



RAPPORT DE GESTION

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le
31 décembre 2017

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS.....	2
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS.....	3
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL	3
RÉSULTATS CONSOLIDÉS	4
RÉSULTATS SECTORIELS.....	10
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL.....	16
PERSPECTIVES	20
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES.....	21
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	21
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES.....	23
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES	31
CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	31

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société » et « TFI International » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017 et sa performance du trimestre et de l'exercice correspondants, clos le 31 décembre 2016 et passe en revue la situation financière de la Société au 31 décembre 2017. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 20 février 2018, 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 2017 et pour l'exercice clos à cette date.

Dans le présent document, 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 canadiens, et le mot « dollar », de même que les symboles « \$ » et « \$ CA », désignent des dollars canadiens, 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 ») sur la recommandation de son comité d'audit le 20 février 2018. 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, www.sedar.com.

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 « prévoir », « croire », « estimer », « planifier », « souhaiter » et d'autres mots et expressions de sens analogue. 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, et la liquidité des marchés du crédit.

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 audités) (en milliers de dollars, sauf les données par action)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus avant la surcharge de carburant	1 058 990	1 036 446	4 281 823	3 704 488
Surcharge de carburant	123 481	101 288	459 196	320 720
Total des revenus	1 182 471	1 137 734	4 741 019	4 025 208
BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies ¹	131 017	127 943	514 481	442 351
Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies ¹	66 770	69 717	243 724	249 265
Bénéfice net	120 192	45 339	157 988	639 579
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	120 192	46 387	157 988	157 059
Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies ¹	54 645	50 609	192 571	187 391
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles des activités poursuivies	116 148	109 815	372 601	337 908
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies ¹	102 432	98 038	376 487	288 340
Données par action				
BPA – dilué	1,31	0,48	1,70	6,70
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	1,31	0,49	1,70	1,64
BPA ajusté lié aux activités poursuivies – dilué ¹	0,60	0,54	2,08	1,96
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies ¹	1,14	1,07	4,16	3,08
Dividendes	0,21	0,19	0,78	0,70
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant				
Marge du BAIIA ajusté ¹	12,4 %	12,3 %	12,0 %	11,9 %
Amortissement des immobilisations corporelles	4,6 %	4,1 %	4,9 %	3,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	1,5 %	1,5 %	1,4 %	1,4 %
Marge d'exploitation	6,3 %	6,7 %	5,7 %	6,7 %
Ratio d'exploitation ¹	93,7 %	93,3 %	94,3 %	93,3 %

Faits saillants du quatrième trimestre

- Le total des revenus des activités poursuivies a augmenté de 44,7 M\$, ou 4 %, par rapport au quatrième trimestre de 2016, pour s'établir à 1 182,5 M\$.
- Le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies a reculé de 4 %, ou 2,9 M\$, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison principalement du faible rendement dans le secteur de transport de lots complets américain.
- Une diminution de 76,1 M\$ de la charge d'impôt a été comptabilisée en tant que recouvrement d'impôt lié à la baisse des passifs d'impôts reportés découlant de la réforme fiscale aux États-Unis.
- Le bénéfice net a atteint 120,2 M\$, comparativement à 45,3 M\$ au quatrième trimestre de 2016. L'augmentation est principalement attribuable à la réduction de la charge d'impôt. Le bénéfice par action dilué (« BPA dilué ») était en hausse de 173 %, soit 1,31 \$, comparativement à 0,48 \$ à la période correspondante de l'exercice précédent.
- Le bénéfice net ajusté¹, une mesure non conforme aux IFRS, a augmenté de 4,0 M\$ principalement en raison des acquisitions d'entreprises. Le BPA ajusté dilué lié aux activités poursuivies¹, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté de 11 %, passant de 0,54 \$ au quatrième trimestre de 2016, à 0,60 \$.
- La dette à long terme de la Société est demeurée relativement stable comparativement au dernier trimestre, à 1 498,4 M\$.
- Au cours du trimestre, la Société a versé 47,7 M\$ aux actionnaires, dont 17,1 M\$ en dividendes et 30,6 M\$ par l'intermédiaire de rachat d'actions. Le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires était inférieur de 2 % pour le trimestre à l'étude, comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le 31 octobre 2017, TFI International a conclu l'acquisition de Premier Product Management (« PPM »). Établie en Californie, PPM fournit des services de livraison à domicile d'appareils ménagers aux États-Unis.
- Le 11 décembre 2017, le conseil a approuvé une hausse du dividende de 11 %, à 0,21 \$ par action, par rapport au dividende trimestriel précédent de 0,19 \$ par action.

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

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

efficacité. Les sociétés de TFI International exercent des activités dans les secteurs isolables suivants :

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

Caractère saisonnier des activités

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

Ressources humaines

La Société compte 17 044 employés, qui travaillent dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société avait 17 685 employés au 31 décembre 2016. Le nombre d'employés a diminué de 641 sur douze mois, ce qui est attribuable aux rationalisations, affectant 1 029 employés, principalement dans les secteurs du transport de lots brisés et du transport de lots complets, annulés en partie par les acquisitions d'entreprises (+388 employés). La Société est d'avis que le taux de roulement de son personnel est relativement faible au Canada et normal aux États-Unis et qu'elle entretient de très bonnes relations avec ses employés.

Équipement

La Société dispose de la plus importante flotte de camions au Canada et a une importante présence sur le marché des États-Unis. Au 31 décembre 2017, la Société comptait 7 058 véhicules motorisés, 24 617 remorques et 9 074 entrepreneurs indépendants. En comparaison, il y avait 8 265 véhicules motorisés, 25 310 remorques et 10 270 entrepreneurs indépendants, au 31 décembre 2016. La diminution du nombre de véhicules motorisés est attribuable à la réduction du nombre de véhicules dans la flotte, principalement dans les divisions opérationnelles de transport de lots complets aux États-Unis.

Terminaux

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 31 décembre 2017, la Société

comptait 391 terminaux. De ce total, 274 sont situés au Canada, dont 172 dans l'Est et 102 dans l'Ouest. La Société a également 105 terminaux aux États-Unis et 12 terminaux au Mexique. En comparaison, il y avait 398 terminaux au 31 décembre 2016. Au cours des 12 derniers mois, les acquisitions d'entreprises ont ajouté 29 terminaux. Cependant, le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 36 le nombre total de terminaux, principalement dans les secteurs de la livraison de colis et courrier et du transport de lots complets. Au cours du quatrième trimestre de 2017, la Société a fermé neuf terminaux.

Clients

La Société a une clientèle diversifiée dans un large éventail d'industries sans qu'un seul de ces clients 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 ou de plusieurs clients dans une industrie en particulier ne saurait entraîner de répercussions défavorables majeures sur les activités de la Société. La Société a établi des alliances stratégiques avec d'autres transporteurs en Amérique du Nord afin d'offrir à sa clientèle un réseau qui s'étend à la grandeur du continent.

Revenus par secteur d'activité des principaux clients (54 % du total des revenus)

Commerce de détail	31 %
Produits manufacturés	15 %
Métaux et mines	7 %
Matériaux de construction	7 %
Secteur automobile	6 %
Énergie	6 %
Aliments et boissons	6 %
Services	5 %
Produits forestiers	4 %
Produits chimiques et explosifs	3 %
Gestion des matières résiduelles	3 %
Conteneurs maritimes	3 %
Autres	4 %

(Au 31 décembre 2017)

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 2017

Conformément à la stratégie de croissance de la Société, en 2017, la Société a acquis sept entreprises, notamment World Courier Ground U.S. (« World Courier Ground »), Cavalier Transportation Services Inc. (« Cavalier »), Les entreprises Dupont 1972 Inc. (« Dupont ») et Premier Product Management (« PPM »).

Le 13 janvier 2017, la Société a conclu l'acquisition de World Courier Ground, la division de transport terrestre aux États-Unis de World Courier. Établie en 1983, World Courier Ground est un fournisseur de services de messagerie prioritaire à actifs réduits. Exerçant ses activités à l'échelle nationale aux États-Unis, cette société offre des services de livraison le jour même, de livraison express par camion et d'entreposage principalement à l'industrie

médicale, ainsi qu'aux secteurs de l'environnement, de la finance, de la chimie et de l'industrie. La direction de World Courier Ground continue d'exploiter l'entreprise sous une nouvelle appellation : TForce Critical.

Le 28 janvier 2017, la Société a conclu l'acquisition de Cavalier. Établie en 1979, Cavalier est une entreprise qui offre des services de transport de lots brisés, de courtage et d'entreposage. Établie à Bolton, en Ontario, Cavalier assure principalement des liaisons entre les provinces de l'Ontario et du Québec et les états de New York et de l'Illinois.

Le 28 mai 2017, la Société a conclu l'acquisition de Dupont, société spécialisée de transport de lots complets établie sur la Rive-Sud de Montréal. Dupont est la plus importante entreprise de transport de ciment en vrac au Québec et compte sur une équipe qualifiée et de l'équipement de pointe. Elle dessert également l'Ontario, les Maritimes, le Labrador et le nord-est des États-Unis.

Le 31 octobre 2017, le Groupe a conclu l'acquisition de PPM. Établie en Californie, PPM fournit des services de livraison à domicile d'appareils ménagers aux États-Unis. Compte tenu des données historiques, on prévoit que PPM générera des revenus annuels de 27 M\$ US pour le secteur de la logistique.

Ces transactions ont été conclues afin d'ajouter de la densité au réseau actuel de la Société et d'élargir davantage les services à valeur ajoutée. Les sept entreprises acquises ont généré des revenus de l'ordre de 137,6 M\$ en 2017.

Revenus liés aux activités poursuivies

TFI International a déclaré une hausse des revenus tirés des activités poursuivies, principalement attribuable aux acquisitions d'entreprises, annulée par les baisses de revenus des activités existantes. Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2017, le total des revenus liés aux activités poursuivies a atteint 1 182,5 M\$, en hausse de 44,7 M\$, ou 4 %, comparativement à 1 137,7 M\$ au quatrième trimestre de 2016. La part des entreprises acquises s'est élevée à 126,2 M\$, tandis que les baisses de revenus dans les activités existantes ont totalisé 81,5 M\$ ou 7 %. Ce recul est attribuable à une baisse des revenus avant la surcharge de carburant de 74,1 M\$ ainsi qu'à l'incidence négative du taux de change de 15,4 M\$, annulée par une augmentation de 8,0 M\$ de la surcharge de carburant. Le taux de change moyen utilisé pour convertir les revenus de TFI International générés en dollars américains était inférieur de 4,7 % pour le trimestre à l'étude (1,2709 \$ CA) comparativement à celui de la même période de l'exercice antérieur (1,3341 \$ CA). Pour ce qui est des revenus avant la surcharge de carburant liés aux activités existantes, les baisses étaient principalement attribuables aux secteurs de livraison de colis et courrier et du transport de lots complets américain.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le total des revenus liés aux activités poursuivies a augmenté de 715,8 M\$, ou 18 %, pour atteindre 4,74 G\$, comparativement à 4,03 G\$ en 2016. La contribution des acquisitions d'entreprises se chiffrant à 824,1 M\$ et la hausse de la surcharge de carburant ont été neutralisées par les baisses de revenus dans les activités existantes. En cumul annuel, les fluctuations des taux de change ont eu une incidence négative se chiffrant à 26,9 M\$, ou 0,7 %, sur les revenus liés aux activités poursuivies.

Charges opérationnelles liées aux activités poursuivies

Au quatrième trimestre, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont augmenté de 47,7 M\$, ou 4 %, passant de 1 068,0 M\$ au quatrième trimestre de 2016 à 1 115,7 M\$ au quatrième trimestre de 2017. L'augmentation, qui est essentiellement attribuable aux acquisitions d'entreprises pour un total de 123,0 M\$, a été neutralisée par les baisses dans les activités existantes conséquence des diminutions de revenus.

Exception faite des acquisitions d'entreprises, les charges opérationnelles ont diminué de 75,3 M\$, ou 7 %, comme c'est le cas pour les revenus des activités existantes. Plus particulièrement, les charges liées aux matières et aux services et celles liées au personnel ont diminué respectivement de 6 % et de 11 %, en conséquence de la baisse des volumes, et des efforts de rationalisation et d'optimisation des terminaux réalisés au cours des trimestres précédents. Les autres charges opérationnelles, qui sont essentiellement composées des coûts liés aux bureaux et aux terminaux : loyers, impôts fonciers, chauffage, télécommunications, entretien et sécurité, et des autres frais administratifs et généraux, ont augmenté principalement en raison des transactions de vente et cession-bail réalisées précédemment en 2017, qui ont fait augmenter les charges locatives de 1,9 M\$.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, l'amortissement des immobilisations corporelles a augmenté de 5,3 M\$. Exception faite des acquisitions d'entreprises, l'amortissement des immobilisations corporelles a diminué de 1,5 M\$, ou 3 %, en conséquence des transactions de vente et cession-bail et des efforts constants déployés par la Société en vue d'ajuster la capacité aux variations de la demande et d'optimiser la répartition des capitaux en ayant davantage recours à des sous-traitants. Pour la même période, l'amortissement des immobilisations incorporelles a augmenté de 0,7 M\$ sur une base consolidée, ce qui s'explique par les acquisitions d'entreprises, neutralisé par les baisses au sein des activités existantes.

La Société a comptabilisé une baisse de ses profits sur ses ventes récurrentes de matériel roulant et d'équipement, comparativement à l'exercice précédent (perte de 0,6 M\$ au quatrième trimestre de 2017 et profit de 4,1 M\$ au quatrième trimestre de 2016). Le profit récurrent que la Société tire normalement de la vente de matériel roulant et d'équipement a été réduit au cours du trimestre à l'étude par des pertes générées par le programme de renouvellement de la flotte de CFI, acquise au quatrième trimestre de 2016, et par la faiblesse des conditions du marché de l'équipement utilisé. Les pertes ne devraient pas se répéter, car le programme de renouvellement de la flotte de CFI est essentiellement terminé.

Le ratio d'exploitation¹, mesure non conforme aux IFRS, s'est établi à 93,7 % pour le trimestre à l'étude, comparativement à 93,3 % au quatrième trimestre de 2016. Ce ratio a subi l'incidence négative d'un apport plus faible du secteur du transport de lots complets américain. Exception faite des acquisitions d'entreprises, le ratio d'exploitation est demeuré à 93,3 %, conséquence de la gestion stricte des dépenses, malgré la baisse des revenus.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies ont augmenté de 721,4 M\$, ou 19 %, passant de 3,78 G\$ en 2016 à 4,50 G\$ en 2017. La hausse est principalement attribuable à la contribution provenant des acquisitions d'entreprises de 837,2 M\$, neutralisée par des baisses liées à la diminution des revenus des activités existantes.

Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies

Pour le quatrième trimestre, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a diminué de 2,9 M\$, pour s'établir à 66,8 M\$, comparativement à 69,7 M\$ en 2016; la marge d'exploitation a diminué de 0,4 % en pourcentage des revenus avant la surcharge du carburant, passant de 6,7 % au quatrième trimestre de 2016 à 6,3 % au quatrième trimestre de 2017. La baisse des profits sur les ventes de matériel roulant et d'équipement représente 0,3 % de la diminution. Les charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant) ont diminué de 0,8 % en pourcentage des revenus avant la surcharge sur le carburant en raison des gains d'efficacité opérationnelle, qui ont été neutralisés par la hausse des charges liées au personnel et de l'amortissement en pourcentage des revenus avant la surcharge du carburant, principalement attribuable aux acquisitions d'entreprises.

L'attention constante que la direction porte à la qualité des revenus peut avoir eu pour conséquence de réduire légèrement les revenus avant la surcharge de carburant, mais cette stratégie, conjuguée au contrôle des coûts, a globalement été favorable à la Société. Exprimée en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant, et exception faite de la baisse des profits sur la vente du matériel roulant et de l'équipement, la marge d'exploitation des activités existantes a augmenté de 0,2 % en pourcentage des revenus avant la surcharge sur le carburant.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a diminué de 5,6 M\$, passant de 249,3 M\$ en 2016 à 243,7 M\$. La baisse est attribuable à une perte opérationnelle liée aux acquisitions d'entreprises de 13,2 M\$ annulée par une amélioration du bénéfice opérationnel des activités existantes pour 7,6 M\$.

La contribution négative des acquisitions d'entreprises est essentiellement liée à CFI, qui exerce principalement ses activités dans le marché difficile du transport de lots complets aux États-Unis. En plus du ralentissement dans le secteur du transport de fret, CFI a dû assumer des frais non récurrents de 17,6 M\$ pour la transition et la refonte de sa marque par suite de sa séparation d'avec XPO Logistics, le propriétaire précédent. De plus, la Société a mis en œuvre un programme dynamique de remplacement de son matériel roulant qui est presque terminé, qui entraîne une hausse des charges pour le déplacement de l'équipement. CFI a généré des pertes opérationnelles au cours des trois premiers trimestres de l'exercice, mais a constaté de meilleurs résultats au quatrième trimestre.

Profit sur la vente de propriété liée aux activités poursuivies

Le profit sur la vente de propriété, qui est comptabilisé dans les états consolidés des résultats à titre de profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments et de profits ou pertes sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente, s'est établi à 77,7 M\$ en 2017, comparativement à 8,9 M\$ en 2016. Au troisième trimestre, TFI International a généré de la valeur pour les actionnaires en procédant à une transaction de vente et de cession-bail visant certains actifs immobiliers choisis. La transaction en espèces de 135,7 M\$, qui visait deux installations à Montréal et deux autres à Toronto, s'est traduite par un profit avant impôts de 69,8 M\$. Le groupe de propriétés incluses dans la transaction représentait moins de 20 % de la valeur comptable nette de la totalité du portefeuille immobilier de la Société.

Dépréciation des immobilisations incorporelles liées aux activités poursuivies

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, la charge de dépréciation des immobilisations incorporelles s'est établie à 143,0 M\$. Pour 2017, les charges de dépréciation hors trésorerie comprennent un montant de 13,2 M\$ pour la dépréciation liée à la marque de commerce Dynamex comptabilisée au premier trimestre et un montant de 129,8 M\$ liés à la réduction du goodwill dans le secteur du transport de lots complets des États-Unis comptabilisée au deuxième trimestre, en raison notamment du faible rendement de ses activités, résultant des pressions à la baisse exercées sur les prix au sein de l'industrie liées à la forte concurrence et de la faiblesse de la croissance économique. Par ailleurs, les pressions à la hausse exercées sur les coûts ont eu une incidence négative sur les coûts opérationnels par mille et les marges d'exploitation.

Au 31 décembre 2017, la Société a procédé à des tests de dépréciation du goodwill de ses secteurs opérationnels, et le résultat a permis de déterminer que les montants recouvrables des secteurs opérationnels de la Société excédaient leur valeur comptable respective.

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Produits financiers et charges financières liés aux activités poursuivies

<i>(non audités) (en milliers de dollars)</i>	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Charges financières (produits financiers)				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	13 102	11 931	56 758	41 201
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(725)	(652)	(2 638)	(2 374)
(Gain) perte de change, montant net	(10)	(1 207)	2 491	2 110
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de change	(126)	(129)	(1 247)	(1 392)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	193	(2 692)	(365)	6 232
Autres	1 063	4 015	6 076	9 105
Charges financières, montant net	13 497	11 266	61 075	54 882

Charge d'intérêts sur la dette à long terme

Pour la période de trois mois et l'exercice clos le 31 décembre 2017, la charge d'intérêts sur la dette à long terme a augmenté de 1,2 M\$ et de 15,6 M\$ respectivement en raison surtout de la hausse des emprunts liée aux importantes acquisitions d'entreprises réalisées au quatrième trimestre de 2016.

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 tranche libellée en dollars américains de la facilité de crédit de la Société non désignée comme instrument de couverture et à d'autres actifs et passifs financiers libellés en devises étrangères. Pour la période de trois mois et l'exercice clos le 31 décembre 2017, des pertes de change de 1,9 M\$ et des gains de change de 25,1 M\$, respectivement (1,7 M\$ et 21,8 M\$ après impôt, respectivement), ont été inscrits comme couverture d'investissement net dans les autres éléments du résultat global.

Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés et couverture des flux de trésorerie

La Société désigne les dérivés de taux d'intérêt comme instrument de couverture des taux d'intérêt variables. Par conséquent, la partie efficace des variations de la juste valeur des instruments dérivés est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global. Pour la période de trois mois et l'exercice clos le 31 décembre 2017, un gain de 2,3 M\$ et de 5,4 M\$ respectivement sur la variation de la juste valeur des dérivés de taux d'intérêt (1,7 M\$ et 3,9 M\$ respectivement, après impôt) a été comptabilisé dans les autres éléments du résultat global en tant que variation dans la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie.

La juste valeur des instruments financiers dérivés, que la Société utilise pour atténuer les risques de change et de taux d'intérêt, a augmenté de 2,2 M\$ au quatrième trimestre de 2017, une tranche de 2,3 M\$ de cette hausse ayant été désignée comme couverture des flux de trésorerie, alors que cette juste valeur avait augmenté de 2,8 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, la juste valeur de ces instruments a augmenté de 7,0 M\$, dont une tranche de 5,4 M\$ était désignée comme couverture des flux de trésorerie, comparativement à une perte de 4,8 M\$ pour la période correspondante de 2016. La juste valeur des instruments dérivés est soumise aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt attribuables aux prix de marché.

Autres

Les autres charges financières se composent principalement des frais bancaires, de la variation nette de la juste valeur du passif des unités d'actions différées de la Société et du reclassement dans le bénéfice du profit sur les placements dans des titres de capitaux propres.

Charge d'impôt liée aux activités poursuivies

Le 22 décembre 2017, le président des États-Unis a signé la Tax Cuts and Jobs Act (« réforme fiscale américaine »). La réforme fiscale américaine réduit le taux d'imposition fédéral américain des entreprises, lequel est passé de 35 % à 21 %, effectif le 1^{er} janvier 2018. En conséquence de la réforme fiscale américaine, le passif net d'impôts reportés a diminué de 76,1 M\$.

La réforme fiscale américaine introduit d'autres modifications importantes aux lois américaines sur l'impôt des entreprises, qui pourraient avoir une incidence significative sur la Société au cours des prochaines années, notamment la nouvelle taxe Base Erosion Anti-abuse Tax (BEAT) qui soumet à des impôts supplémentaires certains paiements que des sociétés américaines font à des sociétés étrangères affiliées, et les limites des déductions pour les dépenses nettes d'intérêts encourues par les sociétés américaines. Les futures réglementations et interprétations qu'émettront les autorités américaines pourraient également avoir une incidence sur les évaluations et les hypothèses dont la Société se sert pour calculer ses provisions pour impôts sur les bénéfices.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le taux d'imposition effectif était de -128,6 %. Le recouvrement d'impôt sur le résultat de 67,6 M\$ présente un écart favorable de 81,7 M\$ par rapport à la charge d'impôt de 14,1 M\$ anticipée en fonction du taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % auquel la Société est assujettie. Cet écart favorable est essentiellement lié à des variations du taux d'imposition de 76,1 M\$ en conséquence de la réforme fiscale américaine et à des différences avantageuses d'un montant de 4,3 M\$ entre le taux d'imposition prévu par la loi et les taux en vigueur dans d'autres territoires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le taux d'imposition effectif était de -34,7 %. Le recouvrement d'impôt sur le résultat de 40,6 M\$ présente un écart favorable de 72,0 M\$ par rapport à la charge d'impôt de 31,4 M\$ anticipée en fonction du taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % auquel la Société est assujettie. Cet écart favorable est essentiellement lié à des variations du taux d'imposition de 76,1 M\$ en conséquence de la réforme fiscale américaine, à des différences avantageuses d'un montant de 21,4 M\$ entre le taux d'imposition prévu par la loi et les taux en vigueur dans d'autres territoires et d'un écart favorable lié au revenu non imposable, essentiellement des gains en capital, de 10,5 M\$, neutralisé par la charge de dépréciation du goodwill sans incidence fiscale, écart négatif de 34,8 M\$, et par l'impôt sur les distributions multinationales de 2,7 M\$. L'écart favorable plus important par rapport aux taux en vigueur dans d'autres territoires est attribuable, en partie, à la tranche de la charge de dépréciation des immobilisations incorporelles liée aux activités aux États-Unis. Le taux d'imposition effectif à l'égard de cette tranche étant plus élevé, cette charge réduit davantage la charge d'impôt sur le résultat quand on compare ce taux avec le taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % auquel la Société est assujettie.

Le tableau ci-dessous présente le rapprochement de l'impôt sur le résultat de 2017 exception faite de la charge de dépréciation du goodwill sans incidence fiscale comptabilisée au deuxième trimestre de 2017 et l'incidence de la réforme fiscale américaine :

(non audités) (en milliers de dollars)	Exercice clos le 31 décembre 2017	
	%	\$
Bénéfice avant impôts sur le résultat		117 346
Dépréciation du goodwill		129 770
Bénéfice avant dépréciation du goodwill et impôt sur le résultat		247 116
Impôt sur le résultat selon le taux d'imposition prévu par la loi auquel la Société est assujettie	26,8 %	66 227
Augmentation (diminution) liée aux éléments suivants :		
Incidence des taux d'impôt des différentes juridictions	-8,7 %	(21 443)
Variation du taux d'impôt	0,0 %	(109)
Charges non déductibles	1,1 %	2 719
Revenus exonérés d'impôt	-4,3 %	(10 513)
Ajustement des exercices précédents	-1,7 %	(4 091)
Impôt sur les distributions multinationales	1,1 %	2 702
	14,3 %	35 492

Bénéfice net lié aux activités abandonnées

Par suite de la cession de son secteur de la gestion des matières résiduelles, opération conclue le 1^{er} février 2016, et de la décision prise par la Société en 2015 de cesser ses activités dans les services de déplacement d'appareils de forage, ces deux secteurs opérationnels ont été reclassés et ils sont présentés sur une base nette à titre d'activités abandonnées dans les états consolidés du résultat et des flux de trésorerie.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, aucun bénéfice lié aux activités abandonnées n'a été constaté. Au dernier exercice, le bénéfice net lié aux activités abandonnées pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 était de 482,5 M\$ et comprenait le profit avant impôt sur la vente du secteur de la gestion des matières résiduelles, soit 559,2 M\$, ou 490,8 M\$ après impôt.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies

(non audités) (en milliers de dollars, sauf les données par action)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Bénéfice net	120 192	45 339	157 988	639 579
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, après impôt	10 122	9 234	38 346	32 744
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, après impôt	49	(2 068)	(1 182)	3 546
(Gain) perte de change, montant net, après impôt	(7)	(884)	1 826	1 546
(Profit) perte sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente, après impôt	424	(2 060)	(66 710)	(7 504)
Dépréciation des immobilisations incorporelles, après impôt	-	-	138 438	-
Réforme fiscale américaine	(76 135)	-	(76 135)	-
(Bénéfice) perte net(te) lié(e) aux activités abandonnées	-	1 048	-	(482 520)
Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies¹	54 645	50 609	192 571	187 391
BPA ajusté des activités poursuivies¹ – de base	0,61	0,55	2,13	2,00
BPA ajusté lié aux activités poursuivies¹ – dilué	0,60	0,54	2,08	1,96

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 120,2 M\$, par rapport à 45,3 M\$ au quatrième trimestre de 2016. Cette hausse de 74,9 M\$ est essentiellement attribuable au recouvrement d'impôt sur le résultat comptabilisé en conséquence de la réforme fiscale américaine, soit 76,1 M\$. Le bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies¹ de la Société, mesure non conforme aux IFRS, qui ne tient pas compte des éléments présentés dans le tableau ci-dessus, s'est situé à 54,6 M\$ pour le quatrième trimestre, par rapport à 50,6 M\$ au quatrième trimestre de 2016, soit une progression de 8 %, ou 4,0 M\$. Le BPA ajusté lié aux activités poursuivies (dilué) a augmenté de 11 % pour s'établir à 60 cents.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 158,0 M\$, par rapport à 639,6 M\$ en 2016. La diminution est principalement attribuable au bénéfice net lié aux activités abandonnées de 482,5 M\$ constaté au dernier exercice (profit avant impôt sur la vente du secteur de la gestion des matières résiduelles, pour un total de 559,2 M\$ ou 490,8 M\$ après impôt) ainsi qu'à la charge de dépréciation sur les immobilisations incorporelles en 2017 de 138,4 M\$, après impôt, neutralisée par le recouvrement d'impôt de 76,1 M\$ attribuable à la réforme fiscale américaine et par le profit plus élevé réalisé sur la vente de propriété. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies de la Société, qui exclut ces postes, a augmenté de 5,2 M\$ pour s'établir à 192,6 M\$.

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

RÉSULTATS SECTORIELS

Aux fins de la présente rubrique, le terme BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies renvoie aux mêmes définitions qui font l'objet de la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS » pour les résultats consolidés. 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. Veuillez prendre note que cette redistribution n'a aucune incidence sur le « total des revenus ».

Données financières sectorielles choisies liées aux activités poursuivies

(non audités) (en milliers de dollars)	Colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique	Siège social	Éliminations	Total
T4 2017							
Revenus avant la surcharge de carburant	317 331	194 777	480 011	78 982	-	(12 111)	1 058 990
% du total des revenus ¹	29 %	19 %	45 %	7 %			100 %
BAIIA ajusté	44 050	21 881	68 556	8 173	(11 643)	-	131 017
Marge du BAIIA ajusté ²	13,9 %	11,2 %	14,3 %	10,3 %			12,4 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	35 804	14 260	22 692	6 214	(12 200)	-	66 770
Marge d'exploitation ²	11,3 %	7,3 %	4,7 %	7,9 %			6,3 %
Dépenses en immobilisations, montant net ^{3, 4}	(14 124)	3 694	24 510	(462)	98		13 716
T4 2016 (retraité)							
Revenus avant la surcharge de carburant	342 016	181 347	461 360	65 574	-	(13 851)	1 036 446
% du total des revenus ¹	32 %	18 %	44 %	6 %			100 %
BAIIA ajusté	40 638	20 541	70 011	8 195	(11 442)	-	127 943
Marge du BAIIA ajusté ²	11,9 %	11,3 %	15,2 %	12,5 %			12,3 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	32 254	13 309	29 032	7 112	(11 990)	-	69 717
Marge d'exploitation ²	9,4 %	7,3 %	6,3 %	10,8 %			6,7 %
Dépenses en immobilisations, montant net ⁵	2 096	969	7 659	1	1 052		11 777
2017							
Revenus avant la surcharge de carburant	1 267 300	799 189	1 965 315	299 525	-	(49 506)	4 281 823
% du total des revenus ¹	28 %	19 %	46 %	7 %			100 %
BAIIA ajusté	158 101	83 346	274 868	31 833	(33 667)	-	514 481
Marge du BAIIA ajusté ²	12,5 %	10,4 %	14,0 %	10,6 %			12,0 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	124 406	52 350	77 349	25 534	(35 915)	-	243 724
Marge d'exploitation ²	9,8 %	6,6 %	3,9 %	8,5 %			5,7 %
Total de l'actif	651 345	556 807	2 232 157	221 439	65 880		3 727 628
Dépenses en immobilisations, montant net ⁴	(6 931)	(139 769)	142 060	(17)	771		(3 886)
2016 (retraité)							
Revenus avant la surcharge de carburant	1 291 331	732 124	1 501 224	236 609	-	(56 800)	3 704 488
% du total des revenus ¹	34 %	20 %	40 %	6 %			100 %
BAIIA ajusté	146 798	77 405	226 358	25 627	(33 837)	-	442 351
Marge du BAIIA ajusté ²	11,4 %	10,6 %	15,1 %	10,8 %			11,9 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	113 040	47 899	102 511	21 750	(35 935)	-	249 265
Marge d'exploitation ²	8,8 %	6,5 %	6,8 %	9,2 %			6,7 %
Total de l'actif	700 749	635 233	2 440 148	175 190	75 233		4 026 553
Dépenses en immobilisations, montant net ⁵	10 151	6 078	35 620	(3 774)	1 493		49 568

Lorsque la Société change sa structure organisationnelle de telle manière que la composition de ses secteurs isolables s'en trouve modifiée, les informations correspondantes pour la période comparative font l'objet d'une refonte afin de les rendre conformes à la nouvelle structure. En date du 1^{er} janvier 2017, la composition des secteurs isolables a été modifiée afin de mieux refléter certains changements apportés à la structure de l'organisation interne de la Société. TF Dedicated, auparavant incluse dans le secteur de la livraison de colis et courrier, est devenue une unité indépendante et a été reclassée dans le secteur du transport de lots complets. De plus, une division de transport de lots brisés de Contrans, qui était auparavant incluse dans le secteur du transport de lots

¹ Avant éliminations, sauf pour le total.

² En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant

³ Additions d'immobilisations corporelles, déduction faite des produits tirés de la vente d'immobilisations corporelles et des actifs détenus en vue de la vente.

⁴ Le montant net des dépenses en immobilisations en cumul annuel pour 2017 inclut le produit de la vente de propriétés pour des contreparties de 19,5 M\$ dans le secteur de la livraison de colis et courrier (19,5 M\$ au quatrième trimestre), de 148,9 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés (0,5 M\$ au quatrième trimestre) et de 8,0 M\$ dans le secteur du transport de lots complets (0,5 M\$ au quatrième trimestre).

⁵ Le montant net des dépenses en immobilisations en cumul annuel pour 2016 inclut le produit de la vente de propriétés pour des contreparties de 7,1 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés (5,0 M\$ au quatrième trimestre), de 10,6 M\$ dans le secteur du transport de lots complets (0,5 M\$ au quatrième trimestre) et de 3,7 M\$ dans le secteur de la logistique (0 \$ au quatrième trimestre).

complets, a été reclassée dans le secteur du transport de lots brisés afin de mieux refléter la nature des services fournis. Les données comparatives ont fait l'objet d'une refonte.

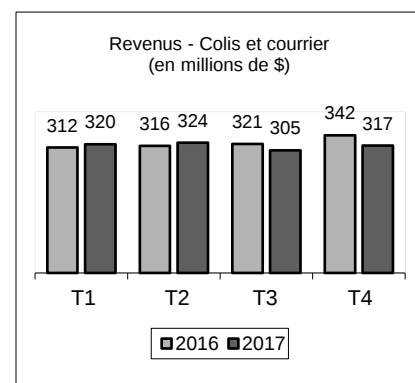
Livraison de colis et courrier

(non audités) - (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2017	%	2016	%	2017	%	2016	%
Total des revenus	344 231		365 250		1 361 268		1 366 185	
Surcharge de carburant	(26 900)		(23 234)		(93 968)		(74 854)	
Revenus	317 331	100,0 %	342 016	100,0 %	1 267 300	100,0 %	1 291 331	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	174 377	55,0 %	199 777	58,4 %	712 000	56,2 %	759 723	58,8 %
Charges liées au personnel	71 966	22,7 %	73 648	21,5 %	290 879	23,0 %	276 483	21,4 %
Autres charges opérationnelles	27 032	8,5 %	27 951	8,2 %	106 571	8,4 %	108 241	8,4 %
Amortissement des immobilisations corporelles	4 005	1,3 %	4 492	1,3 %	16 990	1,3 %	18 191	1,4 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	4 241	1,3 %	3 892	1,1 %	16 705	1,3 %	15 567	1,2 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(94)	0,0 %	2	0,0 %	(251)	0,0 %	86	0,0 %
Bénéfice opérationnel	35 804	11,3 %	32 254	9,4 %	124 406	9,8 %	113 040	8,8 %
BAlIA ajusté	44 050	13,9 %	40 638	11,9 %	158 101	12,5 %	146 798	11,4 %
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	679		-		567		(8)	
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-		-		9 156		-	
Dépréciation des immobilisations incorporelles	-		-		(13 211)		-	

Revenus

Le 13 janvier 2017, la Société a fait l'acquisition de World Courier Ground U.S. (qui exerce maintenant ses activités sous la nouvelle dénomination de TForce Critical), un fournisseur de services de messagerie prioritaire à actifs réduits. Exerçant ses activités à l'échelle nationale aux États-Unis, cette société offre des services de livraison le même jour, de livraison express par camion et d'entreposage principalement à l'industrie médicale, ainsi qu'aux secteurs de l'environnement, de la finance, de la chimie et de l'industrie.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, les revenus ont diminué de 24,7 M\$, ou 7 %, passant de 342,0 M\$ au trimestre correspondant de l'exercice précédent à 317,3 M\$ pour le trimestre courant. La baisse découle d'une perte de volume de 35,1 M\$ et de l'incidence défavorable des taux de change, de 5,4 M\$, neutralisées par les acquisitions d'entreprises de 15,8 M\$. Une partie des baisses de volume est liée à certaines pertes de revenus liés au commerce électronique aux États-Unis.

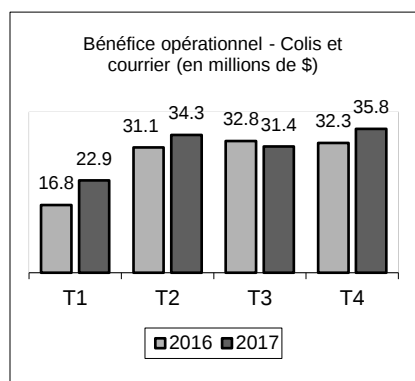


Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les revenus ont affiché une baisse de 24,0 M\$ passant de 1 291,3 M\$ à 1 267,3 M\$, comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent; les baisses de volumes dans le secteur des services de livraison le jour même ainsi que l'incidence négative du taux de change de 9,8 M\$ ont annulé les contributions de 69,5 M\$ des acquisitions d'entreprises.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles du secteur de la livraison de colis et courrier ont diminué de 28,3 M\$, ou 9 %, passant de 309,8 M\$ en 2016 à 281,5 M\$. Les charges liées aux matières et aux services ont diminué de 3,4 % en pourcentage des revenus attribuable à la baisse des charges liées aux sous-traitants et à la main-d'œuvre externe dans les services de livraison le jour même. Pour compenser la baisse des volumes, la direction a réduit davantage de personnes des services externes que son propre personnel; en conséquence, les charges liées au personnel ont diminué en valeur absolue, mais ont augmenté de 1,2 % en pourcentage des revenus.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles du secteur de la livraison de colis et courrier se sont chiffrées à 1 142,9 M\$, en baisse de 35,4 M\$, comparativement à 1 178,3 M\$ en 2016. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les charges liées aux matières et aux services ont diminué de 47,7 M\$ ou 6 %, en raison principalement de la perte de volume dans les services de livraison le jour même. Les coûts de licenciement, qui s'élèvent à 4,5 M\$ en 2017, sont semblables à ceux de 2016.



Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier de la Société a été de 35,8 M\$, en hausse de 11 %, ou 3,5 M\$, par rapport à 32,3 M\$ au quatrième trimestre de 2016 lié principalement aux activités existantes. Pour le trimestre clos à la fin décembre 2017, la marge d'exploitation du secteur de la livraison de colis et courrier a augmenté de 1,9 % en glissement annuel, à 11,3 % et résulte des économies de coûts réalisées grâce à la rationalisation des services de livraison le jour même aux États-Unis et des services canadiens de livraison le lendemain, des changements

stratégiques en cours visant l'effectif et axés sur la création de synergies entre plusieurs divisions opérationnelles du secteur, ainsi que de la diminution des charges liées aux sous-traitants attribuable aux initiatives en cours en lien avec la productivité.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel s'est chiffré à 124,4 M\$, en hausse de 10 % ou 11,4 M\$, comparativement à 113,0 M\$ pour la période correspondante de 2016. La marge d'exploitation a augmenté de 1,0 % sur douze mois en raison principalement des activités existantes, et a atteint 9,8 % en raison de la focalisation constante sur les activités rentables et des mesures de réduction des coûts.

Bénéfice ou perte sur la vente de propriété et charge de dépréciation des immobilisations incorporelles.

Un profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente de 9,2 M\$ a été constaté dans ce secteur, en raison, essentiellement, de la transaction de vente et cession-bail réalisée au troisième trimestre de 2017.

Au premier trimestre de 2017, TFI International a également regroupé les divisions Dynamex Canada, Dynamex U.S. et Hazen Final Mile sous la bannière TForce Final Mile. L'établissement de la nouvelle division nord-américaine devrait permettre de maximiser les occasions dans la catégorie en pleine croissance des solutions de dernier kilomètre en matière de services de livraison le jour même et du secteur du commerce électronique. Cette action s'est traduite par une charge de dépréciation de 13,2 M\$ sur les immobilisations incorporelles liées à ces entreprises. La période d'amortissement futur de la valeur résiduelle des immobilisations incorporelles liées à ces marques de commerce a été réduite à quatre ans, sans aucune incidence notoire sur la charge d'amortissement annuelle.

Transport de lots brisés

(non audités) - (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2017	%	2016	%	2017	%	2016	%
Total des revenus	225 620		207 576		917 245		827 504	
Surcharge de carburant	(30 843)		(26 229)		(118 056)		(95 380)	
Revenus	194 777	100,0 %	181 347	100,0 %	799 189	100,0 %	732 124	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	100 532	51,6 %	95 808	52,8 %	415 001	51,9 %	383 304	52,4 %
Charges liées au personnel	52 012	26,7 %	49 664	27,4 %	225 259	28,2 %	211 945	28,9 %
Autres charges opérationnelles	20 774	10,7 %	15 413	8,5 %	75 933	9,5 %	60 028	8,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	5 145	2,6 %	5 136	2,8 %	21 307	2,7 %	20 804	2,8 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 476	1,3 %	2 096	1,2 %	9 689	1,2 %	8 702	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(422)	-0,2 %	(79)	0,0 %	(350)	0,0 %	(558)	-0,1 %
Bénéfice opérationnel	14 260	7,3 %	13 309	7,3 %	52 350	6,6 %	47 899	6,5 %
BALIA ajusté	21 881	11,2 %	20 541	11,3 %	83 346	10,4 %	77 405	10,6 %
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	(267)		2 664		(242)		4 442	
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(1 088)		-		68 118		-	

Revenus

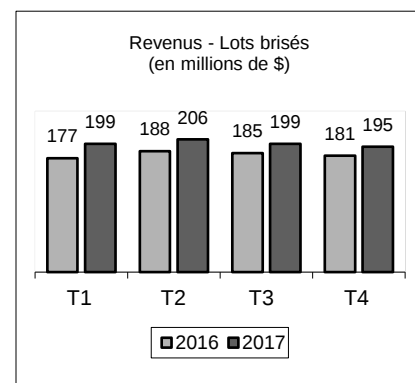
Le 28 janvier 2017, la Société a fait l'acquisition de Cavalier Transportation Services Inc. (« Cavalier »). Cavalier sert les secteurs du transport de lots brisés et de la logistique dans la région des Grands Lacs au Canada et aux États-Unis.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, les revenus du secteur du transport de lots brisés ont augmenté de 7 %, ou 13,5 M\$, passant de 181,3 M\$ à 194,8 M\$, en raison principalement des acquisitions d'entreprises. Exception faite des acquisitions, les revenus ont diminué de 7 % ou 12,2 M\$ à 169,2 M\$. Cette baisse est largement attribuable à la perte d'un important partenaire américain, dont l'incidence a été atténuée par son remplacement et la combinaison de nouvelles activités et de la croissance au sein d'autres activités existantes et des fluctuations défavorables des taux de change de 1,4 M\$.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les revenus ont augmenté de 9 %, ou 67,1 M\$, passant de 732,1 M\$ à 799,2 M\$ en raison principalement des acquisitions d'entreprises pour 99,5 M\$, hausse partiellement annulée par les baisses dans les activités existantes.

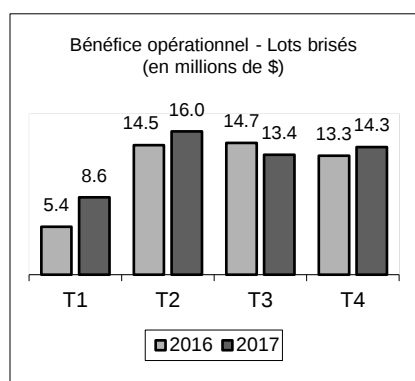
Charges opérationnelles

Pour le quatrième trimestre de 2017, les charges opérationnelles ont augmenté de 7 % ou 12,5 M\$, pour se fixer à 180,5 M\$, comparativement à 168,0 M\$ au quatrième trimestre de 2016, en raison principalement des acquisitions d'entreprises. Exception faite de ces acquisitions d'entreprises, les charges opérationnelles ont diminué de 7 %, ou 11,2 M\$ en raison de la baisse des revenus. Les charges opérationnelles liées aux activités existantes exprimées en pourcentage des revenus ont été de 92,7 %, égales à celles du trimestre correspondant de 2016. En conséquence principalement des transactions de vente et cession-bail réalisées précédemment en 2017, les charges locatives ont augmenté de 1,8 M\$, tandis que le plan de restructuration mis en œuvre dans le réseau de transport



de lots brisés de la Société dans l'est du Canada a généré des améliorations principalement pour ce qui est des charges liées aux matières et aux services. Au cours du trimestre, une charge de 2,5 M\$ a été comptabilisée pour le licenciement d'employés.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles ont augmenté de 9 %, ou 62,6 M\$, pour s'établir à 746,8 M\$, comparativement à 684,2 M\$ en 2016, en raison principalement des acquisitions d'entreprises neutralisées par la réduction des charges opérationnelles des activités existantes liées à la baisse de volume et à la restructuration.



Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel a enregistré une hausse de 1,0 M\$, ou 7 %, pour atteindre 14,3 M\$, comparativement à 13,3 M\$ en raison, principalement, des acquisitions d'entreprises. Malgré la hausse des charges locatives attribuable aux transactions de vente et cession-bail réalisées précédemment en 2017, exception faite des acquisitions d'entreprises, la marge d'exploitation de 7,3 % est demeurée la même, comparativement au quatrième trimestre de 2016, en conséquence principalement des améliorations opérationnelles liées au plan de restructuration.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel a augmenté de 4,5 M\$ pour s'établir à 52,4 M\$, par rapport à 47,9 M\$ en 2016 en raison principalement des acquisitions d'entreprises et de la progression de 0,5 % des marges des activités existantes, qui ont fait grimper le bénéfice opérationnel de 1,3 M\$.

Profit sur la vente de propriété

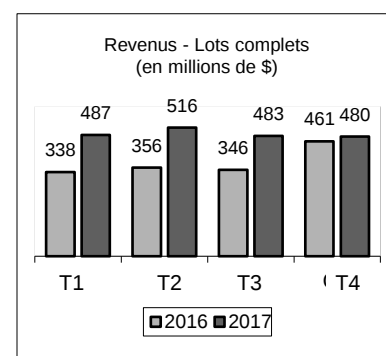
Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, un profit de 68,1 M\$ sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente a été comptabilisé dans ce secteur en raison essentiellement des transactions de vente et cession-bail réalisées au T2 et T3 de 2017.

Transport de lots complets

(non audités) - (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2017	%	2016	%	2017	%	2016	%
Total des revenus	545 310		511 919		2 209 424		1 647 177	
Surcharge de carburant	(65 299)		(50 559)		(244 109)		(145 953)	
Revenus	480 011	100,0 %	461 360	100,0 %	1 965 315	100,0 %	1 501 224	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	241 119	50,2 %	231 667	50,2 %	991 877	50,5 %	780 865	52,0 %
Charges liées au personnel	151 915	31,6 %	146 715	31,8 %	633 839	32,3 %	442 912	29,5 %
Autres charges opérationnelles	17 241	3,6 %	16 252	3,5 %	66 605	3,4 %	61 254	4,1 %
Amortissement des immobilisations corporelles	38 589	8,0 %	32 740	7,1 %	168 845	8,6 %	97 846	6,5 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 275	1,5 %	8 239	1,8 %	28 674	1,5 %	26 001	1,7 %
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	1 180	0,2 %	(3 285)	-0,7 %	(1 874)	-0,1 %	(10 165)	-0,7 %
Bénéfice opérationnel	22 692	4,7 %	29 032	6,3 %	77 349	3,9 %	102 511	6,8 %
BALIA ajusté	68 556	14,3 %	70 011	15,2 %	274 868	14,0 %	226 358	15,1 %
Profit (perte) sur la vente de terrains et de bâtiments	(18)		(282)		(93)		2 875	
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-		-		172		-	
Dépréciation des immobilisations incorporelles	-		-		(129 770)		-	

Revenus

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, les revenus du secteur du transport de lots complets se sont établis à 480,0 M\$, en hausse de 18,7 M\$, ou 4 %, comparativement à 461,4 M\$ au quatrième trimestre de 2016. Cette hausse est attribuable aux acquisitions d'entreprises, principalement de CFI au dernier trimestre de 2016. Ces acquisitions ont contribué à hauteur de 56,3 M\$ à la hausse des revenus du secteur du transport de lots complets. Exception faite de ces acquisitions d'entreprises, les revenus du secteur du transport de lots complets ont diminué de 37,6 M\$ ou 8 % par rapport au même trimestre de l'exercice précédent. Une partie de cette baisse des revenus s'explique par les fluctuations défavorables du taux de change de 7,2 M\$ et l'autre partie est liée aux baisses, particulièrement au sein des divisions du transport de lots complets aux États-Unis, en raison essentiellement de la rationalisation des services chez les clients et de la pénurie de chauffeurs. Au quatrième trimestre de 2017, les prix ont légèrement augmenté comparativement à la même période de 2016 et devraient progresser en 2018.



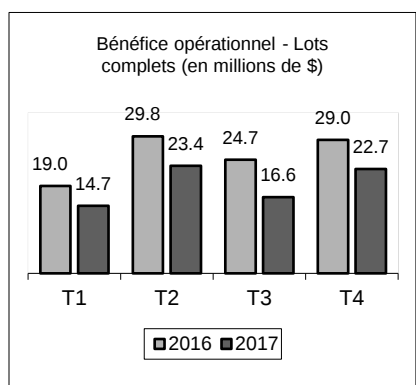
Dans le cadre de sa stratégie d'exploitation allégée en actifs, le secteur du transport de lots complets a augmenté la proportion de ses revenus qui sont tirés des services de courtage de 5 %, ou 3,0 M\$, et ceux-ci se sont établis à 60,3 M\$, comparativement au quatrième trimestre de 2016.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les revenus du secteur ont augmenté de 464,1 M\$ passant de 1 501,2 M\$ en 2016 à 1 965,3 M\$. Cette hausse est principalement attribuable aux acquisitions d'entreprises qui ont contribué pour 516,2 M\$ dans cette augmentation. Exception faite des acquisitions d'entreprises, les revenus ont accusé un recul de 3 %. L'incidence défavorable du taux de change s'est chiffrée à 12,1 M\$.

Charges opérationnelles

Pour le quatrième trimestre de 2017, les charges opérationnelles se sont établies à 457,3 M\$, en hausse de 25,0 M\$, ou 6 %, par rapport à 432,3 M\$ au quatrième trimestre de 2016. Exception faite des acquisitions d'entreprises, les charges opérationnelles ont diminué de 7 %, ou 31,8 M\$, ce qui est légèrement inférieur à la baisse de 8 % des revenus. Le secteur du transport de lots complets travaille sans relâche pour harmoniser sa structure des coûts à la demande, principalement du côté des charges liées au personnel avec une diminution sur douze mois de 1,4 % en pourcentage des revenus. Cette amélioration a été neutralisée par la baisse des profits sur la vente de matériel roulant et d'équipement pendant le trimestre, qui a généré une incidence négative nette de 2,4 M\$. La Société demeure soucieuse des coûts, et sa priorité demeure d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de sa flotte actuelle et de son réseau d'entrepreneurs indépendants. Les divisions américaines ont également réduit leur flotte en fonction de la demande. Cette rationalisation rend les actifs américains plus productifs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles ont augmenté de 489,3 M\$ ou 35 % en raison principalement des acquisitions d'entreprises. Exception faite des acquisitions d'entreprises, les charges opérationnelles ont diminué de 51,2 M\$ ou 4 % comparativement à une baisse de 3 % des revenus sur douze mois. De plus, afin de revenir à un niveau normal pour ce qui est des charges liées aux réparations et à l'entretien du matériel roulant, un vaste programme de renouvellement de la flotte a été mis en place. En conséquence, en 2017, le total des coûts de transition non récurrents liés à l'acquisition de CFI s'est élevé à 17,6 M\$.



Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets de la Société a diminué de 6,3 M\$, passant de 29,0 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent, à 22,7 M\$, en raison, principalement de la baisse des revenus et du profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement au sein de nos divisions du transport de lots complets aux États-Unis. Cependant, les initiatives axées sur les réductions de coûts de l'équipement ont commencé à donner des résultats plus positifs à la fin du quatrième trimestre. En conséquence, la flotte a été réduite et renouvelée, ce qui permet de réduire les charges pour réparations et entretien.

Exception faite des acquisitions d'entreprises, pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel a diminué de 5,8 M\$ ou 0,8 % en pourcentage des revenus en raison des difficultés éprouvées par les divisions du transport de lots complets aux États-Unis. Les secteurs du transport conventionnel et spécialisé de lots complets au Canada ont maintenu leur marge d'exploitation à un niveau comparable à

celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, la marge d'exploitation a été de 3,9 %, comparativement à 6,8 % pour la période correspondante de 2016. Exception faite des acquisitions d'entreprises, la marge d'exploitation a augmenté de 0,2 %, à 7,0 %. Le secteur du transport de lots complets continuera de mettre l'accent sur les initiatives de réduction des coûts afin d'améliorer ses marges en raison de la stabilité du marché canadien du transport de marchandises et des difficultés éprouvées dans le marché américain. Le recrutement et la rétention des chauffeurs, la réduction du kilométrage à vide et le resserrement de notre réseau de fret aux États-Unis sont les priorités pour l'année à venir.

Dépréciation des immobilisations incorporelles

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, la charge de dépréciation des immobilisations incorporelles s'est établie à 129,8 M\$. Une charge de dépréciation du goodwill a été constatée dans le secteur du transport de lots complets américain au deuxième trimestre pour tenir compte du faible rendement attribuable aux pressions à la baisse exercées sur les prix dans l'industrie en raison de la forte concurrence, de la faiblesse de la croissance économique et des pressions à la hausse exercées sur les coûts, ce qui a eu une incidence négative sur les coûts opérationnels par mille et les marges d'exploitation.

Logistique

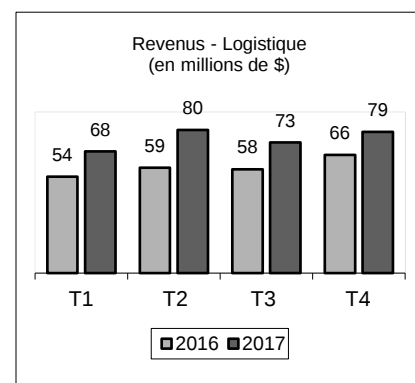
(non audités) - (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2017	%	2016	%	2017	%	2016	%
Total des revenus	80 692		66 840		306 474		241 142	
Surcharge de carburant	(1 710)		(1 266)		(6 949)		(4 533)	
Revenus	78 982	100,0 %	65 574	100,0 %	299 525	100,0 %	236 609	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	56 557	71,6 %	47 133	71,9 %	214 690	71,7 %	170 655	72,1 %
Charges liées au personnel	9 823	12,4 %	7 336	11,2 %	38 391	12,8 %	29 198	12,3 %
Autres charges opérationnelles	4 525	5,7 %	3 126	4,8 %	14 946	5,0 %	11 528	4,9 %
Amortissement des immobilisations corporelles	248	0,3 %	280	0,4 %	1 051	0,4 %	1 262	0,5 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	1 711	2,2 %	803	1,2 %	5 248	1,8 %	2 615	1,1 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(96)	-0,1 %	(216)	-0,3 %	(335)	-0,1 %	(399)	-0,2 %
Bénéfice opérationnel	6 214	7,9 %	7 112	10,8 %	25 534	8,5 %	21 750	9,2 %
BALIA ajusté	8 173	10,3 %	8 195	12,5 %	31 833	10,6 %	25 627	10,8 %
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments	-		-		-		1 639	

Revenus

Le 31 octobre 2017, la Société a conclu l'acquisition de PPM. Établie en Californie, PPM fournit des services de livraison à domicile d'appareils ménagers aux États-Unis.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, les revenus du secteur de la logistique ont augmenté de 20 %, ou 13,4 M\$, sur douze mois, passant de 65,6 M\$ à 79,0 M\$, et ce, en raison principalement des acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les revenus du secteur ont augmenté de 27 %, ou 62,9 M\$, sur douze mois, passant de 236,6 M\$ à 299,5 M\$, et ce, en raison principalement des acquisitions d'entreprises. Exception faite des acquisitions d'entreprises, les revenus ont augmenté de 7 %, ou 15,7 M\$, en raison de la hausse des volumes tant chez les nouveaux clients que chez les clients actuels et de certaines activités non récurrentes, annulée par l'incidence défavorable des taux de change de 2,3 M\$.

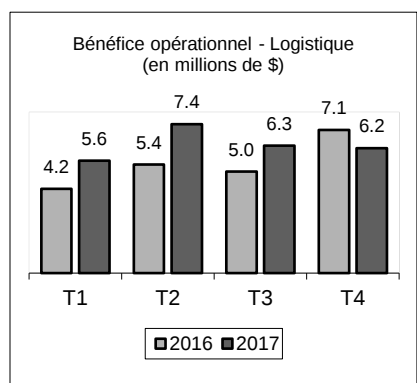


Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles ont augmenté de 24 %, ou 14,3 M\$, par rapport au quatrième trimestre de 2016, passant de 58,5 M\$ à 72,8 M\$, en raison principalement des acquisitions d'entreprises. Les charges liées aux matières et aux services ont représenté 71,6 % des revenus, une progression de 0,3 % en pourcentage des revenus, par rapport à la même période de l'exercice précédent. Les charges liées au personnel ont représenté 12,4 % des revenus, une progression de 1,2 % en pourcentage des revenus par rapport à la même période de l'exercice précédent, qui s'explique essentiellement par les acquisitions d'entreprises plus exigeantes en main-d'œuvre.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les charges opérationnelles a augmenté de 28 %, ou 59,1 M\$, par rapport à 2016, passant de 214,9 M\$ à 274,0 M\$. Cette hausse est surtout attribuable à la hausse des revenus sur douze mois.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, l'amortissement des immobilisations incorporelles a augmenté de 0,9 M\$ et de 2,6 M\$ respectivement, en raison des acquisitions d'entreprises.



Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique de la Société a diminué de 13 % ou 0,9 M\$, comparativement au quatrième trimestre de 2016, passant de 7,1 M\$ à 6,2 M\$, en raison de la hausse des charges liées au personnel et d'autres charges d'exploitation, ainsi que de l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, le bénéfice opérationnel a augmenté de 17 %, ou 3,7 M\$, par rapport à 2016, passant de 21,8 M\$ à 25,5 M\$ en raison des acquisitions d'entreprises. La marge d'exploitation du secteur de la logistique a diminué de 0,7 % sur douze mois, en raison, principalement, de l'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

(non audités) (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles des activités poursuivies	116 148	109 815	372 601	337 908
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	20 833	19 240	88 773	60 992
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	19 140	-	174 779	-
Variation nette de la trésorerie et découvert bancaire	-	-	13 046	-
Produits nets tirés de la dette à long terme	-	712 025	-	-
Flux de trésorerie nets liés aux activités abandonnées	-	3 853	-	769 558
Autres	-	-	5 882	-
Total des entrées de fonds	156 121	844 933	655 081	1 168 458
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	66 142	31 017	259 140	110 443
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie nette acquise	30 021	775 335	118 288	798 303
Variation nette de la trésorerie et découvert bancaire	7 857	13 042	-	23 899
Remboursement de la dette à long terme, montant net	1 147	-	74 648	6 063
Dividendes versés	17 086	15 523	69 016	64 066
Rachat d'actions propres	30 580	1 092	81 565	151 200
Flux de trésorerie nets liés aux activités abandonnées	-	-	52 424	-
Autres	3 288	8 924	-	14 484
Total des sorties de fonds	156 121	844 933	655 081	1 168 458

Flux de trésorerie des activités opérationnelles des activités poursuivies

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les flux de trésorerie nets des activités opérationnelles liés aux activités poursuivies ont augmenté de 10 % pour atteindre 372,6 M\$, par rapport à 337,9 M\$ en 2016. Cette hausse de 34,7 M\$ est principalement attribuable à l'augmentation des flux de trésorerie des activités opérationnelles des activités poursuivies avant la variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel pour 78,7 M\$, amélioration qui est liée aux acquisitions d'entreprises et aux activités existantes, neutralisée par l'augmentation de 26,3 M\$ de la variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel et des intérêts versés, pour 21,7 M\$. En 2017, la variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel correspondait à un montant négatif de 11,6 M\$, en raison, principalement, de la baisse des fournisseurs et autres créiteurs par rapport au 31 décembre 2016, comparativement à un montant positif du fonds de roulement opérationnel en 2016.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement des activités poursuivies

Immobilisations corporelles

Le tableau suivant présente, par catégorie, les additions d'immobilisations corporelles au cours des trimestres et exercices clos les 31 décembre 2017 et 2016.

(non audités) (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	66 142	31 017	259 140	110 443
Ajustements hors caisse	(12 453)	-	526	117
	53 689	31 017	259 666	110 560
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	2 249	1 983	8 126	9 409
Matériel roulant	48 716	26 477	238 812	92 152
Équipement	2 724	2 557	12 728	8 999
	53 689	31 017	259 666	110 560

La Société investit dans du nouvel équipement afin de maintenir la qualité de ses services, tout en gardant ses coûts d'entretien à de faibles niveaux. Les dépenses en immobilisations de la Société correspondent au niveau de réinvestissement requis pour garder l'équipement en bon état et maintenir une affectation adéquate des ressources en capital. Conformément à son modèle allégé en actifs, l'utilisation accrue de l'équipement détenu par des entrepreneurs indépendants pour remplacer l'équipement appartenant à la Société est avantageuse pour celle-ci, car cette mesure permet de réduire

le capital dont elle a besoin pour servir ses clients. La Société a l'intention de poursuivre cette stratégie de conversion, particulièrement avec les récentes acquisitions d'entreprises avec davantage de capital d'investissement.

Le nombre plus élevé d'additions dans le secteur du matériel roulant en 2017, par rapport à 2016, est partiellement attribuable à l'acquisition de CFI et à son programme de renouvellement de la flotte.

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment l'équipement dans le secteur du 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 relatifs aux activités poursuivies au cours des trimestres et des exercices clos les 31 décembre 2017 et 2016.

(non audités) (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	20 520	5 516	176 359	21 344
Matériel roulant	19 409	13 704	87 107	39 498
Équipement	44	20	86	150
	39 973	19 240	263 552	60 992
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	(694)	2 382	77 678	8 948
Matériel roulant	(564)	4 074	2 851	11 587
Équipement	(4)	(15)	(85)	(106)
	(1 262)	6 441	80 444	20 429

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017, la Société a vendu des propriétés pour une contrepartie totale de 176,4 M\$ (21,3 M\$ en 2016), ce qui a généré un profit de 77,7 M\$ (8,9 M\$ en 2016). Plus particulièrement, au troisième trimestre, TFI International a généré de la valeur pour les actionnaires en procédant à une transaction de vente et de cession-bail visant certains actifs immobiliers choisis. La transaction en espèces de 135,7 M\$, qui visait deux installations à Montréal et deux autres à Toronto, s'est traduite par un profit avant impôts de 69,8 M\$.

Acquisitions d'entreprises

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les acquisitions d'entreprises ont utilisé des flux de trésorerie totalisant 118,3 M\$ (798,3 M\$ en 2016).

En 2017, la Société a fait l'acquisition de sept entreprises. Voir la section du rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2017 » et la note 5 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2017 pour obtenir de plus amples renseignements.

Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les activités abandonnées ont utilisé des flux de trésorerie de 52,4 M\$, principalement attribuables au solde d'impôt exigible sur le profit de la vente du groupe des matières résiduelles, réalisée en février 2016, qui a été acquitté en janvier 2017. En 2016, les activités abandonnées avaient généré des flux de trésorerie de 769,6 M\$. Au premier trimestre de 2016, TFI International a reçu 758,9 M\$ pour la vente du secteur de la gestion des matières résiduelles à GFL.

Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies :

(non audités) (en milliers de dollars, sauf les données par action)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles des activités poursuivies	116 148	109 815	372 601	337 908
Additions d'immobilisations corporelles	(53 689)	(31 017)	(259 666)	(110 560)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	20 833	19 240	88 773	60 992
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	19 140	-	174 779	-
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies¹	102 432	98 038	376 487	288 340
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies par action¹	1,14	1,07	4,16	3,08

Les objectifs de la Société en matière de gestion des flux de trésorerie liés aux 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 2017, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies de 376,5 M\$, par rapport à 288,3 M\$ en 2016, ce qui représente une augmentation de 88,1 M\$ sur douze mois. Cette hausse est principalement liée à l'augmentation

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

des produits tirés de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente, annulés par un plus grand nombre d'additions aux immobilisations corporelles.

Selon le cours de clôture des actions au 31 décembre 2017, soit 32,86 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies générés par la Société au cours des douze derniers mois (376,5 M\$) a été de 12,7 %.

Situation financière

(non audités) (en milliers de dollars)	Au 31 décembre 2017	Au 31 décembre 2016	Au 31 décembre 2015
Total de l'actif	3 727 628	4 026 879	3 377 870
Dette à long terme	1 498 396	1 584 815	1 615 100
Capitaux propres	1 415 124	1 458 650	1 019 799
Ratio dette/capitaux propres ¹	1,06	1,09	1,58
Ratio dette/capitalisation ²	0,51	0,52	0,61

En comparaison au 31 décembre 2016, l'actif total de la Société a diminué en raison principalement de la dépréciation des immobilisations incorporelles et de la vente de certains actifs immobiliers. La dette à long terme a diminué en raison de la vente de propriété et les capitaux propres ont diminué en raison principalement de la dépréciation des immobilisations incorporelles. Le ratio dette/capitaux propres et le ratio dette/capitalisation étaient similaires à ceux du 31 décembre 2016. La situation financière actuelle de la Société reflète un niveau d'endettement approprié pour permettre la poursuite de l'exécution de sa stratégie d'acquisition. Grâce à une gestion rigoureuse des flux de trésorerie et aux flux de trésorerie générés par les activités opérationnelles, la Société a pu continuer à chercher à réduire sa dette lorsque la situation l'exigeait.

Au 31 décembre 2017, le fonds de roulement de la Société (les actifs courants moins les passifs courants) se chiffrait à 116,7 M\$, comparativement à 56,9 M\$ au 31 décembre 2016. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de 21,6 M\$ des actifs détenus en vue de la vente, qui se composent de propriétés, et du solde d'impôt exigible pour 2016, de 57,7 M\$, acquitté au premier trimestre de 2017.

Obligations contractuelles

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société et leurs dates d'échéance respectives au 31 décembre 2017, sans tenir compte des paiements d'intérêts futurs.

(non audités) (en milliers de dollars)	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Après 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – Juin 2021	694 116	-	-	694 116	-
Emprunt à terme – Juin 2019 et 2020	500 000	-	500 000	-	-
Déventures non garanties – Décembre 2020	125 000	-	125 000	-	-
Emprunt à terme – Août 2019	75 000	-	75 000	-	-
Dettes résultant des contrats de location-financement	14 956	9 959	4 793	204	-
Contrats de vente conditionnelle et autres dettes à long terme	95 021	42 468	39 811	12 742	-
Contrats de location simple et autres engagements (voir « Engagements »)	609 121	203 304	165 901	93 335	146 581
Total des obligations contractuelles	2 113 214	255 731	910 505	800 397	146 581

Au 31 décembre 2017, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 40,1 M\$ (40,1 M\$ au 31 décembre 2016).

Le 17 mai 2017, TFI International a conclu une entente en vue d'amender sa facilité de crédit existante et de la prolonger jusqu'en juin 2021. La facilité est non garantie et peut être prorogée annuellement. Le montant total disponible n'a pas été modifié, soit 1,2 G\$ et la modification prévoit des conditions et des engagements similaires.

Le 21 décembre 2017, la Société a prolongé l'échéance de son emprunt à terme de 8 mois pour chaque tranche. Il s'agit d'un emprunt à terme dans les limites de la facilité de crédit contracté pour l'acquisition de CFI. Cet emprunt à terme totalise 500 M\$, dont 200 M\$ sont maintenant exigibles en juin 2019 et 300 M\$, en juin 2020.

¹ Dette à long terme divisée par les capitaux propres.

² Dette à long terme divisée par la somme des capitaux propres et de la dette à long terme.

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.

Engagements	Exigences	Au 31 décembre 2017
Ratio dette consolidée/BAIIA [ratio entre la dette totale, 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	2,96
Ratio BAIIAL/intérêts et loyers [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	3,17

La Société croit qu'elle respectera ces engagements au cours des douze prochains mois.

Engagements, éventualités et ententes hors bilan

Le tableau suivant indique les engagements de la Société avec leurs échéances respectives au 31 décembre 2017.

(non audités) (en milliers de dollars)	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Après 5 ans
Contrats de location simple – matériel roulant	87 600	41 685	36 577	9 338	-
Contrats de location simple – biens immobiliers et autres	446 562	86 660	129 324	83 997	146 581
Autres engagements	74 959	74 959	-	-	-
Total des obligations hors bilan	609 121	203 304	165 901	93 335	146 581

Les contrats de location simple à long terme au titre des biens immobiliers, qui totalisent 446,6 M\$, incluent onze engagements importants au titre de biens immobiliers, pour une valeur totale de 250,0 M\$, venant à expiration entre 2024 et 2035. Les autres contrats de location simple au titre des biens immobiliers sont liés à un total de 294 propriétés.

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 18,7 M\$, ou 0,21 \$ par action ordinaire, pour le quatrième trimestre de 2017. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les dividendes déclarés se sont chiffrés à 70,3 M\$, ou 0,78 \$ par action ordinaire.

Le 11 décembre 2017, le conseil d'administration a approuvé une hausse du dividende de 11 % à 0,21 \$ par action par rapport au dividende trimestriel précédent de 0,19 \$ par action. Cette augmentation reflète la politique de TFI International en matière de dividende et illustre la capacité de la Société de générer de solides flux de trésorerie disponibles.

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

En vertu du renouvellement de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui a débuté le 2 octobre 2017 et qui expirera le 1^{er} octobre 2018, la Société est autorisée à racheter, à des fins d'annulation, jusqu'à 6 000 000 de ses actions ordinaires, sous réserve de certaines conditions. Le conseil d'administration de TFI International croit que les rachats effectués en temps opportun dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités représentent une utilisation pertinente des ressources financières de TFI International, car une telle mesure peut protéger et accroître la valeur pour les actionnaires, lorsque certaines occasions se présentent ou en cas de volatilité.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017, la Société a racheté 2 810 126 actions ordinaires (6 442 702 en 2016) à un prix variant de 26,56 \$ à 32,00 \$ (de 22,00 \$ à 27,30 \$ en 2016), ce qui représente un prix d'achat total de 81,6 M\$ (151,2 M\$ en 2016).

Actions, options d'achat d'actions en circulation et unités d'actions restreintes

Un total de 89 123 588 actions ordinaires étaient en circulation au 31 décembre 2017 (91 575 319 au 31 décembre 2016). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 31 décembre 2017 et le 20 février 2018.

Au 31 décembre 2017, 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 5 493 286 (5 495 887 au 31 décembre 2016), dont 4 169 819 (3 763 656 au 31 décembre 2016) pouvaient être exercées. Le 16 février 2017, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 395 113 options d'achat d'actions en vertu du régime d'options d'achat d'actions de la Société. 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 de clôture 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 2017, le nombre d'unités d'actions restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres à l'intention des hauts dirigeants de la Société était de 206 396 (281 027 au 31 décembre 2016). Le 16 février 2017, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 60 931 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 décembre de la deuxième année suivant la date de l'octroi. Sous réserve de la période de service exigée, le régime prévoit le règlement de l'octroi par l'émission d'actions ordinaires.

Litiges en cours

La Société est impliquée dans des litiges survenus dans le cours normal de ses activités et qui concernent surtout des réclamations pour préjudice corporel et dommages matériels. Il est impossible de prédire ou de déterminer l'issue des procédures liées à ces litiges ou de toute procédure similaire. La Société est toutefois d'avis que tout recouvrement ou toute responsabilité ultime, s'il en est, découlant de ces procédures, tant individuellement que collectivement, ne saurait avoir d'incidence 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

L'économie nord-américaine a pris du mieux. Le chômage est bas, les dépenses de consommation demeurent solides et les modifications récentes des lois fiscales aux États-Unis pourraient stimuler davantage l'économie. Ces facteurs devraient continuer à stimuler la remontée des tarifs du fret, même si nous nous attendons à ce qu'ils feront aussi augmenter les coûts de la rémunération des chauffeurs.

Outre l'embellie des conditions économiques générales, la croissance des revenus et du bénéfice opérationnel dépend de ces facteurs clés internes : une amélioration accrue de l'efficacité, la rationalisation des actifs, un contrôle serré des coûts, ainsi que l'exécution d'une stratégie d'acquisition rigoureuse dans le marché fragmenté des services de transport et de la logistique en Amérique du Nord.

Dans les secteurs de la livraison de colis et courrier et du transport de lots brisés, les priorités de TFI International demeurent la consolidation de ses plateformes d'exploitation, d'administration et de TI afin de réaliser des économies et des gains d'efficacité supplémentaires. Dans le secteur de la livraison de colis et courrier, TFI International continuera d'agir dans une optique prévoyante en mettant en œuvre des mesures qui visent à optimiser davantage l'utilisation des actifs, ce qui consistera notamment à mener à bien l'optimisation des services de livraison le jour même aux États-Unis. La nouvelle bannière récente de TForce Final Mile devrait maximiser les occasions dans ce marché en plein essor et est conforme avec la stratégie de TFI International d'activités allégées en actifs pour ce qui est du commerce électronique.

Dans le secteur du transport de lots brisés, la Société a l'intention de continuer de faire preuve de discipline en ajustant l'offre à la demande, car les problèmes de surcapacité touchent toujours l'industrie. À cette fin, la Société continuera de mettre l'accent sur les grandes villes et les régions à forte densité dans le but de rehausser la valeur. TFI International s'emploiera aussi à tirer parti de ses capacités dans les activités de transport intermodal qui, étant allégées en actifs, génèrent des rendements plus élevés.

Dans la division du transport de lots complets, la performance des activités canadiennes a été solide en 2017 et devrait se poursuivre en 2018. Sur le marché du transport de lots complets aux États-Unis, la mise en œuvre graduelle de hausse de tarifs dans le cadre des renouvellements de contrats devrait entraîner des améliorations en 2018. La Société continuera également de porter son attention sur la qualité de ses revenus de fret et sur la réduction des coûts aux États-Unis. TFI International demeurera rigoureuse dans sa gestion de l'offre aux États-Unis, tout en maintenant ses efforts visant à optimiser l'utilisation des actifs existants. La Société continuera de déployer, dans l'ensemble de son réseau nord-américain, des outils analytiques à la fine pointe de la technologie pour permettre à son personnel de prendre des décisions d'affaires pertinentes et de maximiser les rendements.

La Société croit qu'elle peut accroître davantage sa présence dans le secteur de la logistique, puisque ces activités ne reposant pas sur l'actif représentent un complément stratégique aux services de transport classiques. Les activités de logistique demandent moins d'investissement, générant ainsi de meilleurs flux de trésorerie disponibles.

À mesure que la Société poursuit sa transition graduelle vers un modèle d'entreprise allégé en actifs, les capitaux seront de plus en plus affectés à des initiatives qui permettent d'accroître le rendement du capital et de générer des flux de trésorerie élevés. TFI International cherche ainsi à se distinguer de plus en plus par les solutions à valeur ajoutée novatrices qu'elle fournit à sa clientèle nord-américaine en pleine croissance. À court terme, TFI International utilisera ses flux de trésorerie en priorité pour racheter des actions et rembourser la dette.

TFI International est bien placée pour profiter d'une remontée plus vigoureuse des tarifs du fret; la direction est convaincue que les mesures qu'elle prend lui permettront de continuer à accroître la valeur pour les actionnaires. La Société vise à respecter cet engagement en restant fidèle à ses principes opérationnels et en exécutant sa stratégie avec la même discipline et la même rigueur qui ont fait de TFI International un chef de file nord-américain du secteur du transport et de la logistique.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

(non audités) - (en millions de dollars, sauf les données par action)

	T4 17	T3 17	T2 17	T1 17	T4 16	T3 16	T2 16	T1 16
Total des revenus	1 182,5	1 154,4	1 232,2	1 171,9	1 036,4	975,5	977,8	934,2
BAlIA ajusté lié aux activités poursuivies ¹	131,0	128,2	145,7	109,5	127,9	113,8	116,2	84,5
Bénéfice opérationnel	66,8	60,5	74,3	42,1	69,7	69,3	71,4	38,9
Bénéfice net (perte nette)	120,2	98,8	(75,0)	14,1	45,3	51,5	39,1	503,6
BPA – de base	1,34	1,10	(0,82)	0,15	0,50	0,56	0,42	5,16
BPA – dilué	1,31	1,07	(0,82)	0,15	0,48	0,55	0,41	5,09
Bénéfice net (perte nette) lié(e) aux activités poursuivies	120,2	98,8	(75,0)	14,1	46,4	51,1	44,3	15,3
BPA lié aux activités poursuivies – de base	1,34	1,10	(0,82)	0,15	0,51	0,55	0,47	0,16
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	1,31	1,07	(0,82)	0,15	0,49	0,54	0,47	0,15
Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies ¹	54,6	48,8	56,2	32,9	50,6	53,5	53,3	30,0
BPA ajusté lié aux activités poursuivies - dilué ¹	0,60	0,53	0,60	0,35	0,54	0,57	0,56	0,30

Les différences entre les trimestres sont principalement attribuables au caractère saisonnier des activités (plus lentes au premier trimestre) et aux acquisitions d'entreprises. Au quatrième trimestre de 2017, la hausse du bénéfice net et la hausse du BPA de base et dilué sont principalement attribuables au profit d'impôt de 76,1 M\$ en conséquence de la réforme fiscale américaine. Au troisième trimestre de 2017, la hausse du bénéfice net ainsi que la hausse du BPA de base et dilué sont principalement attribuables au profit de 70,1 M\$ sur la vente de propriété, 59,7 M\$ après impôt. Au deuxième trimestre de 2017, la Société a inscrit une perte nette et un montant négatif pour son BPA de base et dilué en raison principalement de la dépréciation du goodwill de 129,8 M\$ dans le secteur du transport de lots complets des États-Unis (cette dépréciation n'a aucune incidence fiscale). Au premier trimestre de 2016, la hausse du bénéfice net et la hausse du BPA de base et dilué sont principalement attribuables au profit après impôt de 490,8 M\$ sur la vente du secteur de la gestion des matières résiduelles.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS

Les données financières ont été établies conformément aux IFRS. Le présent rapport de gestion comprend des mentions à certaines mesures financières non conformes aux IFRS comme décrites ci-après. Ces mesures non conformes aux IFRS n'ont pas de signification normalisée en vertu des IFRS et elles ne peuvent donc pas être comparées à des mesures semblables présentées par d'autres sociétés. 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 conformes et 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 ou dans le rapport de gestion.

Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies : Bénéfice net ou 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 des instruments dérivés, du montant net du gain ou de la perte de change, 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 immobilisations incorporelles, de l'incidence de la réforme fiscale aux États-Unis, et du bénéfice ou de la perte lié(e) aux activités abandonnées, après impôt. La Société présente un bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies et un BPA ajusté lié aux activités poursuivies pour donner une meilleure indication du bénéfice net et du bénéfice par action qui auraient été enregistrés dans le contexte des regroupements d'entreprises importants, sans tenir compte de l'incidence de facteurs particuliers et pour montrer le résultat d'un point de vue strictement opérationnel. L'amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises comprend la charge d'amortissement au titre des relations clients, des marques de commerce et des clauses de non-concurrence qui est comptabilisée 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

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux IFRS ».

qu'ils sont nécessairement non récurrents. Voir le rapprochement à la page 8.

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

BPA ajusté lié aux activités poursuivies - dilué : Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires diluées.

BALIA ajusté lié aux activités poursuivies : Bénéfice net ou perte nette lié(e) aux activités poursuivies avant produits financiers et charges financières, charge (recouvrement) d'impôt sur le résultat, amortissement, profit ou perte sur la vente de propriété et charge de dépréciation des immobilisations incorporelles. La direction est d'avis que le BALIA ajusté lié aux activités poursuivies est une mesure complémentaire utile. Le BALIA ajusté lié aux activités poursuivies est présenté afin d'aider à déterminer la capacité de la Société à dégager des flux de trésorerie de son exploitation.

Rapprochement du BALIA ajusté lié aux activités poursuivies

(non audités) (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	120 192	46 387	157 988	157 059
Charges financières, montant net	13 497	11 266	61 075	54 882
Charge (recouvrement) d'impôt sur le résultat	(67 613)	14 446	(40 642)	46 272
Amortissement des immobilisations corporelles	48 298	42 993	209 557	139 439
Amortissement des immobilisations incorporelles	15 949	15 233	61 200	53 647
Profit sur la vente de terrains et de bâtiments	(394)	(2 382)	(232)	(8 948)
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	1 088	-	(77 446)	-
Dépréciation des immobilisations incorporelles	-	-	142 981	-
BALIA ajusté lié aux activités poursuivies	131 017	127 943	514 481	442 351

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

Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies : Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles des activités poursuivies, moins les additions 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 17.

Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies par action : Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies, divisés par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation.

Charges opérationnelles : Charges opérationnelles, telles qu'elles sont définies dans les états financiers consolidés audités.

Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) : Bénéfice net ou perte nette lié(e) aux activités poursuivies avant les produits financiers et les charges financières, la charge (recouvrement) d'impôt sur le résultat, le profit ou la perte sur la vente de terrains et de bâtiments et d'actifs détenus en vue de la vente et de la dépréciation des immobilisations incorporelles, comme il est indiqué dans les états financiers consolidés audités.

La marge d'exploitation est calculée en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

Ratio d'exploitation : Charges opérationnelles, 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 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.

Ratio d'exploitation (non audités) (en milliers de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Charges opérationnelles	1 115 701	1 068 017	4 497 295	3 775 943
Revenu tiré de la surcharge de carburant	(123 481)	(101 288)	(459 196)	(320 720)
Charges opérationnelles, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	992 220	966 729	4 038 099	3 455 223
Revenus avant la surcharge de carburant	1 058 990	1 036 446	4 281 823	3 704 488
Ratio d'exploitation	93,7 %	93,3 %	94,3 %	93,3 %

RISQUES ET INCERTITUDES

Les résultats futurs de la Société peuvent être touchés par un certain 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 perspectives commerciales et de croissance de la Société :

Concurrence. La Société évolue dans un secteur très concurrentiel et fragmenté, et de nombreux facteurs liés à la concurrence pourraient porter atteinte à la capacité de la Société de maintenir ou d'améliorer sa rentabilité et pourraient avoir une incidence défavorable importante sur ses résultats opérationnels. En outre, la Société fait face à la concurrence grandissante livrée par d'autres transporteurs aux États-Unis et au Mexique. Ces facteurs comprennent les suivants :

- la Société rivalise avec de nombreuses autres sociétés de transport de différentes tailles, y compris des sociétés de transport américaines et mexicaines;
- les concurrents de la Société peuvent réduire périodiquement leurs tarifs de transport des marchandises pour accroître leur avantage commercial, 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 ils exploitent également leur propre parc de camions, et ils pourraient décider de prendre une plus grande part dans le transport de leurs propres marchandises;
- 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 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 l'équipement de la Société ou obliger cette dernière à augmenter la rémunération qu'elle offre aux chauffeurs, ce qui aurait 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 non encore en vigueur, tels que les règlements

exigeant l'utilisation de dispositifs d'enregistrement électronique, ce qui permettrait à ces concurrents de tirer avantage de la productivité additionnelle des chauffeurs;

- certaines avancées technologiques pourraient obliger la Société à augmenter ses investissements afin de demeurer concurrentielle, et les clients de la Société pourraient ne pas être prêts à payer des tarifs de transport des marchandises plus élevés pour couvrir le coût de ces investissements;
- la hausse des prix du carburant et la hausse des surcharges de carburant aux clients de la Société pourraient inciter des clients de la Société à envisager d'autres options de transport de marchandises, notamment le transport ferroviaire.

Réglementation. La Société évolue dans un secteur hautement réglementé, et les modifications apportées aux règlements en vigueur ou les infractions aux règlements actuels ou futurs pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités et la rentabilité de la Société. 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 entre le Canada, les États-Unis et le 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.

La Société continue de déployer ses activités aux États-Unis, où l'industrie du transport est soumise à la réglementation d'organismes fédéraux, d'État et locaux. Les chauffeurs doivent se conformer aux règlements en matière de sécurité et d'aptitude, y compris les règlements sur le dépistage de la consommation de drogues et d'alcool, sur le rendement des chauffeurs en matière de sécurité et sur les 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.

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. Les lois et les règlements futurs pourraient être plus rigoureux, obliger la Société à modifier ses pratiques d'exploitation, avoir une incidence sur la demande des services de transport ou obliger la Société à engager des frais importants additionnels.

Activités internationales. Une part croissante 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, 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, de taxes ou de redevances gouvernementales par des gouvernements étrangers, aux changements défavorables dans la réglementation, y compris les lois et les règlements en fiscalité, des pays étrangers dans lesquels la Société fait affaire, à la conformité avec les lois anticorruptions, 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.

Environnement d'exploitation. La Société est soumise aux changements survenant dans son environnement général d'exploitation. La Société est exposée à des facteurs, notamment les suivants, qui ont une incidence sur son environnement d'exploitation :

- les futurs frais 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 et 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 réduction du bénéfice de la Société;
- la baisse de la demande 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 enregistrées) sur les ventes d'actifs;
- 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;
- les conditions météorologiques défavorables peuvent avoir une incidence défavorable sur les revenus de la Société, car des mauvaises conditions météorologiques pourraient nuire aux activités et pourraient entraîner une hausse de la fréquence des accidents, une hausse du nombre de demandes de règlement, une hausse du nombre de réparations d'équipement et une baisse de l'efficacité du carburant en raison d'une hausse du fonctionnement au ralenti des moteurs.

Conjoncture économique générale, conditions du crédit et conditions réglementaires. 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

indépendantes 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 très cyclique, et les activités de la Société sont influencées par un certain nombre de facteurs qui peuvent avoir une incidence défavorable importante sur les résultats opérationnels de la Société, dont plusieurs d'entre eux sont indépendants de la volonté de la Société. Selon la Société, certains des plus importants facteurs sont les suivants : (i) la capacité excédentaire des véhicules motorisés et des remorques dans l'industrie du transport par rapport à la demande de services d'expédition; (ii) les diminutions de la valeur de revente de l'équipement usagé; (iii) 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; et (iv) les hausses des taux d'intérêt, des taxes sur les carburants, des droits de péage et les droits de licence et d'enregistrement.

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

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

- la Société pourrait connaître une réduction de l'ensemble du transport de marchandises, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'utilisation des actifs de la Société;
- les circuits pour le transport de marchandises pourraient être modifiés du fait que les chaînes d'approvisionnement ont été complètement revues, ce qui entraînerait un déséquilibre entre la capacité de la Société d'offrir des services de transport et la demande des clients pour de tels services;
- des clients pourraient, dans le but de diminuer leurs coûts, demander des soumissions de services de transport de

marchandises auprès de nombreuses sociétés de camionnage ou choisir des concurrents qui offrent des tarifs moins élevés que ceux de la Société, et la Société pourrait être obligée de baisser ses tarifs ou de 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. La Société pourrait être touchée par des grèves ou d'autres arrêts de travail qui surviennent à ses centres de services ou dans des sites de clients, dans des sites portuaires ou frontaliers ou dans d'autres sites d'expédition. 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 effets changeants de mesures réglementaires pourraient nuire à l'efficacité d'exploitation et à la productivité de la Société, entraîner une diminution des produits opérationnels et de la rentabilité de la Société et entraîner une augmentation des charges opérationnelles. À l'occasion, divers impôts et taxes, dont les taxes sur le carburant, font également l'objet d'augmentations. La Société ne peut prévoir si une telle augmentation s'appliquant à la Société sera mise en vigueur, ni sous quelle forme elle se présentera, mais une telle augmentation pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats opérationnels et la rentabilité de la Société.

De plus, la Société ne peut prévoir la conjoncture économique future, ni les fluctuations des prix du carburant, ni les changements dans la confiance des consommateurs.

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

Fluctuations des taux de change. Des variations importantes de la valeur relative d'une devise par rapport au dollar canadien pourraient avoir une incidence considérable sur la rentabilité future de la Société. Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, et une partie croissante des revenus et des charges opérationnelles de la Société est réalisée dans une monnaie autre que le dollar canadien, soit principalement le dollar américain. Les taux de change entre ces devises et le dollar canadien ont fluctué au cours des dernières années et ils pourraient continuer 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 canadien.

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, des activités terroristes, des conflits armés, la négociation de contrats à terme sur marchandises, les fluctuations des taux de change, et des catastrophes naturelles et causées par l'homme, 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 milles 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, ce qui est déjà arrivé par le passé. Rien ne garantit que ces surcharges de

carburant pourront être maintenues indéfiniment ni qu'elles seront suffisamment 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 beaucoup d'intervenants 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 ce qui avait été évalué 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.

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, les primes ou 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 aux garanties d'assurance de la Société; (iii) les sociétés d'assurance de la Société font défaut au paiement des demandes de règlement de la Société; ou (iv) 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.

Relations de travail entre les employés et la Société. En date des présentes, les conventions collectives conclues entre la Société et la vaste majorité de ses employés syndiqués ont été renouvelées. Les employés syndiqués de la Société sont tous des employés canadiens, et la Société n'a à l'heure actuelle aucune convention collective relativement à l'une ou l'autre de ses activités aux États-Unis. 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. Si la Société n'arrive pas à reconduire ou à renégocier ses conventions collectives, si des conflits surviennent au sein des syndicats de la Société, ou si les travailleurs syndiqués de la Société participent à une grève ou à un autre arrêt de travail ou interruption de travail, la Société pourrait connaître une importante interruption de ses activités ou de l'inefficacité dans ses activités, ou devoir engager des coûts de main-d'œuvre plus élevés, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels, la situation financière et les liquidités de la Société.

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 son parc de véhicules.

Comme de nombreuses sociétés dans l'industrie du transport, la Société connaît des difficultés importantes pour ce qui 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 limiter 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 négative 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 dans des périodes ultérieures.

De plus, la Société et de nombreuses autres sociétés de camionnage souffrent d'un taux élevé de roulement des chauffeurs. Ce taux élevé oblige la Société à embaucher continuellement un nombre important de chauffeurs afin d'exploiter l'équipement existant générant des revenus. Si la Société n'est pas en mesure de continuer d'attirer et de retenir un nombre suffisant de chauffeurs, elle pourrait être obligée, entre autres choses, d'ajuster ses conditions de rémunération, d'augmenter le nombre de véhicules motorisés de la Société sans chauffeur 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.

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 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;
- le défaut de s'assurer que les organisations sont bien dispersées géographiquement;
- le fait que l'attention de la direction 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 produits 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 produits ou 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 produits ou les autres avantages estimés.

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. En général, les déclarations faites par les vendeurs, autres que certaines déclarations concernant des questions fondamentales, telles que la propriété du

capital-actions, prennent fin plusieurs années après la réalisation de la transaction. 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 opérationnels, la situation financière et la liquidité de la Société.

La Société a l'intention de continuer d'examiner les occasions d'acquisition et d'investissement afin de tenter d'acquérir des entreprises et des actifs qui répondent aux critères d'investissement de la Société. Selon le nombre d'acquisitions et d'investissements et les exigences de financement, la Société pourrait devoir réunir des capitaux additionnels substantiels. 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.

De plus, la Société fait face à la concurrence de sociétés faisant partie ou ne faisant pas partie de son groupe 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 du goodwill acquis et des actifs incorporels. Ce risque de réduction du goodwill et des actifs incorporels existe car les hypothèses utilisées dans l'évaluation initiale de ces actifs, tels que le taux d'intérêt ou les flux de trésorerie prévus, pourraient changer le moment où 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, 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.

Questions environnementales. La Société utilise des réservoirs de stockage à certains de ses terminaux 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 ou anciens, de biens immobiliers où une contamination s'est produite. 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 installations 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 dangereux. Une responsabilité pourrait être imposée sans tenir compte de savoir si la Société était au courant ou était responsable de la présence ou de la disposition de ces substances. De plus, la présence de ces substances, ou le défaut de disposer ou d'enlever adéquatement ces substances, pourrait avoir une incidence défavorable sur la capacité de la Société de vendre ou de louer ces biens. Rien ne garantit que la Société ne sera pas tenue un jour d'engager des frais importants pour se conformer aux 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 qu'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 ou 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 tenter 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.

De plus, certains règlements sur l'environnement, particulièrement aux États-Unis, limitent les émissions de gaz d'échappement. La Société est d'avis que ces exigences entraîneront des augmentations des prix des nouveaux véhicules motorisés et remorques et des coûts additionnels pour les pièces et la maintenance engagés pour adapter les véhicules motorisés et remorques de la Société à la technologie dans le but de

respecter ces normes d'émissions, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats opérationnels et la rentabilité de la Société, plus particulièrement si ces coûts ne sont pas compensés par des économies de carburant potentielles. 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. Jusqu'à ce que la date d'entrée en vigueur, la portée et la mesure de tout règlement futur soient connues, la Société ne peut en prédire l'incidence sur sa structure des coûts ou sur ses résultats opérationnels; toutefois, tout règlement futur pourrait nuire à l'efficacité opérationnelle et à la productivité de la Société et entraîner une hausse des charges opérationnelles.

Contamination de l'environnement. La Société peut être tenue responsable d'une contamination de l'environnement en lien avec des installations dont elle est ou a été propriétaire ou locataire, ainsi qu'avec des installations de tierces parties. Le fait que la Société encoure une responsabilité en vertu des lois et des règlements fédéraux, provinciaux, d'État ou locaux en vigueur et qu'elle ne soit pas en mesure de désigner d'autres parties qu'elle peut contraindre à contribuer à ses dépenses et qui en ont financièrement les moyens pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa situation financière et ses résultats opérationnels.

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. Bien que la Société ait mis en place des programmes afin de surveiller et contrôler les risques environnementaux et de promouvoir le respect des lois et des règlements sur l'environnement qui sont en vigueur, 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 une contamination du sol ou des eaux souterraines à l'emplacement des installations de la Société ou si cette contamination résulte des activités de la Société, ou si la Société est accusée 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 perte de son personnel clé pourrait avoir une incidence négative 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 n'exerce une emprise sur 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 également 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 desservir 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 de prévoir 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 facilités de crédit et les conventions de financement actuelles de la Société 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, 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 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 respectait toutes ses obligations et clauses restrictives.

Facilités de crédit. Les facilités de crédit et les conventions de financement de la Société viennent à échéance à diverses dates. 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. Rien ne garantit que ces facilités de crédit ou conventions de financement 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 pourraient être compromises si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités de crédit 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 son parc de véhicules, conclure des conventions de financement moins favorables ou exploiter de l'équipement générant des revenus pendant de plus longues périodes, ce qui devrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société.

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 la période close en date des présentes. 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 pour 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 négative 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 dépend énormément sur le bon fonctionnement, la disponibilité et la sécurité de ses systèmes d'information et de communication, y compris ses systèmes de déclaration financière et d'exploitation, dans le cadre de l'exploitation de ses activités. Le système d'exploitation de la Société est essentiel pour comprendre les demandes des clients, accepter et planifier les chargements, diriger les déplacements de l'équipement et des chauffeurs, et facturer les services de la Société et en recouvrer le paiement. Le système de déclaration financière de la Société est essentiel pour produire des états financiers exacts et en temps opportun et pour analyser l'information de l'entreprise qui aidera la Société à gérer ses activités de façon efficace.

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 et causées par l'homme et d'autres événements qui sont indépendants de la volonté de la Société. 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 son parc 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 sécurité 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 engager des coûts pour réparer les 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 vendeurs, des organismes gouvernementaux, des actionnaires et d'autres parties. Il est difficile d'évaluer ou de quantifier les résultats de contentieux, 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 d'État en matière de salaires concernant, entre autres choses, la classification des employés, les pauses-repas des employés, les périodes de repos, l'admissibilité au temps supplémentaire 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. 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, 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.

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. Les estimations portent notamment sur l'évaluation du goodwill et des immobilisations incorporelles, la mesure des actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises, la provision pour l'impôt sur le résultat, et les provisions d'auto-assurance. 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 résultant de changements survenus dans l'environnement économique seront prises en compte dans les états financiers des périodes futures.

MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES

Conventions adoptées au cours de la période considérée

Les nouvelles normes, modifications de normes et interprétations suivantes sont en vigueur pour la première fois pour les périodes intermédiaires ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017 et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers consolidés audités :

Initiative concernant les informations à fournir :

Modifications d'IAS 7

Comptabilisation d'actifs d'impôt différé au titre de pertes latentes : Modifications d'IAS 12

Améliorations annuelles des normes IFRS (cycle 2014-2016)

Ces nouvelles normes n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés audités de la Société.

Conventions qui seront adoptées au cours de périodes futures

Les nouvelles normes et les modifications de normes suivantes ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers consolidés audités :

IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients

Classement et évaluation des transactions dont le paiement est fondé sur des actions : Modifications d'IFRS 2

IFRIC 22, Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée

IFRS 16, Contrats de location

Améliorations annuelles des normes IFRS (cycle 2015-2017)

IFRIC 23, Incertitude relative aux traitements fiscaux

La note 3 des états financiers consolidés audités du 31 décembre 2017 fournit de plus amples renseignements.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément aux dispositions du Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, 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 et l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information, ainsi que la conception et l'efficacité 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 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, particulièrement pendant la période de préparation des rapports intermédiaires et annuels;

- l'information que la Société est tenue de présenter dans ses rapports annuels et intermédiaires et dans les divers rapports qu'elle dépose ou soumet 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 2017, une évaluation de la conception et de l'efficacité du fonctionnement des contrôles et procédures de communication de l'information a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière 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 étaient conçus de façon appropriée et fonctionnaient efficacement au 31 décembre 2017.

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 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 2017, une évaluation de la conception et de l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société a été réalisée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière 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 au 31 décembre 2017, selon les critères établis dans le rapport Internal Control - Integrated Framework (2013) publié par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Commission Treadway.

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

Il n'y a eu, au cours du trimestre clos le 31 décembre 2017, aucun changement 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.