



RAPPORT DE GESTION

Pour le deuxième trimestre clos le
30 juin 2019

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS.....	2
DONNÉES FINANCIÈRES CHOISIES ET FAITS SAILLANTS.....	3
À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL	4
RÉSULTATS CONSOLIDÉS	5
RÉSULTATS SECTORIELS.....	9
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL.....	15
PERSPECTIVES.....	19
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES.....	20
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS	20
RISQUES ET INCERTITUDES.....	24
CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES.....	25
MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES	25
CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	25

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le texte qui suit constitue le rapport de gestion de TFI International Inc. Dans ce rapport de gestion, les termes « Société », « TFI International » et « TFI » désignent TFI International Inc. et ses filiales indépendantes. Le présent rapport de gestion établit une comparaison entre la performance de la Société pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 et sa performance du trimestre et du semestre correspondants, clos le 30 juin 2018, et passe en revue la situation financière de la Société au 30 juin 2019. Il présente également une analyse des affaires de la Société jusqu'au 25 juillet 2019, date du présent rapport de gestion. Ce rapport de gestion doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités au 30 juin 2019 et les états financiers consolidés audités ainsi que les notes complémentaires qui s'y rattachent au 31 décembre 2018 et pour l'exercice clos à cette date.

Dans le présent document, sauf indication contraire, toutes les données financières sont préparées conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). Tous les montants sont libellés en dollars 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 intermédiaires consolidés condensés non audités de la Société ont été approuvés par son conseil d'administration (le « conseil ») sur la recommandation de son comité d'audit le 25 juillet 2019. 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 audité) (en milliers de dollars, sauf les données par action)	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2019	30 juin 2018*	2019	30 juin 2018*
Revenus avant la surcharge de carburant	1 183 897	1 156 864	2 281 333	2 218 478
Surcharge de carburant	153 898	160 813	287 279	295 682
Total des revenus	1 337 795	1 317 677	2 568 612	2 514 160
BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies ¹	236 529	186 681	425 423	315 655
Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies	149 188	123 631	255 443	199 018
Bénéfice net	87 711	80 396	152 814	128 553
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	100 189	80 396	165 292	128 553
Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies ¹	101 973	89 889	169 097	140 333
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	141 356	145 270	302 054	203 098
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies ¹	87 123	97 013	230 030	149 503
Données par action				
BPA – dilué	1,01	0,89	1,76	1,42
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	1,16	0,89	1,90	1,42
BPA ajusté lié aux activités poursuivies – dilué ¹	1,18	0,99	1,94	1,54
Dividendes	0,24	0,21	0,48	0,42
En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant				
Marge du BAIIA ajusté ¹	20,0 %	16,1 %	18,6 %	14,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	4,7 %	4,2 %	4,7 %	4,3 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	2,2 %	0,0 %	2,2 %	0,0 %
Amortissement des immobilisations incorporelles	1,4 %	1,3 %	1,4 %	1,4 %
Marge d'exploitation ¹	12,6 %	10,7 %	11,2 %	9,0 %
Ratio d'exploitation ajusté ¹	88,3 %	89,5 %	89,7 %	91,5 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Faits saillants du deuxième trimestre

- Résultats d'exploitation records pour un deuxième trimestre.
- Bénéfice opérationnel record ayant augmenté pour atteindre 149,2 M\$, une hausse de 21 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, attribuable à la solidité de l'exécution dans l'ensemble de l'entreprise, à une meilleure qualité des revenus, à une approche allégée en actifs et aux mesures de réduction des coûts.
- La marge d'exploitation¹, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté considérablement à 12,6 %, en hausse de 190 points de base par rapport à la marge de 10,7 % du trimestre de l'exercice précédent.
- Le bénéfice net lié aux activités poursuivies s'est établi à 100,2 M\$, une hausse de 25 % comparativement au deuxième trimestre de 2018.
- Le bénéfice par action dilué (« BPA » dilué) lié aux activités poursuivies a augmenté de 30 %, pour s'établir à 1,16 \$, comparativement à 0,89 \$ au deuxième trimestre de 2018.
- Le bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies¹, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté de 13 %, passant de 89,9 M\$ au deuxième trimestre de 2018, à 102,0 M\$.
- Le BPA ajusté dilué lié aux activités poursuivies¹, mesure non conforme aux IFRS, a augmenté de 19 %, passant de 0,99 \$, au deuxième trimestre de 2018, à 1,18 \$.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies de 141,4 M\$, comparativement à 145,3 M\$ au deuxième trimestre de 2018, ont subi en partie l'incidence négative d'une augmentation de 12,5 M\$ des flux de trésorerie utilisés pour le fonds de roulement par rapport à la variation nette de l'exercice précédent, ainsi qu'une augmentation de 28,8 M\$ de l'impôt payé comparativement à l'exercice précédent, annulée par la robustesse du rendement opérationnel et l'incidence de l'adoption d'IFRS 16.

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

- Les secteurs isolables de la Société ont affiché le rendement suivant :
 - o Le bénéfice opérationnel du secteur de la livraison de colis et courrier a diminué de 1 % pour s'établir à 29,9 M\$;
 - o Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots brisés a augmenté de 22 % pour s'établir à 30,3 M\$;
 - o Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets a augmenté de 21 % pour s'établir à 67,2 M\$;
 - o Le bénéfice opérationnel du secteur de logistique et dernier kilomètre a augmenté de 45 % pour s'établir à 28,7 M\$.
- Au cours du trimestre, la Société a versé 85,1 M\$ aux actionnaires, dont 20,3 M\$ en dividendes et 64,8 M\$ par l'intermédiaire de rachat d'actions.
- Au cours du trimestre, TFI International a conclu trois acquisitions d'entreprises, y compris certains actifs de l'exploitant du secteur du dernier kilomètre BeavEx Incorporated, et les transporteurs spécialisés Aulick Leasing Corp. et Piston Tank Corporation.
- Le 17 juin 2019, le conseil d'administration de TFI a déclaré un dividende trimestriel de 0,24 \$, soit une hausse de 14 % par rapport au dividende trimestriel de 0,21 \$ déclaré au deuxième trimestre de 2018.
- Kal Atwal a été nommé vice-président exécutif des divisions de dernier kilomètre de TFI aux États-Unis et au Canada.

À PROPOS DE TFI INTERNATIONAL

Services

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

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

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

Au 30 juin 2019, la Société comptait 17 636 employés, qui travaillaient dans les différents secteurs d'activité de TFI International dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. En comparaison, la Société avait 17 285 employés au 30 juin 2018. Le nombre d'employés a augmenté de 351 sur douze mois, ce qui est attribuable aux acquisitions d'entreprises (hausse de 1 320 employés). Cet ajout a été neutralisé par les rationalisations ayant touché 969 employés, surtout dans les secteurs du transport de lots brisés et de la logistique et dernier kilomètre. 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 30 juin 2019, la Société comptait 7 841 véhicules motorisés, 26 132 remorques et 9 571 entrepreneurs indépendants. En

comparaison, au 30 juin 2018, il y avait 7 303 véhicules motorisés, 25 197 remorques et 8 278 entrepreneurs indépendants.

Installations

TFI International a son siège social à Montréal, au Québec, et son bureau administratif à Etobicoke, en Ontario. Au 30 juin 2019, la Société comptait 396 installations, comparativement à 376 installations au 30 juin 2018. De ce total, 256 sont situées au Canada, soit 165 dans l'Est et 91 dans l'Ouest. La Société a également 128 installations aux États-Unis et 12 installations au Mexique. Au cours des douze derniers mois, les acquisitions d'entreprises ont ajouté 53 installations et le regroupement de terminaux réalisé a réduit de 33 le nombre total d'installations, principalement dans les secteurs du transport de lots complets et de la logistique et dernier kilomètre. Au cours du deuxième trimestre de 2019, la Société a fermé 5 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. 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 (60 % du total des revenus)

Commerce de détail	26 %
Produits manufacturés	16 %
Aliments et boissons	11 %
Secteur automobile	9 %
Matériaux de construction	8 %
Métaux et mines	6 %
Produits forestiers	5 %
Énergie	4 %
Produits chimiques et explosifs	4 %
Services	3 %
Gestion des matières résiduelles	2 %
Conteneurs maritimes	1 %
Autres	5 %

(Pour le semestre clos le 30 juin 2019)

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 2019

Conformément à sa stratégie de croissance, en 2019, la Société a acquis six entreprises : Toronto Tank Lines (« TTL »), Schilli Corporation (« Schilli »), Les Services JAG (« JAG »), Aulick Leasing Corp. (« Aulick »), certains actifs de BeavEx Incorporated (« BeavEx ») et Piston Tank Corporation (« Piston »).

Le 19 février 2019, TFI International a conclu l'acquisition de TTL. Établie en Ontario, TTL se spécialise dans le transport et l'entreposage de liquides de qualité alimentaire, de produits chimiques industriels et d'huiles et cires de spécialité partout au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Le 22 février 2019, TFI International a conclu l'acquisition de Schilli. Établie au Missouri, Schilli se spécialise dans le transport du vrac sec et du vrac liquide et offre des solutions de flotte spécialisées et d'autres services à valeur ajoutée dans les régions du Midwest, du sud-est et de la côte du golfe du Mexique des États-Unis.

Le 19 mars 2019, TFI International a conclu l'acquisition de JAG. Établie au Québec, JAG offre des services de transport d'explosifs, de produits miniers et d'acier, d'appareils électroniques et d'articles ménagers.

Le 1^{er} avril 2019, TFI International a conclu l'acquisition d'Aulick et de sa société affiliée ShirAul, LLC. Établie au Nebraska, Aulick offre des services de contrat de transport de granulats, de sous-produits de bois, de produits agricoles, de betteraves, de produits secs en vrac, de sable de traction pour la voie ferrée et de produits de qualité alimentaire dans le centre et l'ouest des États-Unis. ShirAul conçoit et construit la remorque exclusive Bullet^{MC}.

Le 29 avril 2019, TFI International a conclu l'acquisition de BeavEx et de ses sociétés affiliées Guardian Medical Logistics (« GML »), JNJW Enterprises, Inc. et USXP, LLC pour une contrepartie en espèces de 7,2 M\$ US, par l'entremise du tribunal de la faillite du district du Delaware, aux États-Unis. BeavEx répond principalement aux besoins croissants en matière de livraison de dernier kilomètre au sein des secteurs des finances, des soins de santé, du commerce de détail, industriel et manufacturier, en fournissant des services de livraison à domicile le jour même, le lendemain et sur demande. Ses capacités logistiques comprennent des services de livraison de dernier kilomètre, de transbordement direct et de distribution. GML, société affiliée à BeavEx, est un fournisseur de premier plan de services de livraison de dernier kilomètre, de logistiques de missions essentielles et de transport dans le secteur des laboratoires médicaux.

Le 14 juin 2019, TFI International a conclu l'acquisition de Piston. Établie au Missouri, Piston se spécialise dans le transport de matières visqueuses et offre une solution brevetée d'entreposage, de manutention et de transport de ces matières pour les secteurs des produits alimentaires et industriels.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le total des revenus a atteint 1 337,8 M\$, soit une hausse de 2 %, ou de 20,1 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2018. La contribution des acquisitions d'entreprises à hauteur de 108,3 M\$ et l'incidence positive du taux de change de 18,9 M\$ ont été annulées par la baisse des revenus liés à la surcharge de carburant de 16,8 M\$ et des revenus avant la surcharge de carburant 90,2 M\$, les deux au sein des activités existantes. Le taux de change moyen utilisé pour convertir les revenus de TFI International générés en dollars américains était de 3,6 % plus élevé pour le trimestre à l'étude (1,3377 \$ CA) que pour la même période de l'exercice antérieur (1,2911 \$ CA).

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, le total des revenus s'est élevé à 2,57 G\$, en hausse de 2 %, ou 54,5 M\$, comparativement à 2,51 G\$ en 2018, en raison principalement de la contribution des acquisitions d'entreprises qui s'est élevée à 188,4 M\$.

Charges opérationnelles liées aux activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont légèrement diminué de 5,4 M\$, passant de 1 194,0 M\$ au deuxième trimestre de 2018 à 1 188,6 M\$. L'augmentation attribuable aux acquisitions d'entreprises à hauteur de 99,5 M\$ a été neutralisée par une diminution nette de 104,9 M\$, ou 9 %, des charges opérationnelles des activités existantes. Les améliorations opérationnelles, une meilleure utilisation de la flotte et la diminution des charges liées aux matières et aux services en pourcentage des revenus ont contribué à maintenir les charges opérationnelles en pourcentage du total des revenus au sein des activités existantes de la Société sous le niveau du deuxième trimestre de 2018.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 2,5 points de pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de la diminution des charges liées aux sous-traitants, à la location du matériel roulant et au carburant, en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant. En raison principalement de l'adoption de la norme IFRS 16, les charges de location d'équipement ont diminué de 12,3 M\$ en comparaison avec le deuxième trimestre de 2018, car depuis le 1^{er} janvier 2019, une tranche importante de ces contrats de location sont désormais capitalisés et une charge d'amortissement est comptabilisée dans l'état des résultats en tant qu'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié au matériel roulant s'est élevé à 8,6 M\$ pour le deuxième trimestre de 2019.

Les charges liées au personnel ont augmenté de 0,8 point de pourcentage du revenu avant la surcharge de carburant, en raison partiellement des ajustements apportés à la rémunération des chauffeurs afin de prendre des mesures pour retenir ces derniers et en attirer de nouveaux.

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 généraux, ont diminué de 1,9 point de pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de la diminution des charges liées au loyer des terminaux. En raison de l'adoption de l'IFRS 16, les charges rattachées aux contrats de location au titre des biens immobiliers ont diminué de 20,6 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2018, car depuis le 1^{er} janvier 2019, une tranche importante de ces contrats de location est désormais capitalisée et une charge d'amortissement est comptabilisée dans l'état des résultats en tant qu'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié aux biens immobiliers s'est élevé à 17,2 M\$ pour le deuxième trimestre de 2019.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation de 25,9 M\$ est lié principalement à des contrats de location de matériel roulant et de biens immobiliers qui sont maintenant comptabilisés comme des contrats de location-financement en raison de l'adoption d'IFRS 16 le 1^{er} janvier 2019. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente s'est établi à 0,1 M\$, comparativement à 1,7 M\$ au deuxième trimestre de 2018. La Société a vendu trois propriétés pour une contrepartie de 0,9 M\$, produisant une légère perte. Le solde des produits et des profits sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente est lié à la vente de matériel roulant.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, la Société a constaté un profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 10,8 M\$ sur l'acquisition de BeavEx, puisque la juste valeur marchande des actifs acquis excédait le prix d'achat.

Pour la période de six mois close le 30 juin 2019, les charges opérationnelles liées aux activités poursuivies de la Société ont reculé de 2,0 M\$, passant de 2,32 G\$ en 2018 à 2,31 G\$ en 2019. La baisse est principalement attribuable aux améliorations opérationnelles, à une meilleure utilisation de la flotte et à la diminution des charges liées aux matières et aux services dans les activités existantes de la Société, pour un total de 163,5 M\$ ou 7 %, neutralisée par les acquisitions d'entreprises, pour 172,3 M\$. De plus, le profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses de 10,8 M\$ a réduit les charges opérationnelles pour le deuxième trimestre de 2019.

Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies de TFI International a enregistré une forte hausse de 25,6 M\$, pour s'établir à 149,2 M\$ comparativement à 123,6 M\$ au trimestre correspondant de 2018. La marge d'exploitation en pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant a augmenté de 190 points de base, passant de 10,7 % au deuxième trimestre de 2018 à 12,6 % au deuxième trimestre de 2019. L'adoption d'IFRS 16 a représenté 2,7 M\$ de cette augmentation. Tous les secteurs isolables de la Société ont enregistré une hausse de la marge d'exploitation, sauf le secteur de la livraison de colis et courrier. Plus particulièrement, le secteur du transport de lots brisés a constaté une hausse de sa marge de 3,4 points de pourcentage attribuable principalement au meilleur rendement opérationnel. Le secteur de la logistique et dernier kilomètre a également constaté une hausse de sa marge de 3,7 points de pourcentage, attribuable au profit de 10,8 M\$ résultant de l'acquisition de BeavEx à des conditions avantageuses.

L'attention constante que la direction prête à la qualité des revenus, conjuguée à un contrôle des coûts rigoureux, a été favorable pour la Société, se traduisant par une amélioration importante du ratio d'exploitation ajusté¹, mesure non conforme aux IFRS, lequel a atteint 88,3 % pour le trimestre, comparativement à 89,5 % au deuxième trimestre de 2018.

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

Produits financiers et charges financières

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	2019	2018
Charges financières (produits financiers)				
Charge d'intérêts sur la dette à long terme	14 609	14 202	28 652	28 013
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	4 673	-	9 401	-
Revenus d'intérêts et désactualisation du billet à ordre	(749)	(675)	(1 455)	(1 350)
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles	54	284	137	(206)
(Gain) perte de change, montant net	973	(516)	245	(856)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de change	18	(125)	-	(214)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt	-	222	-	176
Autres	2 099	4 101	5 161	5 876
Charges financières, montant net	21 677	17 493	42 141	31 439

Charges d'intérêts sur les obligations locatives

Après l'adoption de la norme IFRS 16 Contrats de location, les montants précédemment comptabilisés en tant que charges locatives ont été remplacés par l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation et la charge d'intérêts sur les obligations locatives. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées.

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 le trimestre clos le 30 juin 2019, un gain de change de 6,9 M\$ (gain de 6,0 M\$ après impôt) a été inscrit comme couverture d'investissement net dans les autres éléments du résultat global. Pour le trimestre clos le 30 juin 2018, une perte de change de 7,8 M\$ (perte de 6,7 M\$ après impôt) a été inscrite 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 juste valeur des instruments financiers dérivés, que la Société utilise pour atténuer les risques de change et de taux d'intérêt est soumise aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt attribuables aux prix de marché.

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 le trimestre clos le 30 juin 2019, une perte de 5,9 M\$ sur la variation de la juste valeur des instruments dérivés de taux d'intérêt a été entièrement désignée comme couverture de flux de trésorerie et comptabilisée dans les autres éléments du résultat global en tant que variation de la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie (perte de 4,4 M\$ après impôt). Pour le trimestre clos le 30 juin 2018, un gain de 0,2 M\$ sur la variation de la juste valeur des dérivés de taux d'intérêt (gain de 0,1 M\$, après impôt) a été désigné comme couverture de flux de trésorerie et comptabilisé dans les autres éléments du résultat global en tant que variation dans la juste valeur de la couverture des flux de trésorerie.

Charge d'impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le taux d'imposition effectif était de 21,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 27,3 M\$ présentait un écart favorable de 6,7 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 34,0 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,7 % auquel la Société est assujettie. Cet écart favorable découle essentiellement de différences avantageuses d'un montant de 3,8 M\$ entre le taux d'imposition prévu par la loi et les taux en vigueur dans d'autres territoires et de revenus exonérés d'impôt de 3,1 M\$.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, le taux d'imposition effectif était de 22,5 %. La charge d'impôt sur le résultat de 48,0 M\$ présentait un écart favorable de 9,0 M\$ par rapport à une charge d'impôt de 57,0 M\$ anticipée en fonction du taux d'impôt prévu par la loi de 26,7 % auquel la Société est assujettie. Cet écart favorable découle essentiellement de différences avantageuses d'un montant de 6,8 M\$ entre le taux d'imposition prévu par la loi et les taux en vigueur dans d'autres territoires et de revenus exonérés d'impôt de 4,5 M\$.

La réforme fiscale américaine signée le 22 décembre 2017 a introduit des modifications importantes aux lois américaines sur l'impôt des entreprises qui pourraient avoir une incidence sur la Société au cours de l'année en cours et des années futures, notamment sur 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 le résultat. Selon l'interprétation actuelle de la Société, pour le semestre clos le 30 juin 2019, la charge d'impôt sur le résultat comprenait un montant de 2,5 M\$ en avantages fiscaux qui pourrait être renversé lorsque certaines règles seront clarifiées.

Perte nette liée aux activités abandonnées

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, la Société a comptabilisé une perte nette de 12,5 M\$, ou 16,6 M\$ avant le recouvrement d'impôt de 4,1 M\$, découlant d'une réclamation liée à un accident. L'incident s'est produit à l'origine dans une division d'exploitation faisant partie du secteur des services de déplacement d'appareils de forage, lequel a été classé comme activité abandonnée en 2015.

Bénéfice net et bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies

<i>(non audité) (en milliers de dollars, sauf les données par action)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	2019	2018
Bénéfice net	87 711	80 396	152 814	128 553
Amortissement des immobilisations incorporelles en lien avec les acquisitions d'entreprises, après impôt	11 808	11 064	23 063	22 239
Variation nette de la juste valeur et désactualisation des contreparties conditionnelles, après impôt	39	208	100	(151)
Variation nette de la juste valeur des instruments dérivés, après impôt	13	71	-	(28)
(Gain) perte de change, montant net, après impôt	713	(378)	180	(627)
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(10 787)	-	(10 787)	-
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente, après impôt	(2)	(1 472)	(8 751)	(9 653)
Perte nette liée aux activités abandonnées	12 478	-	12 478	-
Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies¹	101 973	89 889	169 097	140 333
BPA ajusté lié aux activités poursuivies – de base¹	1,21	1,02	2,00	1,59
BPA ajusté lié aux activités poursuivies – dilué¹	1,18	0,99	1,94	1,54

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 87,7 M\$, par rapport à 80,4 M\$ au deuxième trimestre de 2018. La hausse de 7,3 M\$ est principalement attribuable aux excellents résultats d'exploitation du deuxième trimestre de 2019, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, au profit de 10,8 M\$ résultant de l'acquisition de BeavEx à des conditions avantageuses et à la contribution de 5,0 M\$ des acquisitions d'entreprises, moins la perte de 12,5 M\$ liée aux activités abandonnées. 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 établi à 102,0 M\$ au deuxième trimestre, par rapport à 89,9 M\$ au deuxième trimestre de 2018, soit une progression de 13 %, ou 12,1 M\$. Le BPA ajusté lié aux activités poursuivies (dilué) a augmenté de 19 % pour s'établir à 1,18 \$.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice net de TFI International s'est élevé à 152,8 M\$, par rapport à 128,6 M\$ en 2018. La hausse de 24,3 M\$ est également principalement attribuable aux excellents résultats d'exploitation, au profit de 10,8 M\$ résultant de l'acquisition de BeavEx à des conditions avantageuses et à la contribution de 9,0 M\$ des acquisitions d'entreprises, moins la perte de 12,5 M\$ liée aux activités abandonnées. Le bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies de la Société s'est établi à 169,1 M\$ en 2019, comparativement à 140,3 M\$ en 2018, en hausse de 20 %, ou 28,8 M\$. Le BPA ajusté lié aux activités poursuivies (dilué) a augmenté de 26 % pour s'établir à 1,94 \$.

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

RÉSULTATS SECTORIELS

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

Données financières sectorielles choisies

(non audité) (en milliers de dollars)	Livraison de colis et courrier	Transport de lots brisés	Transport de lots complets	Logistique et dernier kilomètre	Siège social	Éliminations	Total
Trimestre clos le 30 juin 2019							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	158 530	219 075	570 358	244 924	-	(8 990)	1 183 897
% du total des revenus ²	13 %	19 %	49 %	19 %			100 %
BALIA ajusté lié aux activités poursuivies	37 804	48 016	127 949	29 473	(6 713)	-	236 529
Marge du BALIA ajusté ³	23,8 %	21,9 %	22,4 %	12,0 %			20,0 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	29 931	30 268	67 241	28 658	(6 910)	-	149 188
Marge d'exploitation ³	18,9 %	13,8 %	11,8 %	11,7 %			12,6 %
Dépenses en immobilisations, montant net ^{4, 5}	2 413	6 359	44 743	741	(23)		54 233
Trimestre clos le 30 juin 2018*							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	158 765	239 245	525 110	246 872	-	(13 128)	1 156 864
% du total des revenus ²	14 %	21 %	46 %	19 %			100 %
BALIA ajusté lié aux activités poursuivies	33 553	33 337	100 196	25 829	(6 234)	-	186 681
Marge du BALIA ajusté ³	21,1 %	13,9 %	19,1 %	10,5 %			16,1 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	30 217	24 894	55 521	19 806	(6 807)	-	123 631
Marge d'exploitation ³	19,0 %	10,4 %	10,6 %	8,0 %			10,7 %
Dépenses en immobilisations, montant net ^{4, 6}	2 059	702	44 908	533	55		48 257
Semestre clos le 30 juin 2019							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	305 472	427 061	1 097 505	469 199	-	(17 904)	2 281 333
% du total des revenus ²	13 %	19 %	49 %	19 %			100 %
BALIA ajusté lié aux activités poursuivies	66 838	83 142	234 420	55 285	(14 262)	-	425 423
Marge du BALIA ajusté ³	21,9 %	19,5 %	21,4 %	11,8 %			18,6 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	50 931	57 910	117 985	43 822	(15 205)	-	255 443
Marge d'exploitation ³	16,7 %	13,6 %	10,8 %	9,3 %			11,2 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	226 157	536 401	1 584 936	203 959	57 563		2 609 016
Dépenses en immobilisations, montant net ^{4, 7}	5 768	(3 702)	68 593	973	392		72 024
Semestre clos le 30 juin 2018*							
Revenus avant la surcharge de carburant ¹	301 152	442 812	1 015 777	483 437	-	(24 700)	2 218 478
% du total des revenus ²	14 %	20 %	46 %	20 %			100 %
BALIA ajusté lié aux activités poursuivies	57 521	50 475	174 706	46 928	(13 975)	-	315 655
Marge du BALIA ajusté ³	19,1 %	11,4 %	17,2 %	9,7 %			14,2 %
Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle)	50 840	36 262	91 783	34 826	(14 693)	-	199 018
Marge d'exploitation ³	16,9 %	8,2 %	9,0 %	7,2 %			9,0 %
Total des actifs, moins les immobilisations incorporelles	136 469	386 644	1 310 389	143 057	49 164		2 025 723
Dépenses en immobilisations, montant net ^{4, 8}	3 134	(2 415)	52 215	1 176	(515)		53 595

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

¹ Inclut les revenus intersectoriels.

² Les revenus sectoriels incluant la surcharge de carburant et les revenus intersectoriels, en pourcentage des revenus consolidés incluant la surcharge de carburant et les revenus intersectoriels.

³ En pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

⁴ Additions d'immobilisations corporelles, déduction faite des produits tirés de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente.

⁵ Le montant net des dépenses en immobilisations pour le deuxième trimestre de 2019 inclut le produit de la vente de propriétés pour des contreparties de 0,7 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés et de 0,2 M\$ dans le secteur du siège social.

⁶ Le montant net des dépenses en immobilisations pour le deuxième trimestre de 2018 inclut le produit de la vente de propriétés pour des contreparties de 0,8 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés et de 2,0 M\$ dans le secteur du transport de lots complets.

⁷ Le montant net des dépenses en immobilisations en cumul annuel au deuxième trimestre de 2019 inclut le produit de la vente de propriétés pour des contreparties de 17,2 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés et de 0,2 M\$ dans le secteur du siège social.

⁸ Le montant net des dépenses en immobilisations en cumul annuel au deuxième trimestre de 2018 inclut le produit de la vente de propriétés pour des contreparties de 4,5 M\$ dans le secteur du transport de lots brisés, de 16,2 M\$ dans le secteur du transport de lots complets et de 0,8 M\$ dans le secteur du siège social.

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.

Livraison de colis et courrier

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	%	2018*	%	2019	%	2018*	%
Total des revenus	181 501		182 249		348 229		345 316	
Surcharge de carburant	(22 971)		(23 484)		(42 757)		(44 164)	
Revenus	158 530	100,0 %	158 765	100,0 %	305 472	100,0 %	301 152	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	65 161	41,1 %	65 849	41,5 %	128 694	42,1 %	125 155	41,6 %
Charges liées au personnel	47 233	29,8 %	46 116	29,0 %	92 409	30,3 %	90 886	30,2 %
Autres charges opérationnelles	8 388	5,3 %	13 263	8,4 %	17 777	5,8 %	27 639	9,2 %
Amortissement des immobilisations corporelles	3 236	2,0 %	2 982	1,9 %	6 380	2,1 %	5 965	2,0 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	4 345	2,7 %	-	-	8 964	2,9 %	-	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	292	0,2 %	354	0,2 %	563	0,2 %	716	0,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(55)	-0,0 %	(16)	-0,0 %	(244)	-0,1 %	(49)	-0,0 %
Profit sur la disposition d'actifs au titre de droits d'utilisation	(1)	-0,0 %	-	-	(2)	-0,0 %	-	-
Bénéfice opérationnel	29 931	18,9 %	30 217	19,0 %	50 931	16,7 %	50 840	16,9 %
BALIA ajusté	37 804	23,8 %	33 553	21,1 %	66 838	21,9 %	57 521	19,1 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	2018	Variation	%	2019	2018	Variation	%
Revenus par livre (incluant le carburant)	0,48 \$	0,47 \$	0,01 \$	2,1 %	0,48 \$	0,46 \$	0,02 \$	4,3 %
Revenus par livre (excluant le carburant)	0,42 \$	0,41 \$	0,01 \$	2,4 %	0,42 \$	0,41 \$	0,01 \$	2,4 %
Revenus par expédition (incluant le carburant)	8,36 \$	8,17 \$	0,19 \$	2,3 %	8,27 \$	8,03 \$	0,24 \$	3,0 %
Tonnage (en milliers de tonnes métriques)	173	177	(4)	-2,3 %	330	337	(7)	-2,1 %
Expéditions (en milliers)	21 708	22 315	(607)	-2,7 %	42 101	42 989	(888)	-2,1 %
Poids moyen par expédition (en lb)	17,56	17,48	0,08	0,5 %	17,28	17,28	0,00	0,0 %
Nombre moyen de véhicules	964	970	(6)	-0,6 %	975	970	5	0,5 %
Revenus hebdomadaires par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars)	14,48 \$	14,45 \$	0,03 \$	0,2 %	13,74 \$	13,69 \$	0,05 \$	0,4 %

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les revenus ont légèrement diminué de 0,2 M\$, passant de 158,8 M\$ en 2018 à 158,5 M\$ en 2019. Cette baisse est attribuable à une diminution de 2,3 % du tonnage, partiellement annulée par la hausse de 2,4 % des revenus par livre (avant la surcharge de carburant). La diminution du tonnage est liée principalement à une baisse de 2,7 % du nombre d'expéditions.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les revenus ont augmenté de 4,3 M\$ ou 1 %, passant de 301,2 M\$ à 305,5 M\$.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge du carburant, ont diminué de 0,7 M\$ ou 1 % en raison d'une baisse de 0,8 M\$ des coûts liés à la location du matériel roulant partiellement attribuable à l'adoption d'IFRS 16. Les charges liées au personnel, en pourcentage des revenus, ont augmenté, passant de 29,0 % en 2018 à 29,8 % en 2019. Cette hausse est principalement imputable à une augmentation de 0,9 M\$ des coûts liés au licenciement d'employés sur douze mois. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 4,9 M\$ au deuxième trimestre de 2019, essentiellement en raison de l'adoption d'IFRS 16. Les charges de location au titre des biens immobiliers ont diminué de 5,1 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2018, car depuis le 1^{er} janvier 2019, une tranche importante de ces contrats de location est capitalisée et la charge d'amortissement est comptabilisée en tant qu'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié aux contrats de location d'équipement de biens immobiliers s'est élevé à 4,3 M\$ pour le deuxième trimestre de 2019.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge du carburant, ont augmenté de 3,5 M\$ ou 3 % en raison d'une augmentation de 4,9 M\$ des coûts de la main-d'œuvre externe et des sous-traitants, découlant essentiellement du volume supplémentaire issu du commerce électronique qui a augmenté de 59 % sur douze mois. Cette augmentation a été partiellement annulée par une réduction de 1,4 M\$ des coûts de location du matériel roulant partiellement liée à l'adoption de l'IFRS 16. Les charges liées au personnel, en pourcentage des revenus, ont légèrement augmenté, passant de 30,2 % en 2018 à 30,3 % en 2019. Pour le premier semestre de 2019, les autres charges opérationnelles ont diminué de 9,9 M\$ en raison principalement de la baisse de 10,4 M\$ des charges de location au titre des biens

immobiliers après l'adoption de l'IFRS 16. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié aux contrats de location d'équipement et de biens immobiliers s'est élevé à 9,0 M\$ pour le premier semestre de 2019.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice opérationnel a légèrement diminué de 1 % ou 0,3 M\$, comparativement au deuxième trimestre de 2018, et la marge d'exploitation s'est établie à 18,9 % au deuxième trimestre de 2019 comparativement à 19,0 % pour la période correspondante de 2018.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, la marge d'exploitation est de 16,7 %, soit une légère diminution comparativement à 16,9 % pour la période correspondante de 2018.

Transport de lots brisés

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	%	2018*	%	2019	%	2018*	%
Total des revenus	254 989		281 152		495 886		516 953	
Surcharge de carburant	(35 914)		(41 907)		(68 825)		(74 141)	
Revenus	219 075	100,0 %	239 245	100,0 %	427 061	100,0 %	442 812	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	109 717	50,1 %	124 328	52,0 %	218 179	51,1 %	240 188	54,2 %
Charges liées au personnel	54 836	25,0 %	61 432	25,7 %	109 222	25,6 %	112 265	25,4 %
Autres charges opérationnelles	7 184	3,3 %	20 268	8,5 %	17 242	4,0 %	40 154	9,1 %
Amortissement des immobilisations corporelles	6 205	2,8 %	6 165	2,6 %	12 251	2,9 %	11 364	2,6 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	8 787	4,0 %	-	-	16 878	4,0 %	-	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	2 754	1,3 %	2 787	1,2 %	5 502	1,3 %	5 230	1,2 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(328)	-0,1 %	(120)	-0,1 %	(374)	-0,1 %	(270)	-0,1 %
Profit sur la disposition d'actifs au titre de droits d'utilisation	(350)	-0,2 %	-	-	(350)	-0,1 %	-	-
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2	0,0 %	(509)	-0,2 %	(9 399)	-2,2 %	(2 381)	-0,5 %
Bénéfice opérationnel	30 268	13,8 %	24 894	10,4 %	57 910	13,6 %	36 262	8,2 %
BALIA ajusté	48 016	21,9 %	33 337	13,9 %	83 142	19,5 %	50 475	11,4 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Données opérationnelles (non audité)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	2018	Variation	%	2019	2018	Variation	%
Ratio d'exploitation ajusté	86,2 %	89,8 %			88,6 %	92,3 %		
Revenus par cent livres (incluant le carburant)	15,86 \$	13,99 \$	1,87 \$	13,4 %	15,35 \$	14,02 \$	1,33 \$	9,5 %
Revenus par cent livres (excluant le carburant)	13,62 \$	11,89 \$	1,73 \$	14,6 %	13,22 \$	12,01 \$	1,21 \$	10,1 %
Revenus par expédition (incluant le carburant)	316,36 \$	303,29 \$	13,07 \$	4,3 %	318,08 \$	291,57 \$	26,51 \$	9,1 %
Tonnage (en milliers de tonnes)	804	1 005	(201)	-20,0 %	1 615	1 844	(229)	-12,4 %
Expéditions (en milliers)	806	927	(121)	-13,1 %	1 559	1 773	(214)	-12,1 %
Poids moyen par expédition (en lb)	1 995	2 168	(173)	-8,0 %	2 072	2 080	(8)	-0,4 %
Distance moyenne du trajet (en milles)	820	820	0	0,0 %	829	824	5	0,6 %
Nombre moyen de véhicules	1 019	1 080	(61)	-5,6 %	1 025	923	102	11,1 %
Revenus hebdomadaires par véhicule (incluant le carburant, en milliers de dollars)	19,25 \$	20,03 \$	(0,78 \$)	-3,9 %	18,61 \$	21,54 \$	(2,93 \$)	-13,6 %

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les revenus du secteur du transport de lots brisés se sont établis à 219,1 M\$, une baisse de 20,2 M\$, ou 8 %, comparativement à la période correspondante de 2018. La baisse des revenus est attribuable à une diminution de 20 % du tonnage, annulée partiellement par une augmentation de 14,6 % des revenus par cent livres (excluant le carburant). La diminution du tonnage est attribuable à une baisse du nombre d'expéditions, combinée à la diminution du poids par expédition moyenne. Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, la performance du secteur du transport de lots brisés a progressé de 14,6 %, comme l'indiquent les revenus totaux par cent livres, qui sont passés de 11,89 \$ au deuxième trimestre de 2018 à 13,62 \$ au deuxième trimestre de 2019.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, le total des revenus s'est établi à 427,1 M\$, en baisse de 15,8 M\$, ou 4 %.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les charges liées aux matières et aux services, après déduction des revenus liés à la surcharge de carburant, ont diminué de 14,6 M\$, ou 12 %, en raison d'une diminution de 14,4 M\$ des charges liées aux sous-traitants, attribuable, essentiellement, à la baisse du tonnage. Suivant la même tendance, les charges liées au personnel ont diminué de 11 % sur douze mois. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 13,1 M\$ au deuxième trimestre de 2019, essentiellement en raison de l'adoption d'IFRS 16. Les charges de location au titre des biens immobiliers ont

diminué de 8,6 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2018, car depuis le 1^{er} janvier 2019, une tranche importante de ces contrats de location est capitalisée et la charge d'amortissement est comptabilisée en tant qu'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié aux contrats de location d'équipement et de biens immobiliers s'est élevé à 8,8 M\$ pour le deuxième trimestre de 2019.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 22,0 M\$ ou 9 %, en raison d'une réduction de 26,7 M\$ des coûts de sous-traitance, partiellement neutralisée par une augmentation de 3,5 M\$ des charges liées aux réparations et à l'entretien du matériel roulant. Les charges liées au personnel, exprimées en pourcentage des revenus avant la surcharge sur le carburant, ont légèrement augmenté, passant de 25,4 % en 2018 à 25,6 % en 2019. Les autres charges opérationnelles ont diminué de 22,9 M\$ par rapport à la période correspondante de 2018, en raison principalement d'une diminution de 17,1 M\$ des charges de location au titre des biens immobiliers en raison de l'adoption de l'IFRS 16. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié aux contrats de location d'équipement et de biens immobiliers s'est élevé à 16,9 M\$ pour le premier semestre de 2019.

Profit sur la vente de propriété

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, un profit de 9,4 M\$ sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente a été comptabilisé dans le secteur du transport de lots brisés, en raison de la vente d'une propriété pour une contrepartie totale de 16,5 M\$.

Bénéfice opérationnel

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice opérationnel a augmenté de 5,4 M\$, ou 22 %, comparativement au trimestre correspondant de 2018. Malgré une baisse de volume de 20 % sur douze mois, le bénéfice opérationnel a augmenté en raison d'un meilleur rendement et de la meilleure qualité des revenus, de la gestion stricte et soutenue des actifs, de l'optimisation des coûts et de l'amélioration de la densité des itinéraires. En pourcentage des revenus, le bénéfice opérationnel était de 13,8 % au cours du deuxième trimestre de 2019, affichant un solide rendement par rapport à 10,4 % pour la période correspondante de 2018. Le ratio d'exploitation ajusté¹ du deuxième trimestre de 2019 s'est établi à 86,2 %, une progression de 3,6 points de pourcentage, comparativement à 89,8 % à la période correspondante de 2018.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice opérationnel a augmenté de 21,6 M\$ pour s'établir à 57,9 M\$ tandis que le ratio d'exploitation ajusté¹ s'est amélioré de 3,7 points de pourcentage, soit de 92,3 % en 2018 à 88,6 % en 2019.

Transport de lots complets

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	%	2018*	%	2019	%	2018*	%
Total des revenus	655 548		609 812		1 256 083		1 173 945	
Surcharge de carburant	(85 190)		(84 702)		(158 578)		(158 168)	
Revenus	570 358	100,0 %	525 110	100,0 %	1 097 505	100,0 %	1 015 777	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	236 834	41,5 %	243 049	46,3 %	467 725	42,6 %	488 039	48,0 %
Charges liées au personnel	190 353	33,4 %	166 451	31,7 %	367 184	33,5 %	322 010	31,7 %
Autres charges opérationnelles	19 880	3,5 %	17 410	3,3 %	37 038	3,4 %	34 014	3,3 %
Amortissement des immobilisations corporelles	45 435	8,0 %	38 977	7,4 %	87 700	8,0 %	77 117	7,6 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	7 869	1,4 %	-	-	14 924	1,4 %	-	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	7 480	1,3 %	6 865	1,3 %	14 583	1,3 %	14 226	1,4 %
Profit sur la vente de matériel roulant et d'équipement	(4 611)	-0,8 %	(1 996)	-0,4 %	(8 815)	-0,8 %	(2 992)	-0,3 %
Profit sur la disposition d'actifs au titre de droits d'utilisation	(47)	-0,0 %	-	-	(47)	-0,0 %	-	-
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(76)	-0,0 %	(1 167)	-0,2 %	(772)	-0,1 %	(8 420)	-0,8 %
Bénéfice opérationnel	67 241	11,8 %	55 521	10,6 %	117 985	10,8 %	91 783	9,0 %
BAIIA ajusté	127 949	22,4 %	100 196	19,1 %	234 420	21,4 %	174 706	17,2 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

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

Données opérationnelles (non audité) (en dollars canadiens, sauf indication contraire)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	2018	Variation	%	2019	2018	Variation	%
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.								
Revenus (en milliers de dollars US)	164 171	172 009	(7 838)	-4,6 %	327 920	338 766	(10 846)	-3,2 %
Ratio d'exploitation ajusté	90,2 %	94,5 %			91,3 %	96,4 %		
Millage total (en milliers)	89 975	98 337	(8 362)	-8,5 %	178 563	195 802	(17 239)	-8,8 %
Nombre moyen de tracteurs	2 966	3 088	(122)	-4,0 %	2 984	3 086	(102)	-3,3 %
Nombre moyen de remorques	10 962	11 143	(181)	-1,6 %	10 999	11 203	(204)	-1,8 %
Âge des tracteurs	2,0	2,3	(0,3)	-13,0 %	2,0	2,3	(0,3)	-13,0 %
Âge des remorques	7,0	6,9	0,1	1,4 %	7,0	6,9	0,1	1,4 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	376	474	(98)	-20,7 %	387	497	(110)	-22,1 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada								
Revenus (en milliers de dollars)	76 949	82 531	(5 582)	-6,8 %	154 832	156 134	(1 302)	-0,8 %
Ratio d'exploitation ajusté	87,1 %	86,6 %			86,6 %	88,4 %		
Millage total (en milliers)	26 151	27 867	(1 716)	-6,2 %	51 687	54 009	(2 322)	-4,3 %
Nombre moyen de tracteurs	718	719	(1)	-0,1 %	719	721	(2)	-0,3 %
Nombre moyen de remorques	2 953	3 086	(133)	-4,3 %	2 942	3 063	(121)	-4,0 %
Âge des tracteurs	2,7	2,8	(0,1)	-3,6 %	2,7	2,8	(0,1)	-3,6 %
Âge des remorques	5,6	5,2	0,4	7,7 %	5,6	5,2	0,4	7,7 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	348	380	(32)	-8,4 %	351	367	(16)	-4,4 %
Transport spécialisé de lots complets								
Revenus (en milliers de dollars)	275 963	222 434	53 529	24,1 %	511 926	429 692	82 234	19,1 %
Ratio d'exploitation ajusté	87,0 %	86,0 %			88,6 %	88,5 %		
Nombre moyen de tracteurs	2 116	1 407	709	50,4 %	1 943	1 391	552	39,7 %
Nombre moyen de remorques	6 095	4 525	1 570	34,7 %	5 796	4 626	1 170	25,3 %
Âge des tracteurs	4,6	3,3	1,3	39,4 %	4,6	3,3	1,3	39,4 %
Âge des remorques	11,1	9,5	1,6	16,8 %	11,1	9,5	1,6	16,8 %
Nombre moyen d'entrepreneurs indépendants	1 157	1 075	82	7,6 %	1 175	1 087	88	8,0 %

Le 1^{er} avril 2019, TFI International a conclu l'acquisition d'Aulick et de sa société affiliée ShirAul, LLC. Établie au Nebraska, Aulick offre des services de contrat de transport de granulats, de sous-produits de bois, de produits agricoles, de betteraves, de produits secs en vrac, de sable de traction pour la voie ferrée et de produits de qualité alimentaire dans le centre et l'ouest des États-Unis. ShirAul conçoit et construit la remorque exclusive Bullet^{MC}.

Le 14 juin 2019, TFI International a conclu l'acquisition de Piston. Établie au Missouri, Piston se spécialise dans le transport de matières visqueuses et offre une solution brevetée d'entreposage, de manutention et de transport de ces matières pour les secteurs des produits alimentaires et industriels.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les revenus du secteur du transport de lots complets ont augmenté de 45,2 M\$, ou 9 %, passant de 525,1 M\$ au deuxième trimestre de 2018 à 570,4 M\$, en raison principalement des acquisitions d'entreprises qui ont contribué à hauteur de 76,3 M\$ aux revenus du secteur et des fluctuations favorables du taux de change, de 11,2 M\$, annulées par des baisses du millage et des volumes. Les revenus moyens par mille total pour le secteur du transport conventionnel de lots complets ont augmenté de 3,4 % aux États-Unis et ont diminué de 1,5 % au Canada comparativement au deuxième trimestre de 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 1,2 %, ceux-ci étant de 73,5 M\$, comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les revenus du secteur du transport de lots complets se sont établis à 1 097,5 M\$ en 2019, en hausse de 81,7 M\$ ou 8 %, comparativement à 1 015,8 M\$ en 2018. Cette hausse est surtout attribuable aux acquisitions d'entreprises récentes qui ont eu un apport de 125,1 M\$ et aux fluctuations du taux de change favorables de 26,5 M\$. Du côté des services de courtage, les revenus ont augmenté de 3,1 % ou 4,5 M\$ tandis que les marges étaient stables.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 33,5 M\$, ou 7 %, passant de 469,6 M\$ au deuxième trimestre de 2018 à 503,1 M\$ au deuxième trimestre de 2019. Le secteur du transport de lots complets continue d'améliorer sa structure de coûts et d'augmenter la productivité de ses actifs. Les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant) ont diminué de 6,2 M\$ au deuxième trimestre de 2019, en raison principalement de l'adoption d'IFRS 16. Les charges de location d'équipement ont diminué de 8,2 M\$, comparativement au deuxième trimestre de 2018, car, depuis le 1^{er} janvier 2019, une tranche importante de ces contrats de location est désormais capitalisée; une charge d'amortissement de 6,0 M\$ a été comptabilisée à l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation au deuxième trimestre de 2019 en lien avec l'équipement. Les charges liées au personnel ont augmenté de 1,7 point de pourcentage du revenu, en raison principalement des ajustements apportés à la rémunération des chauffeurs afin de prendre des mesures pour retenir ces derniers et en attirer de nouveaux. La Société a enregistré des améliorations au chapitre des coûts et de l'efficacité; cependant, elle demeure soucieuse des coûts, et sa priorité est toujours d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de sa flotte actuelle et de son réseau d'entrepreneurs indépendants.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les charges opérationnelles du secteur du transport de lots complets, après déduction de la surcharge de carburant, ont augmenté de 55,5 M\$ ou 6 %, hausse essentiellement attribuable aux acquisitions d'entreprises. Exception faite des acquisitions d'entreprises, les charges opérationnelles ont diminué de 58,4 M\$ ou 6 %, passant de 924,0 M\$ en 2018 à 865,6 M\$ en 2019.

Bénéfice opérationnel

Le bénéfice opérationnel du secteur du transport de lots complets de la Société s'est établi à 67,2 M\$ pour le trimestre clos le 30 juin 2019, en hausse par rapport à 55,5 M\$ au deuxième trimestre de 2018. Il s'agit d'une augmentation de 21 %, en raison, principalement, de la hausse des revenus par mile, de la baisse des coûts et de la meilleure efficacité du réseau de transport de fret par lots complets. Les mesures axées sur la réduction de coûts liés à l'équipement ont continué de donner des résultats positifs, se traduisant notamment par la baisse des coûts d'entretien et de réparations, car la flotte est plus récente. La marge d'exploitation a augmenté à 11,8 % comparativement à 10,6 % au deuxième trimestre de 2018. L'amélioration de la marge d'exploitation est attribuable au secteur du transport de lots complets des États-Unis, dont la marge a progressé de 4,3 points de pourcentage des revenus par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Au premier semestre clos le 30 juin 2019, le bénéfice opérationnel dans le secteur du transport de lots complets a augmenté de 26,2 M\$, ou 29 %, passant de 91,8 M\$ en 2018 à 118,0 M\$ en 2019.

Logistique et dernier kilomètre

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2019	%	2018*	%	2019	%	2018*	%
Total des revenus	255 991		259 449		488 644		505 941	
Surcharge de carburant	(11 067)		(12 577)		(19 445)		(22 504)	
Revenus	244 924	100,0 %	246 872	100,0 %	469 199	100,0 %	483 437	100,0 %
Charges liées aux matières et aux services (déduction faite de la surcharge de carburant)	171 810	70,1 %	169 436	68,6 %	329 610	70,2 %	332 457	68,8 %
Charges liées au personnel	31 481	12,9 %	34 680	14,0 %	61 671	13,1 %	70 342	14,6 %
Autres charges opérationnelles	12 172	5,0 %	17 037	6,9 %	22 624	4,8 %	33 820	7,0 %
Amortissement des immobilisations corporelles	654	0,3 %	713	0,3 %	1 277	0,3 %	1 466	0,3 %
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	5 223	2,1 %	-	-	9 893	2,1 %	-	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	5 725	2,3 %	5 310	2,2 %	11 080	2,4 %	10 636	2,2 %
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(10 787)	-4,4 %	-	-	(10 787)	-2,3 %	-	-
(Profit) perte sur la vente de matériel roulant et d'équipement	6	0,0 %	(110)	-0,0 %	33	0,0 %	(110)	-0,0 %
Profit sur la disposition d'actifs au titre de droits d'utilisation	(18)	-0,0 %	-	-	(24)	-0,0 %	-	-
Bénéfice opérationnel	28 658	11,7 %	19 806	8,0 %	43 822	9,3 %	34 826	7,2 %
BALIA ajusté	29 473	12,0 %	25 829	10,5 %	55 285	11,8 %	46 928	9,7 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Revenus

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les revenus ont été de 244,9 M\$, en baisse de 1,9 M\$, ou 1 %, comparativement à 246,9 M\$ en 2018. Exception faite de l'acquisition de BeavEx, les revenus ont diminué de 10 %, ou 24,0 M\$, en raison surtout de la baisse des volumes et de certaines activités non récurrentes de 30,2 M\$ constatées au trimestre correspondant de l'exercice précédent, partiellement annulée par l'incidence positive du taux de change de 6,2 M\$.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les revenus ont diminué de 14,2 M\$ ou 3 %, passant de 483,4 M\$ à 469,2 M\$. Exception faite de l'acquisition d'entreprise, les revenus ont accusé un recul de 8 %, ou 36,3 M\$.

Pendant le trimestre, environ 64 % des revenus du secteur logistique et dernier kilomètre ont été générés par les entreprises des États-Unis et du Mexique et environ 36 % par des entreprises au Canada.

Charges opérationnelles

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, le total des charges opérationnelles, après déduction de la surcharge de carburant, a diminué de 10,8 M\$, ou 5 %, passant de 227,1 M\$ au deuxième trimestre de 2018 à 216,3 M\$. Les charges liées aux matières et aux services (après déduction de la surcharge de carburant), exprimés en pourcentage des revenus, ont augmenté de 1,5 point de pourcentage au deuxième trimestre de 2019, tandis que les charges liées au personnel ont diminué de 1,1 point de pourcentage. Les autres charges opérationnelles, exprimées en pourcentage des revenus, ont diminué, passant de 6,9 % en 2018 à 5,0 % en 2019 en raison principalement de l'adoption d'IFRS 16. Les charges de location au titre des biens immobiliers ont

diminué de 6,0 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2018, car depuis le 1^{er} janvier 2019, une tranche importante de ces contrats de location est capitalisée et une charge d'amortissement est comptabilisée en tant qu'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation. L'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation lié aux contrats de location d'équipement et de biens immobiliers s'est élevé à 5,2 M\$ pour le deuxième trimestre de 2019.

Un profit de 10,8 M\$ résultant de l'acquisition à des conditions avantageuses de BeavEx a été constaté, car la juste valeur marchande des actifs acquis excédait le prix d'achat.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les charges opérationnelles ont diminué de 5 %, ou 23,2 M\$, comparativement à 2018, passant de 448,6 M\$ à 425,4 M\$. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse des volumes, annulée par l'incidence des taux de change.

Bénéfice opérationnel

En général, le bénéfice opérationnel des activités canadiennes de la Société a bien progressé, alors que, du côté américain, les activités ont été confrontées à nombre de difficultés. Ainsi, le bénéfice opérationnel du secteur de la logistique et dernier kilomètre pour le trimestre clos le 30 juin 2019, exception faite du profit résultant de l'acquisition à des conditions avantageuses, a diminué de 10 % ou 1,9 M\$, pour s'établir à 17,9 M\$ comparativement à 19,8 M\$ au deuxième trimestre de 2018. La marge d'exploitation du secteur de la logistique et dernier kilomètre, exception faite du profit résultant de l'acquisition à des conditions avantageuses, est demeurée relativement stable sur douze mois, en raison principalement de la meilleure qualité des revenus au Canada et des mesures de réduction des coûts dans l'ensemble du secteur.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, la marge d'exploitation du secteur de la logistique et dernier kilomètre a augmenté de 2,1 points de pourcentage pour s'établir à 9,3 %. Exception faite du profit résultant de l'acquisition à des conditions avantageuses, le bénéfice opérationnel a diminué de 5 % ou 1,8 M\$, comparativement à 2018, passant de 34,8 M\$ à 33,0 M\$, alors que la marge d'exploitation a enregistré une légère baisse, passant de 7,2 % en 2018 à 7,0 %.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

Entrées et sorties de fonds

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018*	2019	2018*
Entrées de fonds :				
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	141 356	145 270	302 054	203 098
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	23 515	18 939	40 307	32 329
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	1 121	2 753	18 714	21 521
Variation nette de la trésorerie et dette bancaire	14 689	7 780	929	12 729
Produits nets tirés de la dette à long terme	83 387	12 042	192 647	7 934
Autres	11 170	3 044	15 829	4 947
Total des entrées de fonds	275 238	189 828	570 480	282 558
Sorties de fonds :				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	69 773	67 038	120 657	105 046
Regroupements d'entreprises, déduction faite de la trésorerie acquise	78 186	66 872	180 637	65 780
Remboursement des obligations locatives	23 995	-	47 747	-
Dividendes versés	20 273	18 531	41 008	37 247
Rachat d'actions propres	64 811	36 534	161 411	72 167
Flux de trésorerie nets liés aux activités abandonnées	14 461	-	14 461	-
Autres	3 739	853	4 559	2 318
Total des sorties de fonds	275 238	189 828	570 480	282 558

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles poursuivies

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies ont atteint 302,1 M\$, en hausse de 49 %, par rapport à 203,1 M\$ pour la période correspondante de 2018. Cette augmentation de 99,0 M\$ est attribuable à des variations positives des flux de trésorerie des activités opérationnelles, exception faite des éléments hors caisse du fonds de roulement opérationnel, pour 110,3 M\$ découlant des excellents résultats d'exploitation et du remplacement des charges locatives par l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation et de la charge d'intérêts sur les obligations locatives, résultant de l'adoption de la norme IFRS 16 Contrats de location. La norme IFRS 16 a eu une incidence positive sur les flux de trésorerie des activités opérationnelles, soit un montant net de 47,7 M\$. La variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement a fait augmenter de 39,8 M\$ les flux de trésorerie par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. De plus, le montant des impôts payés a eu une incidence négative de 40,9 M\$ sur les flux de trésorerie nets des activités opérationnelles poursuivies, liée à l'augmentation des acomptes provisionnels d'impôt requis en raison des excellents résultats opérationnels et du paiement des soldes d'impôt précédents.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement des activités poursuivies**Immobilisations corporelles**

Le tableau suivant présente, par catégorie, les additions d'immobilisations corporelles de la Société au cours des trimestres et des semestres clos les 30 juin 2019 et 2018.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	2019	2018
Additions d'immobilisations corporelles :				
Acquisitions – comme il est indiqué dans les états des flux de trésorerie	69 773	67 038	120 657	105 046
Ajustements hors caisse	9 096	2 911	10 388	2 399
	78 869	69 949	131 045	107 445
Additions par catégorie :				
Terrains et bâtiments	1 321	1 541	2 308	3 934
Matériel roulant	72 630	64 699	120 626	97 152
Équipement	4 918	3 709	8 111	6 359
	78 869	69 949	131 045	107 445

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

Dans le cours normal de ses activités, la Société renouvelle constamment son matériel roulant, générant périodiquement des produits et des profits ou pertes sur la vente. Le tableau suivant indique, par catégorie, les produits, de même que les profits et les pertes, en lien avec la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente au cours des trimestres et des semestres clos les 30 juin 2019 et 2018.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	2019	2018
Produits par catégorie :				
Terrains et bâtiments	913	2 753	17 429	21 528
Matériel roulant	22 683	18 934	40 494	32 316
Équipement	1 040	5	1 098	6
	24 636	21 692	59 021	53 850
Profits (pertes) par catégorie :				
Terrains et bâtiments	(28)	1 676	9 384	11 213
Matériel roulant	5 260	2 235	10 357	3 466
Équipement	(170)	(40)	(170)	(45)
	5 062	3 871	19 571	14 634

Acquisitions d'entreprises

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, des flux de trésorerie totalisant 180,6 M\$ ont été utilisés pour l'acquisition de six entreprises. Voir la rubrique du présent rapport intitulée « Acquisitions d'entreprises en 2019 » et la note 5 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en date du 30 juin 2019.

Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, les flux de trésorerie utilisés dans les activités abandonnées se sont établis à 14,5 M\$.

Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars)</i>	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018*	2019	2018*
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles poursuivies	141 356	145 270	302 054	203 098
Additions d'immobilisations corporelles	(78 869)	(69 949)	(131 045)	(107 445)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	23 515	18 939	40 307	32 329
Produits de la vente d'actifs détenus en vue de la vente	1 121	2 753	18 714	21 521
Flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies¹	87 123	97 013	230 030	149 503

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

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

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, TFI International a généré des flux de trésorerie disponibles liés aux activités poursuivies de 230,0 M\$, comparativement à 149,5 M\$ pour la période correspondante en 2018, ce qui représente une augmentation de 80,5 M\$ sur douze mois. Cette hausse est principalement le fait de l'augmentation des flux de trésorerie nets des activités opérationnelles poursuivies, pour un montant de 99,0 M\$, annulée par l'augmentation de 18,4 M\$ du montant net des dépenses en immobilisations.

Selon le cours de clôture des actions au 30 juin 2019, soit 39,63 \$, le rendement des flux de trésorerie disponibles générés par la Société au cours des douze derniers mois (420,2 M\$) a été de 12,7 %.

Situation financière

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars)</i>	Au 30 juin 2019	Au 31 décembre 2018*	Au 31 décembre 2017*
Total des actifs	4 577 912	4 049 960	3 727 628
Dette à long terme et obligations locatives	2 227 691	1 584 423	1 498 396
Capitaux propres	1 473 726	1 576 854	1 415 124
Ratio dette/capitaux propres ²	1,51	1,00	1,06
Ratio dette/capitalisation ³	0,60	0,50	0,51

* Les chiffres de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Par rapport au 31 décembre 2018, le total des actifs et la dette à long terme et les obligations locatives de la Société ont augmenté principalement en raison de la mise en œuvre de la norme IFRS 16 : le total des actifs a augmenté de 439,4 M\$ et la dette à long terme et les obligations locatives, de 483,5 M\$. Se reporter à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités pour plus de détails sur IFRS 16.

Au 30 juin 2019, le fonds de roulement de la Société (les actifs courants moins les passifs courants) se chiffrait à 78,0 M\$, comparativement à 52,8 M\$ au 31 décembre 2018. Cette hausse est principalement attribuable au reclassement à court terme d'un billet à recevoir de 23,7 M\$.

Obligations contractuelles, engagements, éventualités et ententes hors bilan

Le tableau suivant indique les obligations contractuelles de la Société et leurs dates d'échéance respectives au 30 juin 2019, sans tenir compte des paiements d'intérêts futurs.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars)</i>	Total	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Facilité renouvelable non garantie – Juin 2023	926 805	-	-	926 805	-
Emprunt à terme non garanti – Juin 2021 et 2022	575 000	-	575 000	-	-
Déventures non garanties – Décembre 2020	125 000	-	125 000	-	-
Contrats de vente conditionnels	140 007	38 769	63 720	36 989	529
Obligations locatives	466 075	98 128	153 042	98 418	120 487
Contrats de location	4 416	4 416	-	-	-
Total des obligations contractuelles	2 237 303	141 313	916 762	1 058 212	121 016

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

² Dette à long terme et obligations locatives, divisées par les capitaux propres.

³ Dette à long terme et obligations locatives, divisées par la somme des capitaux propres, de la dette à long terme et des obligations locatives.

Le 1^{er} février 2019, l'emprunt à terme non garanti a été modifié pour augmenter le solde de 500 M\$ à 575 M\$. Le 11 février 2019, ces fonds supplémentaires ont été utilisés pour rembourser l'emprunt à terme non garanti de 75 M\$, qui devait venir à échéance en août 2019.

Le 1^{er} février 2019, la Société a renégocié la grille de tarification de sa facilité de crédit renouvelable et de son emprunt à terme de 575 M\$. L'emprunt à terme de 575 M\$ demeure dans les limites de la facilité de crédit, mais est maintenant assorti d'une grille tarifaire différente de celle de la facilité de crédit. En fonction du ratio dette consolidée/BAIIA défini ci-après, la renégociation n'a pas eu d'incidence sur les taux d'intérêt exigés en vertu de la facilité de crédit, mais a réduit de 34 points de base les taux d'intérêt effectifs sur l'emprunt à terme.

Le 27 juin 2019, la Société a reporté le terme de sa facilité de crédit renouvelable existante d'un an, jusqu'à juin 2023.

Le 27 juin 2019, la Société a reporté d'un an pour chaque tranche l'échéance de son emprunt à terme de 575 M\$, la première tranche de 200 M\$ étant désormais exigible en juin 2021 et l'autre tranche de 375 M\$ étant désormais exigible en juin 2022.

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

Engagements	Exigences	Au 30 juin 2019
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	2,28
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	4,79

Au 30 juin 2019, la Société avait des lettres de crédit en cours d'un montant de 39,6 M\$ (39,4 M\$ au 31 décembre 2018).

Au 30 juin 2019, la Société avait des engagements d'achat de 62,7 M\$ et des bons de commande totalisant 2,6 M\$ pour lesquels elle prévoit conclure un contrat de location qui devrait se matérialiser d'ici un an (31 décembre 2018 – 51,0 M\$ et 0 \$ respectivement).

Données relatives aux dividendes et aux actions en circulation

Dividendes

La Société a déclaré des dividendes de 20,0 M\$, ou 0,24 \$ par action ordinaire, pour le deuxième trimestre de 2019. Le 25 juillet 2019, le conseil d'administration a approuvé un dividende trimestriel de 0,24 \$ par action ordinaire en circulation du capital de la Société, pour un paiement total prévu de 20,0 M\$ qui sera versé le 15 octobre 2019 aux actionnaires dûment inscrits à la clôture des marchés le 30 septembre 2019.

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 2018 et qui expirera le 1^{er} octobre 2019, 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. Le 25 juillet 2019, le conseil a approuvé la demande de la direction visant à augmenter d'un million d'actions la quantité maximale d'actions ordinaires disponibles pour rachat dans le cadre de l'offre publique actuelle de rachat dans le cours normal des activités. La demande a été approuvée par la Bourse de Toronto.

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2019, la Société a racheté 1 548 700 actions ordinaires (comparativement à 955 084 pour la période correspondante de 2018) à un prix allant de 39,50 \$ à 44,00 \$ par action, ce qui représente un prix d'achat total de 64,8 M\$ (comparativement à 36,5 M\$ pour la période correspondante de 2018).

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

Un total de 83 419 011 actions ordinaires étaient en circulation au 30 juin 2019 (86 397 588 au 31 décembre 2018). Il n'y a eu aucun changement significatif au capital social en circulation de la Société entre le 30 juin 2019 et le 25 juillet 2019.

Au 30 juin 2019, 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 4 859 533 (5 031 161 au 31 décembre 2018), dont 3 113 462 (3 863 610 au 31 décembre 2018) pouvaient être exercées. Le 27 février 2019, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 909 404 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 30 juin 2019, le nombre d'unités d'actions restreintes (« UAR ») octroyées en vertu du régime d'intéressement fondé sur des titres de capitaux propres aux hauts dirigeants de la Société était de 299 683 (147 081 au 31 décembre 2018). Le 27 février 2019, le conseil d'administration a approuvé l'octroi de 152 965 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 favorable ou défavorable importante sur sa situation financière ou sa performance financière et, le cas échéant, le montant pertinent a été inscrit dans les états financiers.

PERSPECTIVES

La croissance de l'économie nord-américaine a donné des signes de ralentissement et les conditions au sein du secteur du transport et de la logistique sont plus difficiles, maintenant les volumes et les taux au comptant sous pression. Néanmoins, l'économie continue de croître et les taux de chômage s'approchent du plus faible niveau jamais atteint en plusieurs décennies. La confiance des consommateurs et l'optimisme des entreprises demeurent solides. Dans ce contexte global mitigé, TFI International occupe une position favorable et la Société est convaincue de pouvoir poursuivre l'exécution de son plan d'affaires, y compris des initiatives internes conçues pour améliorer sa rentabilité grâce à des gains d'efficacité, aux synergies découlant des acquisitions et aux réductions de ses coûts.

Les risques potentiels dans ce contexte incluent notamment un ralentissement de l'économie après plusieurs années de croissance, causé entre autres par diverses questions géopolitiques, dont les négociations commerciales internationales qui pourraient entraîner une hausse des tarifs douaniers sur les marchandises expédiées. Un tel ralentissement pourrait certainement exacerber la surcapacité modérée qui est bien présente dans l'ensemble du secteur, ce qui aurait une incidence sur les prix. La possibilité de pénuries de chauffeurs plus graves et des pressions à la hausse qui seraient alors exercées sur les salaires, sont également un risque ainsi que la possibilité d'une augmentation du prix du carburant, des coûts d'assurance, des taux d'intérêt et d'autres coûts.

En plus de surveiller continuellement les macroconditions économiques, TFI International s'efforce de générer en interne de solides flux de trésorerie disponibles, en appliquant les principes fondamentaux de l'entreprise, sans égard au cycle économique. Cette approche vise notamment à concentrer ses efforts sur les activités rentables, l'amélioration de son efficacité, la rationalisation de ses actifs afin d'éviter la surcapacité, et le maintien d'un contrôle strict sur ses coûts. En outre, la Société a l'intention de mettre en œuvre des synergies opérationnelles liées aux fusions et acquisitions et elle maintient sa recherche disciplinée de candidates dans le marché nord-américain fragmenté du transport et de la logistique.

Dans le secteur de la livraison de colis et courrier, les priorités de TFI sont le déploiement de technologies de pointe, l'optimisation de la composition des services et du réseau, la progression de l'efficacité et la réalisation de réduction de coûts supplémentaires grâce à la consolidation des itinéraires et des terminaux, et de ses plateformes d'administration et de TI. De plus, la Société a l'intention de tirer le meilleur parti de son réseau pour profiter des occasions de croissance du secteur du commerce électronique.

Dans le secteur du transport de lots brisés, les priorités de TFI sont de continuer à faire preuve de discipline en ajustant l'offre à la demande, de continuer à mettre l'accent sur les grandes villes, les zones transfrontalières et les régions à densité élevée pour améliorer la valeur. Elle concentre également ses efforts à rationaliser davantage les coûts, particulièrement dans ses opérations domestiques canadiennes, en déployant des technologies pour le service à la clientèle et en tirant davantage parti de ses capacités dans les activités de transport intermodal allégées en actifs qui, de son avis, permettent de dégager des rendements plus élevés.

Dans le secteur du transport de lots complets, TFI demeure soucieuse des coûts, et extrait les coûts de ses activités de transport de lots complets aux États-Unis et de transport spécialisé, tout en concentrant ses efforts pour améliorer l'efficacité et la rentabilité de sa flotte moderne et de son réseau d'entrepreneurs indépendants. TFI note également que l'application prévue d'une exigence d'un dispositif de consignation électronique (DCE) au Canada peut avoir une incidence similaire sur le secteur des lots complets canadien comme c'est le cas aux États-Unis.

Dans le secteur de logistique et dernier kilomètre, TFI concentre ses efforts afin d'exploiter ses importants actifs liés au dernier kilomètre pour tirer parti de l'importance grandissante du commerce électronique qui est à son avis l'une de ses forces, car les détaillants en ligne ainsi que les détaillants conventionnels considèrent de plus en plus les solutions de dernier kilomètre comme étant stratégiques pour leur entreprise. De plus, la Société se concentre sur l'expansion de sa présence géographique puisque les activités ne reposant pas sur l'actif représentent un complément stratégique aux services de transport classiques et peuvent générer de meilleurs flux de trésorerie disponibles, car les activités de logistique demandent moins d'investissement que les autres secteurs.

Globalement, TFI International cherche à se distinguer par les solutions à valeur ajoutée novatrices qu'elle propose à sa clientèle nord-américaine en pleine croissance. La Société adhère à un modèle d'entreprise allégé en actifs, les capitaux sont affectés à des initiatives qui, à son avis, lui permettront de produire d'excellents résultats et de générer de solides flux de trésorerie. À court terme, ayant atteint ses ratios de levier ciblés, TFI prévoit utiliser ses flux de trésorerie principalement pour procéder au rachat opportun d'actions, verser des dividendes aux actionnaires et effectuer des acquisitions d'entreprises disciplinées.

TFI International est d'avis qu'elle occupe une position enviable pour bénéficier de la dynamique actuelle au sein du marché du fret nord-américain et, qu'en maintenant la même discipline et rigueur qui ont fait de la Société un chef de file nord-américain dans les secteurs du transport et de la logistique, elle continuera de créer de la valeur à long terme pour ses actionnaires.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

<i>(non audité) - (en millions de dollars, sauf les données par action)</i>								
	T2 19	T1 19	T4 18*	T3 18*	T2 18*	T1 18*	T4 17*	T3 17*
Total des revenus	1 337,8	1 230,8	1 321,4	1 287,6	1 317,7	1 196,5	1 192,9	1 176,6
BAlIA ajusté lié aux activités poursuivies ¹	236,5	188,9	180,7	190,0	186,7	129,0	131,0	128,2
Bénéfice opérationnel lié aux activités poursuivies	149,2	106,3	103,3	128,2	123,6	75,4	66,1	130,6
Bénéfice net	87,7	65,1	76,7	86,7	80,4	48,2	120,2	98,8
BPA – de base	1,04	0,76	0,88	0,99	0,92	0,54	1,34	1,10
BPA – dilué	1,01	0,74	0,85	0,96	0,89	0,53	1,31	1,07
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	100,2	65,1	76,7	86,7	80,4	48,2	120,2	98,8
BPA lié aux activités poursuivies – de base	1,19	0,76	0,88	0,99	0,92	0,54	1,34	1,10
BPA lié aux activités poursuivies – dilué	1,16	0,74	0,85	0,96	0,89	0,53	1,31	1,07
Bénéfice net ajusté lié aux activités poursuivies ¹	102,0	67,1	86,3	95,0	89,9	50,4	53,9	48,9
BPA ajusté lié aux activités poursuivies - dilué ¹	1,18	0,77	0,96	1,05	0,99	0,55	0,59	0,53

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Les différences entre les trimestres sont principalement attribuables au caractère saisonnier des activités (plus lentes au premier trimestre) et aux acquisitions d'entreprises. La hausse du bénéfice opérationnel en 2019 et 2018 est également attribuable à la solidité de l'exécution dans l'ensemble de l'entreprise, à une meilleure qualité des revenus, aux mesures de réduction des coûts et à la progression dans le secteur opérationnel de transport de lots complets aux États-Unis. En 2019, la hausse du BAlIA ajusté lié aux activités poursuivies, comparativement aux mêmes périodes de l'année précédente, est partiellement attribuable à l'adoption d'IFRS 16, car les charges locatives ont été remplacées par l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation et la charge d'intérêts sur les obligations locatives. 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, les hausses du bénéfice opérationnel et 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, ou 59,7 M\$ après impôt.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX IFRS

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

Charges opérationnelles : Charges opérationnelles incluses dans l'extrait du total des charges opérationnelles des états des résultats intermédiaires consolidés condensés non audités.

Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) lié(e) aux activités poursuivies : Bénéfice net ou perte nette lié(e) aux activités poursuivies avant produits financiers et charges financières et charge (recouvrement) d'impôt sur le résultat, comme il est indiqué dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.

¹ Voir la rubrique « Mesures financières non conformes 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 et désactualisation des contreparties conditionnelles, de la variation nette de la juste valeur des produits dérivés, du montant net du gain ou de la perte de change, de la dépréciation des actifs incorporels, du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, du profit ou de la perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles, et de la perte liée 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 lié aux activités poursuivies et du bénéfice par action lié aux activités poursuivies 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 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, 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.

BAIIA 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, dépréciation des actifs incorporels, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses, et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles. **BAIIA sectoriel ajusté lié aux activités poursuivies :** Bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) lié(e) aux activités poursuivies avant amortissement, dépréciation des actifs incorporels, profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et profit ou perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'immobilisations incorporelles. La direction est d'avis que le BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies est une mesure complémentaire utile. Le BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies est présenté afin d'aider à déterminer la capacité de la Société à évaluer sa performance.

Rapprochement du BAIIA ajusté consolidé lié aux activités poursuivies :

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2019	30 juin 2018*	2019	30 juin 2018*
Bénéfice net lié aux activités poursuivies	100 189	80 396	165 292	128 553
Charges financières, montant net	21 677	17 493	42 141	31 439
Charge d'impôt sur le résultat	27 322	25 742	48 010	39 026
Amortissement des immobilisations corporelles	55 757	49 133	108 190	96 499
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	25 946	-	50 460	-
Amortissement des immobilisations incorporelles	16 499	15 593	32 288	31 351
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(10 787)	-	(10 787)	-
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(74)	(1 676)	(10 171)	(11 213)
BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies	236 529	186 681	425 423	315 655

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

Rapprochement du BAIIA ajusté sectoriel lié aux activités poursuivies :

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les		Semestres clos les	
	2019	30 juin 2018*	2019	30 juin 2018*
Livraison de colis et courrier				
Bénéfice opérationnel	29 931	30 217	50 931	50 840
Amortissement	7 873	3 336	15 907	6 681
BAIIA ajusté	37 804	33 553	66 838	57 521
Transport de lots brisés				
Bénéfice opérationnel	30 268	24 894	57 910	36 262
Amortissement	17 746	8 952	34 631	16 594
(Profit) perte sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	2	(509)	(9 399)	(2 381)
BAIIA ajusté	48 016	33 337	83 142	50 475
Transport de lots complets				
Bénéfice opérationnel	67 241	55 521	117 985	91 783
Amortissement	60 784	45 842	117 207	91 343
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(76)	(1 167)	(772)	(8 420)
BAIIA ajusté	127 949	100 196	234 420	174 706
Logistique et dernier kilomètre				
Bénéfice opérationnel	28 658	19 806	43 822	34 826
Amortissement	11 602	6 023	22 250	12 102
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	(10 787)	-	(10 787)	-
BAIIA ajusté	29 473	25 829	55 285	46 928
Siège social				
Perte opérationnelle	(6 910)	(6 807)	(15 205)	(14 693)
Amortissement	197	573	943	1 130
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	-	-	(412)
BAIIA ajusté	(6 713)	(6 234)	(14 262)	(13 975)

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

La marge du BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies est calculée comme le BAIIA ajusté lié aux activités poursuivies 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 poursuivies, moins les acquisitions d'immobilisations corporelles, plus les produits tirés de la vente d'immobilisations corporelles et d'actifs détenus en vue de la vente. La direction estime que cette mesure fournit un point de comparaison pour évaluer la performance de la Société quant à sa capacité de satisfaire aux exigences en matière de capital. Voir le rapprochement à la page 17.

La marge d'exploitation liée aux activités poursuivies est calculée comme le bénéfice opérationnel (perte opérationnelle) lié(e) aux activités poursuivies en tant que pourcentage des revenus avant la surcharge de carburant.

Ratio d'exploitation ajusté lié aux activités poursuivies: Charges opérationnelles liées aux activités poursuivies, déduction faite de la dépréciation des actifs incorporels, du profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses et du profit ou de la perte sur la vente de terrains et bâtiments, d'actifs détenus en vue de la vente et d'actifs incorporels (« **Charges opérationnelles ajustées** »), déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant, divisées par les revenus avant la surcharge de carburant. Bien que le ratio d'exploitation ajusté ne soit pas une mesure financière définie par les IFRS, il constitue une mesure largement répandue dans l'industrie du transport, et la Société le considère comme un indicateur valable à des fins de comparaison pour évaluer sa performance. En outre, afin de faciliter la comparaison du niveau d'activité commerciale et des coûts opérationnels entre les périodes, la Société compare les revenus avant la surcharge de carburant (les « revenus ») et redistribue les revenus liés à la surcharge de carburant dans les charges liées aux matières et aux services qui sont incluses dans les charges opérationnelles.

Rapprochement du ratio d'exploitation ajusté consolidé lié aux activités poursuivies :

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018*	2019	2018*
Charges opérationnelles	1 188 607	1 194 046	2 313 169	2 315 142
Profit réalisé sur une acquisition à des conditions avantageuses	10 787	-	10 787	-
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	74	1 676	10 171	11 213
Charges opérationnelles ajustées	1 199 468	1 195 722	2 334 127	2 326 355
Revenus liés à la surcharge de carburant	(153 898)	(160 813)	(287 279)	(295 682)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	1 045 570	1 034 909	2 046 848	2 030 673
Revenus avant la surcharge de carburant	1 183 897	1 156 864	2 281 333	2 218 478
Ratio d'exploitation ajusté	88,3 %	89,5 %	89,7 %	91,5 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

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

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018*	2019	2018*
Transport de lots brisés				
Total des revenus	254 989	281 152	495 886	516 953
Total des charges opérationnelles	224 721	256 258	437 976	480 691
Bénéfice opérationnel	30 268	24 894	57 910	36 262
Charges opérationnelles	224 721	256 258	437 976	480 691
Profit (perte) sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	(2)	509	9 399	2 381
Charges opérationnelles ajustées	224 719	256 767	447 375	483 072
Revenus liés à la surcharge de carburant	(35 914)	(41 907)	(68 825)	(74 141)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	188 805	214 860	378 550	408 931
Revenus avant la surcharge de carburant	219 075	239 245	427 061	442 812
Ratio d'exploitation ajusté	86,2 %	89,8 %	88,6 %	92,3 %
Transport de lots complets				
Total des revenus	655 548	609 812	1 256 083	1 173 945
Total des charges opérationnelles	588 307	554 291	1 138 098	1 082 162
Bénéfice opérationnel	67 241	55 521	117 985	91 783
Charges opérationnelles	588 307	554 291	1 138 098	1 082 162
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	76	1 167	772	8 420
Charges opérationnelles ajustées	588 383	555 458	1 138 870	1 090 582
Revenus liés à la surcharge de carburant	(85 190)	(84 702)	(158 578)	(158 168)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	503 193	470 756	980 292	932 414
Revenus avant la surcharge de carburant	570 358	525 110	1 097 505	1 015 777
Ratio d'exploitation ajusté	88,2 %	89,6 %	89,3 %	91,8 %
Transport de lots complets - Revenus avant la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	219 480	222 206	437 086	433 388
Transport conventionnel de lots complets - Canada	76 949	82 531	154 832	156 134
Transport spécialisé de lots complets	275 963	222 434	511 926	429 692
Éliminations	(2 034)	(2 061)	(6 339)	(3 437)
	570 358	525 110	1 097 505	1 015 777
Transport de lots complets - Revenus liés à la surcharge de carburant				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	39 867	43 944	77 185	83 659
Transport conventionnel de lots complets - Canada	11 478	13 269	22 045	24 680
Transport spécialisé de lots complets	33 923	27 659	60 147	50 153
Éliminations	(78)	(170)	(799)	(324)
	85 190	84 702	158 578	158 168

(non audité) (en milliers de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018*	2019	2018*
Transport de lots complets - Bénéfice opérationnel				
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.	21 435	12 181	37 941	15 717
Transport conventionnel de lots complets - Canada	9 901	11 088	20 679	25 067
Transport spécialisé de lots complets	35 905	32 252	59 365	50 999
	67 241	55 521	117 985	91 783
Transport conventionnel de lots complets - É.-U.				
Charges opérationnelles**	237 912	253 969	476 330	501 330
Revenus liés à la surcharge de carburant	(39 867)	(43 944)	(77 185)	(83 659)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	198 045	210 025	399 145	417 671
Revenus avant la surcharge de carburant	219 480	222 206	437 086	433 388
Ratio d'exploitation ajusté	90,2 %	94,5 %	91,3 %	96,4 %
Transport conventionnel de lots complets - Canada				
Charges opérationnelles**	78 526	84 712	156 198	155 747
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	-	-	-	7 023
Charges opérationnelles ajustées	78 526	84 712	156 198	162 770
Revenus liés à la surcharge de carburant	(11 478)	(13 269)	(22 045)	(24 680)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	67 048	71 443	134 153	138 090
Revenus avant la surcharge de carburant	76 949	82 531	154 832	156 134
Ratio d'exploitation ajusté	87,1 %	86,6 %	86,6 %	88,4 %
Transport spécialisé de lots complets				
Charges opérationnelles**	273 981	217 841	512 708	428 846
Profit sur la vente d'actifs détenus en vue de la vente	76	1 167	772	1 397
Charges opérationnelles ajustées	274 057	219 008	513 480	430 243
Revenus liés à la surcharge de carburant	(33 923)	(27 659)	(60 147)	(50 153)
Charges opérationnelles ajustées, déduction faite des revenus liés à la surcharge de carburant	240 134	191 349	453 333	380 090
Revenus avant la surcharge de carburant	275 963	222 434	511 926	429 692
Ratio d'exploitation ajusté	87,0 %	86,0 %	88,6 %	88,5 %

* Les résultats de la période en cours tiennent compte de l'incidence de l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 Contrats de location dont il est question à la note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. Comme le permet cette nouvelle norme, les données comparatives n'ont pas été retraitées et, par conséquent, pourraient ne pas être comparables.

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

RISQUES ET INCERTITUDES

Les résultats futurs de la Société pourraient subir l'incidence d'un certain nombre de facteurs sur lesquels la Société a peu ou pas de contrôle. Les problèmes, incertitudes et risques suivants devraient notamment être pris en considération dans l'examen des activités et de la perspective de croissance de la Société. Vous trouverez plus de renseignements à cet égard dans le Rapport de gestion de la Société daté du 31 décembre 2018 :

- Concurrence;
- Réglementation;
- Activités internationales;
- Contexte d'exploitation et caractère saisonnier;
- Conjoncture, crédit, activités et conditions commerciales;
- Fluctuations des taux d'intérêt;
- Fluctuations des taux de change;
- Prix et disponibilité du carburant;
- Assurance;
- Relations avec les employés;
- Chauffeurs;

- Entrepreneurs indépendants;
- Risques liés aux acquisitions et à leur intégration;
- Questions environnementales;
- Contamination de l'environnement;
- Personnel clé;
- Dépendance envers les tierces parties;
- Défaut de remboursement;
- Facilités de crédit;
- Risques liés au crédit et aux clients;
- Disponibilité de capitaux;
- Systèmes d'information;
- Litiges;
- Contrôles internes

Aucun changement survenu pendant le deuxième trimestre de 2019 ou après n'a eu d'incidence sur les facteurs de risque susmentionnés.

CONVENTIONS COMPTABLES ET ESTIMATIONS CRITIQUES

Afin de dresser les états financiers selon les IFRS, la direction doit faire preuve de jugement, effectuer des estimations et formuler des hypothèses au sujet d'événements futurs. Ces estimations et les hypothèses sur lesquelles elles se fondent influent sur les montants déclarés au titre de l'actif et du passif, sur les renseignements communiqués à l'égard des éléments d'actif et de passif éventuels, ainsi que sur les montants indiqués des revenus et des charges. De telles estimations comprennent l'évaluation du goodwill et des actifs incorporels, la mesure des actifs et des passifs déterminés acquis dans les regroupements d'entreprises. 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 2019 et ont été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

IFRS 16, Contrats de location

IFRIC 23, Incertitude relative aux traitements fiscaux

Modification, réduction ou liquidation d'un régime (modifications d'IAS 19)

Améliorations annuelles des normes IFRS (cycle 2015-2017)

Clauses de remboursement anticipé prévoyant une compensation négative (modifications de l'IFRS 9)

À l'exception des modifications découlant de l'adoption d'IFRS 16 telles qu'elles sont divulguées dans la note 3, ces nouvelles normes n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la Société.

Conventions qui seront adoptées au cours de périodes futures

Les nouvelles normes et les modifications de normes suivantes ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et n'ont pas été appliquées au moment de la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités :

Définition d'« entreprise » (modifications de la norme IFRS 3)

La note 3 des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités du 30 juin 2019 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.

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).

Le cadre de contrôle utilisé dans la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société est fondé sur les critères énoncés par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Treadway Commission dans sa publication Internal Control – Integrated Framework (cadre de 2013).

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

Il n'y a eu, au cours du trimestre clos le 30 juin 2019, 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.