terme.

La facilité de crédit renouvelable n'est pas garantie et peut être prolongée chaque année. Les facilités renouvelables du Groupe ont une taille totale de 955,2 M\$ (31 décembre 2024 – 904,9 M\$). L'accord prévoit une disponibilité de crédit supplémentaire de 184,2 M\$ (245 M\$ CAD et 5 M\$ USD) (31 décembre 2024 - 175,0 M\$). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions dans le cadre du contrat de crédit renouvelable syndiqué du Groupe. Au 31 décembre 2025, le taux d'intérêt de la facilité de crédit sur la dette libellée en dollars canadiens était de 4,06% (2024 – 5,10%) et sur la dette libellée en dollars américains, de 5,33% (2024 – 6,83%).

Les émissions de dette décrites ci-dessus sont soumises à certaines clauses concernant le maintien de ratios financiers. Le Groupe respecte ces covenants à la clôture de l'exercice (voir note 25(f)).

b) Billets de premier rang non garantis

Ce prêt prend la forme de billets de premier rang portant chacun un taux d'intérêt et arrivant à échéance tel que détaillé dans le tableau ci-haut. Ces billets peuvent être payés d'avance à tout moment avant la date d'échéance, en tout ou en partie, à 100 % du montant en capital et le montant de la compensation déterminé à la date de remboursement anticipé par rapport à ce montant en capital.

Le 27 juin 2025, le Groupe a reçu un produit de 300 M\$ CAD provenant de l'émission de nouvelles dettes sous forme de billets de premier rang non garanties, 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 tiré de l'émission de la dette a été utilisé pour rembourser le prêt à terme non garanti venant à échéance en mars 2027, sans pénalité.

Les émissions de dettes décrites ci-haut sont assujetties à certaines clauses restrictives relativement au maintien de certains ratios financiers. Le Groupe respectait ces clauses restrictives à la clôture de l'exercice (voir note 25 f)).

c) Contrats de vente conditionnelle

Les contrats de vente conditionnelle sont garantis par du matériel roulant d'une valeur comptable de 166,5 M\$ (246,1 M\$ au 31 décembre 2024) (voir note 8).

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

	Moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Facilités renouvelables non garanties	-	548 640	-	548 640
Billets de premier rang non garantis	150 000	474 713	1 249 713	1 874 427
Contrats de vente conditionnelle	72 121	82 360	357	154 838
Autres dettes à long terme	377	3 594	-	3 971
	222 498	1 109 307	1 250 070	2 581 876

14. Obligations locatives

	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024
Obligations locatives courantes	165 291	152 449
Obligations locatives non courantes	472 473	421 213
	637 764	573 662

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

	Note	2025	2024
Solde au début de l'exercice		573 662	460 158
Regroupements d'entreprises	5	37 775	116 837
Additions		189 363	208 028
Décomptabilisation*		(18 332)	(15 625)
Remboursement		(163 250)	(165 350)
Incidence des variations des taux de change		18 546	(30 386)
Solde à la fin de l'exercice		637 764	573 662

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

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

Le taux d'intérêt implicite utilisé en moyenne pour les contrats de location de 2025 est de 4,50% (2024 – 5,17%).

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 8,3 M\$ (2024 – 7,3 M\$) de paiements de loyers futurs relié aux options de prolongation que le Groupe est raisonnablement certain d'exercer.

Le Groupe a estimé que les paiements de loyers futurs potentiels, s'il exerçait les options de prolongation restantes, entraîneraient une augmentation des obligations locatives de 577,2 M\$ (2024 – 441,2 M\$).

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

Paiements de location variables

Certains baux contiennent des paiements de location variables qui ne sont pas inclus dans l'évaluation de l'obligation locative. Ces paiements comprennent, entre autres, les frais d'entretien des aires communes, les taxes municipales et les frais d'entretien des véhicules. La dépense reliée aux paiements de location variables pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 était de 28,1 M\$ (2024 – 26,2 M\$).

Sous-location

Le Groupe sous-loue certaines de ses propriétés. Le revenu des actifs au titre de droits d'utilisation en sous-location pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 s'est élevé à 18,4 M\$ (2024 – 21,1 M\$), présenté dans les « Autres charges opérationnelles ».

Flux de trésorerie contractuels

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

	Au 31 décembre 2025
Moins de 1 an	192 844
De 1 à 5 ans	379 182
Plus de 5 ans	170 717
	742 743

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, une charge pour contrats de location simple de 39,4 M\$ (41,3 M\$ en 2024) a été constatée dans l'état consolidé du résultat pour les contrats de locations qui ne répondaient pas à la définition de contrat de location selon IFRS 16 ou pour lesquels des moyens de simplification d'IFRS 16 ont été utilisés à la transition.

15. Avantages du personnel

Régimes de retraite de TFI International

Le Groupe est le promoteur de régimes de retraite à prestations définies destinés à 1 de ses employés (1 en 2024).

Ces régimes sont tous offerts au Canada et comprennent un régime non enregistré. Plus aucun des régimes à prestations définies n'est offert aux employés. Par conséquent, l'obligation future ne variera qu'en fonction des réévaluations actuarielles.

Le Groupe évalue ses obligations au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2024, et la prochaine évaluation obligatoire aura lieu en date du 31 décembre 2025.

Régime de retraite de TForce Freight

Les régimes de retraite ont des prestations courues en cours et des nouveaux employés sont admissibles à participer aux régimes une fois qu'ils satisfont aux exigences de participation. Les régimes de retraite comptent 6 124 participants actifs (2024 - 6 124).

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

Les régimes n'ont pas de cotisations périodiques pour les employés. Ces régimes sont toujours tenus de financer les coûts des services passés et sont entièrement capitalisés par le Groupe. Le Groupe évalue ses obligations au titre des prestations constituées ainsi que la juste valeur des actifs des régimes pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2024, et la prochaine évaluation obligatoire aura lieu en date du 31 décembre 2025.

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

	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Obligation au titre des prestations constituées	15 282	329 465	344 747	14 938	252 863	267 801
Juste valeur des actifs des régimes	(1 641)	(296 701)	(298 342)	(366)	(196 979)	(197 345)
Déficit (actif) net des régimes	13 641	32 764	46 405	14 572	55 884	70 456

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

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Régimes de retraite TFI International		
Autre	100%	100%
Régimes de retraite TForce Freight		
Titres de capitaux propres	87%	95%
Titres d'emprunt	13%	5%

Tous les titres de capitaux propres et les titres d'emprunt ont des prix cotés sur des marchés actifs. Les titres d'emprunt sont détenus dans des fonds communs de placement et bénéficient principalement d'une notation AAA, AA ou A, selon les notations de Moody's.

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

	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	14 938	252 863	267 801	13 999	212 373	226 372
Coût des services rendus	—	46 793	46 793	474	55 749	56 223
Charges d'intérêts	697	15 362	16 059	638	11 007	11 645
Prestations payées	(1 123)	(4 112)	(5 235)	—	(2 749)	(2 749)
Perte liée (profit lié) à la réévaluation des éléments suivants:						
- Hypothèses démographiques	—	(38)	(38)	—	3 143	3 143
- Hypothèses financières	(215)	(1 033)	(1 248)	141	(29 522)	(29 381)
- Expérience des régimes	187	19 630	19 817	839	2 865	3 704
Incidence des variations des taux de change	798	—	798	(1 153)	(3)	(1 156)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	15 282	329 465	344 747	14 938	252 863	267 801

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

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

	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice	366	196 979	197 345	200	172 941	173 141
Produit d'intérêts	47	13 306	13 353	8	9 035	9 043
Cotisations patronales	2 402	78 070	80 472	(16)	20 000	19 984
Prestations payées	(1 123)	(4 112)	(5 235)	—	(2 749)	(2 749)
Profit lié à la réévaluation	(99)	14 357	14 258	193	(232)	(39)
Frais d'administration des régimes	—	(1 906)	(1 906)	—	(1 981)	(1 981)
Incidence des variations des taux de change	48	7	55	(19)	(35)	(54)
Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice	1 641	296 701	298 342	366	196 979	197 345

Charges comptabilisées dans le bénéfice :

	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Coût des services rendus	—	46 793	46 793	474	55 749	56 223
Coût financier net	650	2 056	2 706	630	1 972	2 602
Frais d'administration des régimes	—	1 906	1 906	—	1 981	1 981
Charge de retraite	650	50 755	51 405	1 104	59 702	60 806
Rendement réel des actifs des régimes	(52)	27 663	27 611	201	8 803	9 004

Pertes actuarielles comptabilisées dans les autres éléments du résultat global :

	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Total
Montant accumulé dans les résultats non distribués au début de l'exercice	12 238	(103 776)	(91 538)	11 451	(80 494)	(69 043)
Comptabilisé au cours de l'exercice	71	4 202	4 273	787	(23 282)	(22 495)
Montant accumulé dans les résultats non distribués à la fin de l'exercice	12 309	(99 574)	(87 265)	12 238	(103 776)	(91 538)
Comptabilisé au cours de l'exercice, après impôt	52	3 154	3 206	580	(17 389)	(16 809)

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

	31 décembre 2025		31 décembre 2024	
	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight	Régimes de retraite TFI Inter- national	Régimes de retraite TForce Freight
Obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation au	4,9%	5,7%	4,7%	5,7%
Futures hausses de salaire	N/A	2,0%	N/A	2,0%
Charge au titre des avantages du personnel				
Taux d'actualisation au	4,7%	5,7%	5,0%	5,7%
Taux de rendement des actifs des régimes au	4,7%	5,7%	5,0%	5,7%
Futures hausses de salaire	N/A	2,0%	N/A	2,0%

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

Les hypothèses concernant la mortalité future se fondent sur des statistiques et des tableaux de mortalité publiés. Voici les espérances de vie actuelles qui sous-tendent la valeur des passifs au titre des régimes à prestations définies :

	31 décembre 2025		31 décembre 2024	
	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight	Régimes de retraite TFI International	Régimes de retraite TForce Freight
Espérance de vie à 65 ans des retraités actuels				
Hommes	22.4	20	22.4	19,9
Femmes	25,1	21,9	25.0	21,9
Espérance de vie à 65 ans des membres actuels ayant 45 ans				
Hommes	23.9	21.6	23.8	21.5
Femmes	26.4	23.4	26.4	23.4

Au 31 décembre 2025, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies est :

Régimes de retraite de TFI International	9,5
Régimes de retraite de TForce Freight	15,7

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

	2025		2024	
	Hausse	Baisse	Hausse	Baisse
Taux d'actualisation (variation de 1%)	56 768	(44 575)	(38 006)	48 004

Données historiques:

	2025	2024	2023	2022	2021
Obligation au titre des prestations constituées	344 747	267 801	226 372	164 299	160 780
Juste valeur des actifs des régimes	(298 342)	(197 345)	(173 141)	(168 658)	(93 903)
Déficit (surplus) des régimes	46 405	70 456	53 231	(4 359)	66 877
Ajustements liés à l'expérience découlant des obligations au titre des régimes	18 531	(22 534)	8 975	(112 739)	5 823
Ajustements liés à l'expérience découlant des actifs des régimes	14 258	(39)	11 651	(27 473)	310

Le Groupe prévoit des cotisations de 61,8M\$ aux régimes à prestations définies en 2026.

Cotisations aux régimes multi-employeurs

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

- Central States, Southeast and Southwest Areas Pension Plan
- IAM National Pension Fund
- Western Congerence of Teamsters Pension Plan

La contribution du Groupe aux plans a été comptabilisée en charges au fur et à mesure qu'elle est engagée et s'élève à 10,0 M\$ en 2025 (2024 - 10,0M\$).

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

16. Provisions

		Autoassurance	Autre	Total
Balance au 31 décembre 2023		123 645	36 255	159 900
Provisions provenant des regroupements d'entreprises*	5	81 606	6 110	87 716
Provisions constituées au cours de l'exercice		141 645	32 704	174 349
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(104 716)	(40 188)	(144 904)
Provisions renversées au cours de l'exercice		(14 553)	(1 370)	(15 923)
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		(550)	-	(550)
Incidence des variations des taux de change		(938)	(174)	(1 112)
Balance au 31 décembre 2024		226 139	33 337	259 476
Provisions constituées au cours de l'exercice		155 637	23 364	179 001
Provisions utilisées au cours de l'exercice		(143 469)	(34 689)	(178 158)
Provisions renversées au cours de l'exercice		(27 398)	(5 039)	(32 437)
Désactualisation de la portion à long-terme des provisions		289	-	289
Incidence des variations des taux de change		675	177	852
Balance au 31 décembre 2025		211 873	17 150	229 023

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

Au 31 décembre 2024*

Provisions courantes	83 862	15 678	99 540
Provisions non courantes	142 277	17 659	159 936
	226 139	33 337	259 476

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

Les provisions d'autoassurance représentent la portion non assurée des demandes de règlement en souffrance à la fin de l'exercice. La portion courante reflète le montant qui devrait être payé au cours de l'exercice suivant. À cause de la nature à long terme du passif, la provision a été calculée à un taux d'actualisation de 3,73 % (2024 – 4,38 %). Les autres provisions incluent principalement les provisions pour litiges de 6,7 M\$ (2024 – 17,7 M\$) et des passifs d'assainissement environnemental de 0,9 M\$ (2024 – 3,5 M\$). Les provisions pour litiges contiennent diverses réclamations en cours pour lesquelles la direction a fait usage de jugement et d'hypothèses concernant des événements futurs. Les résultats dépendront de l'évolution future des réclamations.

17. Actifs et passifs d'impôt différé

	31 décembre 2025	31 décembre 2024*
Immobilisations corporelles	(449 586)	(467 144)
Immobilisations incorporelles	(189 514)	(163 616)
Actifs au titre de droits d'utilisation	12 272	9 414
Avantages du personnel	17 193	26 324
Provisions	61 776	87 212
Pertes fiscales	10 380	11 799
Autres	1 140	1 307
Passifs d'impôt différé, montant net	(536 339)	(494 704)
Présentation en tant que :		
Actifs d'impôt différé	10 412	13 724
Passifs d'impôt différé	(546 751)	(508 428)

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

Variation des différences temporelles au cours de l'exercice :

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

	Solde au 31 décem- bre 2024*	Compta- bilisation dans le bénéfice	Compta- bilisation directement dans les capitaux propres	Acquisition dans un regroupe- ment d'ent- reprises	Solde au 31 décem- bre 2025
Immobilisations corporelles	(467 144)	17 152	494	(88)	(449 586)
Immobilisations incorporelles	(163 616)	8 708	(194)	(34 412)	(189 514)
Actifs au titre de droits d'utilisation	9 414	1 416	1 066	376	12 272
Avantages du personnel	26 324	(5 998)	(3 133)	-	17 193
Provisions	87 212	(20 917)	(2 872)	(1 647)	61 776
Pertes fiscales	11 799	1 245	(2 664)	-	10 380
Autre	1 307	(504)	337	-	1 140
Passifs d'impôt différé, montant net	(494 704)	1 102	(6 966)	(35 771)	(536 339)

	Solde au 31 décem- bre 2023	Compta- bilisation dans le bénéfice	Compta- bilisation directement dans les capitaux propres	Acquisition dans un regroupe- ment d'ent- reprises*	Solde au 31 décem- bre 2024*
Immobilisations corporelles	(382 208)	26 249	7 383	(118 568)	(467 144)
Immobilisations incorporelles	(127 547)	10 318	1 476	(47 863)	(163 616)
Actifs au titre de droits d'utilisation	8 600	1 190	(415)	39	9 414
Avantages du personnel	26 510	8 591	(8 777)	-	26 324
Provisions	51 458	(957)	1 983	34 728	87 212
Pertes fiscales	10 054	(1 624)	(705)	4 074	11 799
Autre	506	(866)	1 667	-	1 307
Passifs d'impôt différé, montant net	(412 627)	42 901	2 612	(127 590)	(494 704)

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

Au 31 décembre 2025, la Société avait des pertes en capital de 69,3 M\$ (2024 - 148,0 M\$) pour lesquelles aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé. Ces pertes en capital peuvent être reportées indéfiniment mais ne peuvent être utilisées que contre de futurs gains en capital imposables. De plus, au 31 décembre 2025 et 31 décembre 2024, aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé pour les différences temporaires découlant des investissements dans les filiales car la Société contrôle les décisions affectant la réalisation de ces passifs et il est probable que les différences temporelles ne s'inverseront pas dans un avenir prévisible.

18. Capital social et autres éléments des capitaux propres

La Société est autorisée à émettre un nombre illimité d'actions ordinaires et d'actions privilégiées, pouvant être émises en série. Ces actions ordinaires et privilégiées n'ont pas de valeur nominale. Toutes les actions émises sont entièrement libérées.

Les actions ordinaires confèrent à leurs porteurs un droit de vote par action. Les détenteurs des actions ordinaires ont le droit de recevoir les dividendes déclarés de temps à autre. Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés à toute autre catégorie d'actions de la Société, les détenteurs des actions ordinaires ont le droit de recevoir le reliquat de l'actif de la Société à sa dissolution, à sa liquidation ou à son absorption.

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

(en actions)	Note	2025	2024
Solde au début de l'exercice		84 408 437	84 441 733
Actions rachetées et annulées		(2 481 295)	(545 305)
Options d'achat d'actions exercées	20	223 890	512 009
Solde à la fin de l'exercice		82 151 032	84 408 437

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

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

	2025	2024
Solde au début de l'exercice	1 135 500	1 107 290
Actions rachetées et annulées	(27 485)	(5 929)
Contrepartie en trésorerie liée à l'exercice d'options d'achat d'actions	6 471	13 523
Valeur attribuée créditée au capital social par suite d'exercice d'options d'achat d'actions, après impôts	1 274	2 985
Émission d'actions sur le règlement des UAR et UAP, après impôts	9 349	17 631
Solde à la fin de l'exercice	1 125 109	1 135 500

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 31 décembre 2025 et depuis le début de l'offre, la Société n'a racheté et annulé aucune action ordinaire dans le cadre de cette offre.

En 2025, la Société a racheté 2 481 295 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 91,00\$ par action pour un prix d'achat total de 225,8 M\$ en lien avec l'offre. En 2024, la Société a racheté 545 305 actions ordinaires à un prix moyen pondéré de 140,50\$ par action pour un prix d'achat total de 76,6 M\$ en lien avec les offres précédentes. L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées, soit un montant de 202,9 M\$ (2024 - 70,7 M\$), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime sur rachat d'actions.

Dividendes

En 2025, le Groupe a déclaré des dividendes trimestriels d'un montant total de 1,82\$ par action ordinaire en circulation au moment de la déclaration du dividende (1,65\$ en 2024) pour un total de 150,8 M\$ (139,5 M\$ en 2024). Le 17 février 2025, 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 38,6 M\$ qui sera versé le 15 avril 2026 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 31 mars 2026.

19. 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)	2025	2024
Bénéfice net	310 553	422 484
Actions ordinaires émises au début de l'exercice	84 408 437	84 441 733
Incidence de l'exercice d'options d'achat d'actions	124 267	285 606
Incidence du rachat d'actions propres	(1 465 452)	(175 763)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	83 067 252	84 551 576
Bénéfice de base par action (en dollars)	3,74	5,00

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)	2025	2024
Bénéfice net	310 553	422 484
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires	83 067 252	84 551 576
Effet dilutif :		
Options d'achat d'actions, unités d'actions restreintes et unités d'actions de performance	347 058	691 532
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires - dilué	83 414 310	85 243 108
Bénéfice dilué par action (en dollars)	3,72	4,96

Au 31 décembre 2025, aucune option d'achat d'actions n'a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action (2024 - néant); ces options n'étant pas considérées comme antidilutives.

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

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.

20. Paiements fondés sur des actions

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

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

(en milliers d'options et en dollars)		2025		2024
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré
Solde au début de l'exercice	278	31,44	790	29,17
Options exercées	(224)	30,80	(512)	27,93
Solde à la fin de l'exercice	54	34,12	278	31,44
Options exerçables à la fin de l'exercice	54	34,12	278	31,44

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

(en milliers d'options et en dollars)		Options en circulation et exerçables	
		Nombre d'options	Durée contractuelle restante moyenne pondérée (en années)
Prix d'exercice			
30,71		35	0,2
40,41		19	1,6
		54	0,7

Parmi les options en circulation au 31 décembre 2025, un nombre total de 48 570 (252 736 en 2024) est détenu par les principaux dirigeants.

En 2025, le cours moyen pondéré des actions à la date d'exercice des options d'achat d'actions qui ont été exercées était de 90,37\$ (141,69\$ en 2024).

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée en 2025 et 2024 dans le cadre du régime d'options d'achat d'actions de la Société.

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

La Société offre un régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres à l'intention des hauts dirigeants du Groupe. L'allocation annuelle du RILT de chaque participant est divisée en deux attributions d'unités d'actions de performance (« UAP ») et d'unités d'actions restreintes (« UAR »). Les UAP sont assujetties à la fois à des conditions de rendement et à des conditions d'acquisition basées sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution, tandis que les UAR sont uniquement soumises à une condition d'acquisition basée sur le temps au troisième anniversaire de l'attribution. Les conditions de performance attachées aux UAP sont pondérées de façon égale entre un objectif de bénéfice absolu avant intérêts et impôts sur le revenu et le rendement relatif total pour les actionnaires (« RTA »). Aux fins de la portion RTA relative, il y a deux comparaisons pondérées de façon égale : la première portion est comparée au RTA d'un groupe de pairs de l'industrie du transport et la deuxième portion est comparée à l'indice S&P/TSX60.

Unités d'actions restreintes

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

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 18 février 2025, la Société a octroyé un total de 61 829 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 38 566 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités 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 en actions, dont 27 917 à des dirigeants clés. Les RSU seront acquises le 30 avril 2026. La juste valeur des UAR octroyées s'élevait à 81,03 \$ par unité.

Le 8 février 2024, la Société a octroyé un total de 45 850 UAR en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 30 842 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 135,00 \$ par unité.

Le tableau suivant résume la variation des UAR en circulation :

<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>		2025		2024
		Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi		Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
	Nombre d'UAR		Nombre d'UAR	
Solde au début de l'exercice	158	115,34	192	93,62
Unités attribuées	93	113,45	51	137,21
Unités réinvesties	3	121,45	2	104,17
Unités réglées	(58)	99,84	(82)	77,79
Unités éteintes	(3)	123,99	(5)	115,83
Solde à la fin de l'exercice	193	119,05	158	115,34

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

<i>(en milliers d'UAR et en dollars)</i>		UAR en circulation	
		Nombre d'UAR	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi			
115,51	54	0,1	
81,03	32	0,3	
135,00	45	1,1	
129,66	62	2,1	
	193	1,0	

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAR réglées en 2025 était de 131,74 \$ (134,64 \$ en 2024). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 5,8 M\$ (10,4 M\$ en 2024), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

En 2025, le Groupe a constaté, en lien avec les UAR, une charge de rémunération de 8,5 M\$ (6,2 M\$ en 2024) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAR en circulation au 31 décembre 2025, un nombre total de 133 103 (103 872 en 2024) est détenu par les principaux dirigeants.

Unités d'actions de performance

La juste valeur des UAP est déterminée à l'aide d'un modèle de simulation Monte Carlo pour la partie RTA et à l'aide des estimations de la direction pour la partie bénéfice absolu avant intérêts et impôts. Les estimations liées au résultat absolu avant intérêts et part impôt sur le résultat sont révisées au cours de la période d'acquisition et le montant cumulé comptabilisé à chaque date de clôture est basé sur le nombre d'instruments de capitaux

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

propres pour lesquels des conditions de service et de performance hors marché devraient être remplies. La charge de rémunération à base d'actions est constatée, au titre du surplus d'apport, sur la période d'acquisition des droits.

Le 18 février 2025, la Société a octroyé un total de 58 143 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 34 880 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 134.85\$ par unité à la date d'attribution.

Le 8 février 2024, la Société a octroyé un total de 45 850 UAP en vertu du régime incitatif d'équité de la Société dont 30 842 ont été attribuées aux principaux dirigeants. La juste valeur des unités octroyées a été de 156.17\$ par unité à la date d'attribution.

Le tableau suivant résume la variation des UAP en circulation :

(en milliers d'UAP et en dollars)		2025		2024
	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi	Nombre d'UAP	Moyenne pondérée juste valeur date d'octroi
Solde au début de l'exercice	155	127,72	184	106,17
Unités attribuées	58	134,85	46	156,17
Unités réinvesties	4	137,92	1	106,72
Unités réglées	(71)	100,52	(135)	89,87
Unités ajoutées dues aux conditions de performance	14	100,43	64	89,87
Unités éteintes	(3)	134,88	(5)	129,43
Solde à la fin de l'exercice	157	140,35	155	127,72

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

(en milliers d'UAP et en dollars)		UAP en circulation	
		Nombre d'UAP	Durée de vie restante (en années)
Juste valeur à la date d'octroi			
135,15		54	0,1
156,17		45	1,1
134,85		58	2,1
		157	1,1

Le cours moyen pondéré des actions à la date du règlement des UAP réglées en 2025 était de 131,74 \$ (133,74 \$ en 2024). L'excédent du prix d'achat payé sur la valeur comptable des actions rachetées aux fins du règlement de l'octroi, soit un montant de 8,6 M\$ (19,8 M\$ en 2024), a été imputé aux résultats non distribués en tant que prime aux rachats d'actions.

En 2025, le Groupe a constaté, en lien avec les UAP, une charge de rémunération de 6,6 M\$ (4,9 M\$ en 2024) et une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Parmi les UAP en circulation au 31 décembre 2025, un nombre total de 101 635 (103 872 en 2024) est détenu par les principaux dirigeants.

21. 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.

	2025	2024
Entrepreneurs indépendants	2 676 799	2 902 226
Charges liées à l'exploitation des véhicules	1 220 498	1 268 909
	3 897 297	4 171 135

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

22. Charges liées au personnel

	Note	2025	2024
Avantages du personnel à court terme		2 333 308	2 392 249
Cotisations aux régimes à cotisations définies		9 654	9 011
Coût des services rendus liés aux régimes à prestations définies	15	46 793	56 223
Indemnités de fin de contrat de travail		8 601	27 758
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	20	15 148	11 074
		2 413 504	2 496 315

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

	2025	2024
<i>Charges (produits)</i>		
Charge d'intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement reportés	119 345	127 062
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	26 509	24 904
Revenus d'intérêts	(1 795)	(7 723)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	(517)	(6 037)
Perte de change, montant net	380	3 786
Autres charges financières	16 034	16 247
Charges financières nettes	159 956	158 239
Présentation en tant que :		
Produits financiers	(2 312)	(13 760)
Charges financières	162 268	171 999

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

	2025	2024
Charge d'impôt exigible		
Période considérée	101 035	179 142
Ajustement des exercices précédentes	(5 126)	1 998
	95 909	181 140
Charge (recouvrement) d'impôt différé		
Création et reprise de différences temporelles	(2 593)	(39 578)
Variation du taux d'impôt	(520)	(1 053)
Ajustement des exercices précédentes	2 011	(2 270)
	(1 102)	(42 901)
Charge d'impôt sur le résultat	94 807	138 239

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

	2025			2024		
	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt	Avant impôt	(Économie) charge d'impôt	Après impôt
Écarts de conversion	(8 218)	-	(8 218)	5 675	-	5 675
(Pertes) gains lié(e)s à la réévaluation des régimes à prestations définies	(4 273)	(1 067)	(3 206)	22 495	5 686	16 809
Gain (perte) sur couverture d'investissement net	84 765	(8)	84 773	(135 112)	977	(136 089)
Variation de la juste valeur des placements dans les titres de capitaux propres	(2 912)	(464)	(2 448)	(7 962)	146	(8 108)
	69 362	(1 539)	70 901	(114 904)	6 809	(121 713)

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

Rapprochement du taux d'impôt effectif :

		2025		2024
Bénéfice avant impôt sur le résultat		405 360		560 723
Impôt sur le résultat selon le taux d'impôt prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,5%	107 420	26,5%	148 592
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants:				
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	0,4%	1 513	0,0%	200
Variation du taux d'impôt	-0,1%	(520)	-0,2%	(1 053)
Charges non déductibles	1,2%	4 765	1,2%	6 839
Déductions fiscales et revenus exonérés d'impôt	-4,0%	(16 354)	-3,0%	(17 021)
Ajustement des exercices précédents	-0,8%	(3 115)	0,0%	(272)
Impôt sur les distributions multinationales	0,3%	1 098	0,2%	954
	23,4%	94 807	24,7%	138 239

En juillet 2025, la loi *One Big Beautiful Bill Act* a été promulguée. Cette législation comprend des modifications au cadre fiscal international ainsi que le rétablissement de traitements fiscaux favorables, notamment l'amortissement accéléré à 100 % pour les biens admissibles mis en service après le 19 janvier 2025 et les limitations relatives à la déductibilité des charges d'intérêts. Le Groupe a comptabilisé les effets de la législation en 2025 pour les dispositions actuellement en vigueur, ce qui a entraîné une augmentation du passif d'impôt différé et une diminution de l'impôt fédéral sur le résultat à payer. Le Groupe s'attend à des impacts similaires au cours des exercices futurs, sans incidence significative sur son taux d'imposition effectif annuel.

25. Instruments financiers et gestion des risques financiers**Risques**

Dans le cours normal de ses activités et en raison de ses actifs et passifs financiers, le Groupe est exposé aux risques suivants :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de marché.

La présente note fournit des renseignements sur l'exposition du Groupe à chacun des risques susmentionnés, sur les objectifs et les processus du Groupe en ce qui a trait à la gestion des risques et sur la gestion des capitaux du Groupe. D'autres informations quantitatives à fournir sont incluses dans les présents états financiers consolidés.

Cadre de gestion des risques

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

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

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

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

a) Risque de crédit

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

- La clientèle est diversifiée et répartie entre différents segments de marché;
- Aucun client ne représente plus de 5 % du total des revenus du Groupe;
- Environ 95,5 % (91,4 % en 2024) des créances clients du Groupe ne sont pas en souffrance ou sont en retard de 30 jours ou moins;
- Les créances douteuses ont représenté moins 0,3 % des revenus consolidés pour les deux derniers exercices.

Exposition au risque de crédit

L'exposition maximale du Groupe au risque de crédit correspond à la valeur comptable des actifs financiers. L'exposition maximale au risque de crédit s'établissait comme suit à la date de clôture :

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Clients et autres débiteurs	881 432	927 654

Pertes de valeur

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

	Total 2025	Provision pour perte de crédit attendue 2025	Total 2024	Provision pour perte de crédit attendue 2024
Non en souffrance	643 322	1 487	646 859	2 145
En souffrance depuis 1 à 30 jours	168 427	2 504	174 343	2 526
En souffrance depuis 31 à 60 jours	46 880	7 512	52 700	7 578
En souffrance depuis plus de 60 jours	47 843	13 537	79 013	13 012
	906 472	25 040	952 915	25 261

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

	2025	2024
Solde au début de l'exercice	25 261	29 506
Regroupements d'entreprises	1 484	2 837
Créances douteuses	15 013	14 846
Montants radiés, net des montants recouvrés	(18 017)	(19 631)
Incidence des variations des taux de change	1 299	(2 297)
Solde à la fin de l'exercice	25 040	25 261

b) Risque de liquidité

Le risque de liquidité représente le risque que le Groupe ne soit pas en mesure de respecter ses obligations financières associées à des passifs financiers qui sont réglés par transfert de liquidités ou d'un autre actif financier. L'approche du Groupe relativement à la gestion des liquidités consiste à s'assurer, autant que possible, qu'il disposera toujours de liquidités suffisantes pour respecter ses obligations à leur échéance, tant dans des conditions normales que difficiles, sans subir de pertes inacceptables ni risquer d'entacher sa réputation.

Les besoins des entités du Groupe en matière d'entrées et de sorties de fonds font l'objet d'une surveillance étroite et distincte afin d'optimiser le rendement du capital investi du Groupe. Habituellement, le Groupe s'assure de disposer d'une trésorerie suffisante pour effectuer les dépenses opérationnelles prévues; cette situation ne tient pas compte de circonstances extrêmes qu'il est raisonnablement impossible de prédire. Le Groupe surveille régulièrement ses besoins de liquidités à court et à moyen terme à l'aide d'outils de prévisions. De plus, le Groupe maintient des facilités renouvelables, dont le solde disponible était de 348,1 M\$ au 31 décembre 2025 (549,7 M\$ en 2024), et dispose d'un crédit supplémentaire de 184,2 M\$ (245 M\$ CA et 5 M\$ US) (2024 - 175 M\$). Le crédit supplémentaire est disponible sous certaines conditions aux termes de la convention conclue avec son syndicat de prêteurs bancaires.

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

Le tableau suivant présente les échéances contractuelles des passifs financiers, ce qui inclut les paiements d'intérêt estimatifs :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	Moins de 1 an	De 1 à 2 ans	De 2 à 5 ans	Plus de 5 ans
2025						
Fournisseurs et autres créditeurs	667 246	667 246	667 246	-	-	-
Dette à long terme	2 577 975	3 315 317	337 844	969 803	457 177	1 550 493
Autre passif financier*	101 010	129 475	4 081	31 644	93 750	-
	3 346 231	4 112 038	1 009 171	1 001 447	550 927	1 550 493
2024						
Fournisseurs et autres créditeurs	639 190	639 190	639 190	-	-	-
Dette à long terme	2 402 881	3 178 019	209 454	973 603	522 404	1 472 558
Autre passif financier*	7 779	7 779	7 779	-	-	-
	3 049 850	3 824 988	856 423	973 603	522 404	1 472 558

*Comprend les échéances contractuelles des contreparties conditionnelles présentées dans les autres passifs financiers. Les autres passifs financiers sans échéances contractuelles d'un montant de 9,6 M\$ (11,9 M\$ en 2024) sont exclus du tableau ci-dessus.

Les flux de trésorerie contractuels ne devraient pas survenir beaucoup plus tôt ni s'établir à des montants considérablement différents.

c) Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations des cours du marché, comme les taux de change et les taux d'intérêt, influent sur les résultats du Groupe ou sur la valeur des instruments financiers qu'il détient. L'objectif de la gestion du risque de marché est de gérer et de limiter l'exposition au risque de marché selon des paramètres acceptables, tout en optimisant le rendement.

Le Groupe acquiert des participations dans des instruments de capitaux propres dans une optique de détention à long terme à des fins stratégiques. Tous les investissements sont désignés à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

d) Risque de change

Le Groupe est exposé au risque de change en lien avec les actifs et les passifs financiers, ainsi qu'avec les ventes et les achats qui sont libellés dans une devise autre que les monnaies fonctionnelles respectives des entités du Groupe. Principalement, les entités canadiennes sont exposées au dollar américain, et les entités qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar canadien (établissements étrangers) ne sont pas très exposées au risque de change.

Afin d'atténuer l'exposition au risque de change de ses passifs nets financiers liés à des entités canadiennes, le Groupe a désigné une partie de sa dette libellée en dollars américains comme élément de couverture dans une couverture d'investissement net.

L'exposition des actifs et passifs financiers du Groupe au risque de change en lien avec des entités canadiennes s'établissait comme suit en fonction de leur valeur nominale :

	2025	2024
Clients et autres débiteurs	41 021	53 423
Fournisseurs et autres créditeurs	(7 511)	(8 984)
Dette à long terme	(1 651 596)	(1 653 291)
Exposition au risque du bilan	(1 618 086)	(1 608 852)
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	1 655 000	1 655 000
Exposition nette au risque du bilan	36 914	46 148

Le Groupe évalue le montant annuel net de ses flux de trésorerie en dollars américains à environ 430 M\$ (500 M\$ en 2024). Ces rentrées de fonds sont générées également tout au long de l'exercice.

Les taux de change suivants étaient en vigueur au cours de l'exercice :

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Taux moyen du \$ US pour l'exercice terminé le	1,3978	1,3698
Taux de clôture du \$ US au	1,3724	1,4384

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

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 1 cent du dollar américain à la date de clôture aurait eu pour effet, en supposant que toutes les autres variables, en particulier les taux d'intérêt, demeurent constantes, d'accroître (de réduire) les capitaux propres et le bénéfice des montants présentés dans le tableau ci-dessous. L'analyse est effectuée selon les mêmes modalités pour 2024.

	2025		2024	
	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent	Hausse de 1 cent	Baisse de 1 cent
Exposition au risque du bilan	(11 790)	11 790	(11 185)	11 185
Dette à long terme désignée comme élément de couverture dans une couverture d'investissement	12 059	(12 059)	11 506	(11 506)
Exposition nette au risque du bilan	269	(269)	321	(321)

e) Risque de taux d'intérêt

Le Groupe a l'intention de réduire son exposition aux fluctuations des taux d'intérêt en conservant une part importante de dette à long terme à taux fixe.

Aux 31 décembre 2025 et 2024, le profil du taux d'intérêt sur la valeur comptable des instruments financiers du Groupe portant intérêt s'établissaient comme suit :

	2025	2024*
Instruments à taux fixe	2 031 262	2 127 827
Instruments à taux variable	546 713	275 054
	2 577 975	2 402 881

* Les informations comparatives ont été reclassées afin de présenter séparément les instruments à taux variable.

Analyse de sensibilité de la juste valeur pour les instruments à taux fixe

Le Groupe ne comptabilise aucun passif financier à taux fixe à la juste valeur dans le bénéfice. Par conséquent, une variation des taux d'intérêt à la date de clôture n'aurait aucune incidence sur le bénéfice.

f) Gestion des capitaux

Aux fins de la gestion des capitaux, le capital correspond au capital social et aux résultats non distribués du Groupe. Les objectifs du Groupe en matière de gestion des capitaux sont les suivants :

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

Le Groupe cherche à maintenir un équilibre entre les rendements les plus élevés qu'il est possible d'obtenir avec un niveau d'emprunt plus élevé et les avantages et la sécurité qu'offre une situation du capital solide.

Le Groupe surveille sa dette à long terme en fonction des ratios ci-dessous afin de maintenir un niveau d'endettement approprié. Les ratios endettement/capitaux propres et endettement/capitalisation du Groupe s'établissent comme suit :

	2025	2024
Dette à long terme	2 577 975	2 402 881
Capitaux propres	2 677 627	2 673 275
Ratio endettement/capitaux propres	0,96	0,90
Ratio endettement/capitalisation ¹	0,49	0,47

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

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

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

En vertu de sa facilité de crédit et emprunt à terme, le Groupe doit surveiller deux ratios sur une base trimestrielle. Le premier est le ratio entre la dette totale plus les lettres de crédit et certains autres passifs à long terme moins la trésorerie (trésorerie non affectée pour la facilité de crédit et trésorerie jusqu'à 100 M\$ pour les billets de premier rang non garantis), et le résultat avant produits et charges financières, charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat, amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles, dépréciation des immobilisations incorporelles, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles (« BAIIA ajusté »), ajusté lié aux acquisitions pour les douze derniers mois. Le deuxième est le ratio entre le résultat ajusté avant intérêts, impôts sur le résultat, amortissement et loyers (« BAIIAL »), et incluant le BAIIAL ajusté lié aux acquisitions pour les douze derniers mois, et les intérêts et les charges locatives nettes. Ces ratios sont mesurés sur une base consolidée pour les douze derniers mois et sont calculés conformément aux dispositions de la convention de crédit qui, entre autres, nécessite l'exclusion de l'impact des contrats de location d'IFRS 16. Ces ratios doivent être maintenus en dessous d'un certain seuil afin de respecter une clause restrictive de l'entente que le Groupe a conclue avec un syndicat de prêteurs bancaires. Aux 31 décembre 2025 et 31 décembre 2024, le Groupe respectait ses clauses restrictives de nature financière.

La direction estime que le Groupe dispose de liquidités suffisantes pour poursuivre ses activités d'exploitation et sa stratégie d'acquisition.

À l'échéance de la dette à long terme du Groupe, la direction et le conseil d'administration du Groupe évalueront si cette dette à long terme doit être renouvelée à sa valeur initiale, ou si elle doit être augmentée ou réduite, en tenant compte des besoins en capital à ce moment, de l'accès au crédit et des taux d'intérêt futurs.

g) Classement comptable et justes valeurs

Les justes valeurs des actifs et passifs financiers, de même que les valeurs comptables présentées dans les états consolidés de la situation financière, s'établissent comme suit :

	31 décembre 2025		31 décembre 2024	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Actifs financiers				
Actifs constatés à la juste valeur				
Placement dans des titres de capitaux propres	24 954	24 954	22 097	22 097
Actifs constatés au coût amorti				
Clients et autres débiteurs	881 432	881 432	927 654	927 654
	906 386	906 386	949 751	949 751
Passifs financiers				
Passifs constatés à la juste valeur				
Autre passif financier	110 579	110 579	19 686	19 686
Passifs constatés au coût amorti				
Fournisseurs et autres créditeurs	667 246	667 246	639 190	639 190
Dette à long terme	2 577 975	2 635 137	2 402 881	2 339 947
	3 355 800	3 412 962	3 061 757	2 998 823

Taux d'intérêt utilisés pour établir la juste valeur

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

Hiérarchie des justes valeurs

Les actifs et passifs financiers du Groupe qui sont comptabilisés à la juste valeur sur une base récurrente sont les placements dans les titres de capitaux propres dont il est fait mention ci-dessus. Les placements dans les titres de capitaux propres comprennent des placements de niveau 1 qui sont évalués au prix du marché avec les informations cotées en bourse au 31 décembre 2025 et les placements de niveau 2 qui sont évalués à la valeur du marché à l'aide de techniques d'évaluation dans lesquelles toutes les données importantes étaient basées sur des données de marché observables. Les placements dans les titres de capitaux propres restants sont évalués en fonction de renseignements classés au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

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

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

b) Lettres de crédit

Au 31 décembre 2025, le Groupe avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 140,9 M\$ (129,8 M\$ en 2024).

Le 31 octobre 2025, le Groupe a conclu une entente relative à une facilité de lettres de crédit garanties, appuyée par un programme de garantie soutenu par le gouvernement, pour un montant maximal de 70 M\$. Cette facilité est distincte de la facilité de crédit renouvelable du Groupe. Au 31 décembre 2025, le montant des lettres de crédit en circulation en vertu de cette facilité s'élevait à 10,3 M\$.

c) Autres engagements

Au 31 décembre 2025, le Groupe avait 18,8 M\$ d'engagements d'achat (35,6 M\$ en 2024) et 2,5 M\$ de bons de commande pour lesquels le Groupe prévoit conclure un contrat de location dans un délai d'un an (26,7 M\$ en 2024).

27. Parties liées***Société mère et partie exerçant le contrôle ultime***

Aucune partie n'exerce le contrôle ultime à elle seule. Bien que les actions de la Société sont détenues par un grand nombre d'actionnaires, certains investisseurs institutionnels détiennent des positions significatives.

Transactions avec les principaux dirigeants

Les membres du conseil d'administration de la Société, les cadres supérieurs et les cadres de direction des principales entités du Groupe sont considérés comme faisant partie des principaux dirigeants. Il n'y avait aucune autre transaction avec les principaux dirigeants sauf en ce qui a trait à leur rémunération respective.

Rémunération des principaux dirigeants

En plus de leur verser un salaire, la Société offre également des avantages non pécuniaires aux cadres supérieurs.

Les cadres supérieurs participent aussi aux régimes d'options d'achat d'actions et d'unités d'actions restreintes subordonnées aux résultats de la Société, comme il est décrit à la note 21. Les coûts engagés pour les principaux dirigeants en lien avec ces régimes sont détaillés ci-dessous.

La rémunération des principaux dirigeants comprend :

	2025	2024
Avantages à court terme	15 247	14 360
Avantages postérieurs à l'emploi	232	719
Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres	11 008	8 207
	26 487	23 286

28. Événements subséquents

Le 8 février 2026, le Groupe a acquis une entreprise non significative par une contrepartie totale de 48,9 M\$.

INFORMATION CORPORATIVE

BUREAU ADMINISTRATIF

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

SIÈGE SOCIAL

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

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

AUDITEURS

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

INSCRIPTION BOURSIÈRE

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

INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Banque Nationale du Canada
Banque Royale du Canada
Bank of America, N.A.
JPMorgan Chase Bank, N.A.
Banque Toronto Dominion
PNC Bank
Banque de Montréal
U.S. Bank, N.A.
Goldman Sachs
Stanley Bank, N.A.
Prudential Financial, Inc.
Guggenheim Investments
MetLife Investment Management, LLC
Barings, LLC
Voya Investment Management, LLC
New York Life Private Capital, LLC

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Société de Fiducie Computershare du Canada
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)

ASSEMBLÉE ANNUELLE DES ACTIONNAIRES

Le lundi 27 avril 2026 à 13h30
Détails à être confirmés ultérieurement au:
www.tfiintl.com/fr/nouvelles/

*If you would prefer to receive this report in English,
please write to the Secretary of the Company:
8801 Trans-Canada Highway, Suite 500
Montreal, Quebec H4S 1Z6*



www.tfiintl.com