



---

## ALIMENTATION COUCHE-TARD ANNONCE SES RÉSULTATS DU QUATRIÈME TRIMESTRE ET DE L'EXERCICE 2020

---

### Quatrième trimestre 2020

- Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») atteignant 576,3 millions \$ ou 0,52 \$ par action sur une base diluée pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, comparativement à 293,1 millions \$ ou 0,26 \$ par action sur une base diluée pour le quatrième trimestre de l'exercice 2019. Le bénéfice net ajusté du trimestre s'est élevé à approximativement 521,0 millions \$<sup>1</sup>, comparativement à 289,0 millions \$<sup>1</sup> pour le quatrième trimestre de l'exercice 2019. Le bénéfice net ajusté par action sur une base diluée s'est élevé à 0,47 \$<sup>1</sup>, représentant une augmentation de 80,8 %, par rapport à 0,26 \$<sup>1</sup> l'exercice précédent.
- En raison des mesures de restrictions sociales mises en place dans les différentes zones géographiques dans lesquelles la société exerce ses activités, la pandémie de COVID-19 a eu un impact important sur les résultats financiers, principalement en raison de la baisse de l'achalandage dans l'ensemble du réseau. Les volumes de carburant ont diminué rapidement après la réponse initiale à la crise, mais se sont stabilisés en avril, tandis que les marges sur le carburant ont globalement profité de la baisse rapide et abrupte du prix du pétrole brut et de changements dans l'environnement concurrentiel. Les ventes de marchandises ont profité d'un panier moyen plus élevé, ce qui a permis de compenser en partie pour la baisse du nombre de visiteurs.
- Revenus totaux tirés des marchandises et services de 3,2 milliards \$, soit une diminution de 2,6 %. Diminution des ventes de marchandises par magasin comparable de 0,5 % aux États-Unis et de 6,5 % en Europe, alors qu'elles ont augmenté de 4,7 % au Canada.
- La marge brute sur les marchandises et services a diminué aux États-Unis de 0,9 % pour s'établir à 33,0 %, de 1,2 % en Europe pour s'établir à 40,6 % et de 1,2 % au Canada pour s'établir à 31,8 %, toutes impactées par le mix de produits.
- Le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 18,3 % aux États-Unis, de 13,4 % en Europe et de 23,5 % au Canada.
- Augmentation de la marge brute sur le carburant pour le transport routier de 28,37 ¢ par gallon aux États-Unis, pour s'établir à 46,88 ¢ par gallon, de 0,39 ¢ US par litre en Europe, pour s'établir à 8,67 ¢ US par litre et de 0,27 ¢ CA par litre au Canada, pour s'établir à 8,40 ¢ CA par litre.
- Mise en place de mesures d'atténuation par la société, incluant la réduction des dépenses en immobilisation non critiques, des dépenses de marketing et de promotion, ainsi que des divers honoraires professionnels. Des ajustements aux heures d'ouverture ont été apportés lorsque approprié et le partage des meilleures pratiques entre les unités d'affaires a été fait afin d'optimiser la prise de décision et de minimiser les risques commerciaux.
- Pour assurer la sécurité des clients et des employés, la société a mis de l'avant des pratiques en innovation numérique qui pourraient devenir essentielles pour lui permettre de mieux servir les clients suite à la pandémie, incluant l'expansion des capacités de livraison à domicile, les options de *cliquer et de ramasser* ou de recevoir une livraison à la voiture, ainsi que l'application Circle K offrant les capacités de commander et de prépayer.
- La société est dans une solide position au niveau de la trésorerie, ayant accès à environ 4,7 milliards \$ grâce à sa trésorerie disponible et à sa facilité de crédit d'exploitation renouvelable non garantie disponible.

### Exercice 2020

- Bénéfice net par action sur une base diluée de 2,09 \$<sup>1</sup>, comparativement à 1,62 \$<sup>1</sup> pour l'exercice 2019, soit une hausse de 29,0 %, tandis que le bénéfice net ajusté par action sur une base diluée s'est élevé à 1,97 \$<sup>1</sup>, comparativement à 1,63 \$<sup>1</sup> pour l'exercice 2019, soit une augmentation de 20,9 %.

---

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ajusté ») » de ce communiqué pour plus d'informations relativement à cette mesure de performance non reconnue par les IFRS. Ces mesures de performance, pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 28 avril 2019, ont été ajustées en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16.

- Le projet de changement de marque se poursuit en Amérique du Nord avec plus de 6 300 magasins qui arborent désormais la nouvelle marque globale Circle K, représentant plus de 86,0 % de l'ensemble du projet nord-américain.
- Augmentation du dividende annuel de 17,8 %, passant de 22,5 ¢ CA à 26,5 ¢ CA.
- Amélioration du rendement des capitaux investis<sup>2</sup>, qui est passé de 12,6 % à 15,0 %, sur une base pro forma.
- Amélioration du ratio d'endettement ajusté<sup>2</sup>, passant de 2,18 : 1 à 1,60 : 1 sur une base pro forma, grâce à ses solides résultats.

**Laval (Québec) Canada – le 29 juin 2020** – Pour son quatrième trimestre terminé le 26 avril 2020, Alimentation Couche-Tard inc. (« Couche-Tard » ou la « Société ») (TSX : ATD.A) (TSX : ATD.B) annonce un bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société de 576,3 millions \$, soit un bénéfice par action de 0,52 \$ sur une base diluée. Les résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2020 ont été affectés par un gain net de 41,0 millions \$ avant impôts découlant de la cession d'une portion de ses opérations américaines de vente en gros de carburant pour le transport routier dans le cadre d'un échange d'actifs avec CAPL, un gain de change net de 22,8 millions \$ avant impôts, un avantage fiscal de 4,6 millions \$ découlant d'un ajustement sur les actifs d'impôts différés, des frais d'acquisition de 2,9 millions \$ avant impôts, ainsi que des frais de restructuration de 0,9 million \$ avant impôts. Les résultats du trimestre correspondant de l'exercice 2019 ont été affectés par des frais de restructuration de 2,6 millions \$ avant impôts, un gain de change net de 1,1 million \$ avant impôts, ainsi que des frais d'acquisition de 0,4 million \$ avant impôts. En excluant ces éléments, le bénéfice net ajusté aurait été d'approximativement 521,0 millions \$<sup>1</sup> ou 0,47 \$<sup>1</sup> par action sur une base diluée pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, comparativement à 289,0 millions \$<sup>1</sup> ou 0,26 \$<sup>1</sup> par action sur une base diluée pour le quatrième trimestre de l'exercice 2019, soit une augmentation du bénéfice net ajusté par action sur une base diluée de 80,8 %. Cette augmentation est attribuable à des marges sur le carburant pour le transport routier plus élevées aux États-Unis et en Europe, en partie contrebalancées par l'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'achalandage dans l'ensemble de notre réseau. Les données financières sont exprimées en dollars US, sauf indication contraire.

« Cette année, Couche-Tard est devenue une entreprise encore meilleure et plus forte. Dans l'ensemble, nous avons connu une année exceptionnelle, tant sur le plan financier qu'opérationnel. Nous avons maintenu le cap vers nos objectifs stratégiques, notamment en ce qui concerne la croissance organique à travers le réseau, réalisant d'importants progrès sur le plan du changement de marque de nos sites et du carburant, commençant à déployer notre nouveau programme d'offre alimentaire aux États-Unis, mettant en œuvre des initiatives de tarification dynamiques et améliorant notre expérience client dans le monde entier. Notre modèle d'affaires agile et décentralisé, ainsi que notre progression vers l'excellence opérationnelle nous ont permis de surmonter les défis sans précédent liés à la crise de la COVID-19 et de nous en sortir mieux que bien d'autres entreprises », a déclaré Brian Hannasch, président et chef de la direction d'Alimentation Couche-Tard.

« Nous avons également réalisé un solide quatrième trimestre, en affichant une tendance positive de l'achalandage pour débiter, avant de subir une baisse importante de l'achalandage et des volumes de carburant suite aux mesures de restrictions sociales mises en place dans l'ensemble de notre réseau au cours de la pandémie de COVID-19. Les comportements d'achat de nos clients ont changé : leur panier moyen est plus élevé et inclut de façon plus importante des produits liés aux achats impulsifs et aux articles de première nécessité. Nous avons rapidement innové pour répondre à leur souhait de limiter les contacts lorsqu'ils visitent nos magasins. Avant tout, toutes nos décisions ont été prises en priorisant la santé et la sécurité de nos employés et de nos clients, et nous nous sommes engagés à faire partie de la solution dans les communautés où nous travaillons et vivons. Je tiens à remercier tous nos employés, clients, partenaires et actionnaires pour leur confiance dans l'entreprise en ces temps difficiles. Je suis profondément fier du courage, de la bienveillance et de l'engagement de nos employés les uns envers les autres et envers nos clients », a conclu Brian Hannasch.

Claude Tessier, chef de la direction financière, a déclaré : « Je suis très satisfait de notre performance du quatrième trimestre, clôturant une autre bonne année malgré les turbulences causées par la pandémie de COVID-19. Je désire souligner entre autres les efforts exceptionnels déployés par nos équipes tout au long de l'année, tant dans l'exécution de nos initiatives de croissance organique que dans l'uniformisation des processus clés visant à simplifier nos activités et à tirer profit de l'ampleur de notre organisation. Durant la dernière année, nous avons augmenté notre dividende trimestriel et nous avons remis plus de 470 millions de dollars aux actionnaires par le biais du programme de rachat d'actions. Nous avons aussi continué de solidifier notre bilan en renforçant notre trésorerie et en allouant nos capitaux de manière stratégique afin de soutenir notre plan quinquennal. Depuis le début de la pandémie, nous avons cessé nos rachats d'actions, travaillé fort pour maximiser nos flux de trésorerie et porté une attention encore plus particulière à notre gestion des coûts. En conséquence, nous avons terminé l'année dans une position enviable, avec une grande latitude financière et des ratios d'endettement et de rendement solides. Nous prenons surtout toutes les mesures nécessaires pour nous adapter à ce nouvel environnement et afin que l'entreprise en ressorte encore meilleure et plus forte. »

1 Veuillez vous référer à la section « Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ajusté ») » de ce communiqué pour plus d'informations relativement à cette mesure de performance non reconnue par les IFRS. Ces mesures de performance, pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 28 avril 2019, ont été ajustées en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16.

2 Veuillez vous référer à la section « Analyse sommaire des résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice 2020 » de ce communiqué pour plus d'informations relativement à cette mesure de performance non reconnue par les IFRS. Ces mesures de performance, pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019, ont été ajustées en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16.

## Événements importants du quatrième trimestre de l'exercice 2020

- En raison des mesures de restrictions sociales mises en place dans les différentes zones géographiques dans lesquelles nous exerçons nos activités, la pandémie de COVID-19 a eu un impact important sur nos résultats financiers, principalement en raison de la baisse de l'achalandage dans l'ensemble de notre réseau. Ces mesures ont eu comme effet de réduire le nombre de visites dans nos magasins à partir de la mi-mars en Europe et légèrement plus tard en Amérique du Nord. L'impact de cette diminution a été partiellement contrebalancé par l'augmentation du panier moyen des consommateurs. Durant la pandémie, la demande a été modifiée du point de vue des différentes catégories de marchandises, ce qui a eu un impact négatif sur les marges en raison d'un mix de produits différent. En ce qui a trait au carburant, les volumes ont diminué rapidement au cours des premières semaines consécutivement aux mesures de restrictions sociales dans les différentes régions, alors que les marges brutes sont demeurées satisfaisantes. De plus, diverses mesures ont été mises en place afin de prioriser la santé et la sécurité de nos employés et de nos clients, entraînant une augmentation des coûts d'exploitation. Ces coûts supplémentaires ont été partiellement contrebalancés par différentes initiatives visant à réduire nos dépenses contrôlables à travers notre réseau.
- Au cours du quatrième trimestre et de l'exercice 2020, nous avons racheté 8 696 424 et 16 354 384 actions à droit de vote subalterne de catégorie B, respectivement. Ces rachats ont été réglés en contrepartie de montants nets de 233,9 millions \$ et de 470,8 millions \$, respectivement. Le dernier rachat d'action a été effectué le 26 mars 2020. Le régime de rachat d'actions a pris fin le 9 avril 2020 et n'a pas été renouvelé.
- Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2020, dans le cadre de notre programme de réduction des coûts et de la recherche de synergies visant à améliorer notre efficacité, nous avons décidé de procéder à la restructuration de certaines de nos opérations. À ce titre, des frais de restructuration additionnels d'un montant de 0,9 million \$ ont été comptabilisés aux résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2020.

## Changements à notre réseau

- Le 26 mars 2020, nous avons annoncé la clôture de l'entente visant l'échange d'actifs avec CAPL (« entente d'échange d'actifs de novembre 2019 ») selon laquelle nous avons transféré une portion de nos opérations américaines de vente en gros de carburant pour le transport routier, qui consistait en des contrats d'approvisionnement de carburant pour le transport routier couvrant 333 sites, 33 propriétés détenues et louées, qui étaient également sujettes à des contrats d'approvisionnement de carburant, pour un total de 366 contrats d'approvisionnement, ainsi qu'une contrepartie en espèces d'environ 14,0 millions \$, recevant en retour la participation de 17,5 % détenue par CAPL dans la société en commandite CST Fuel Supply LP. Nous avons reconnu un gain net sur cession de 41,0 millions \$ en relation avec cette transaction. Cette transaction a également entraîné un avantage fiscal de 4,6 millions \$ suite au renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés, en lien avec des pertes en capital que nous n'avions pas prévu utiliser avant leur date d'expiration.
- Le 25 février 2020 et le 7 avril 2020, nous avons complété les troisième et quatrième transactions visant l'échange d'actifs avec CAPL (« entente d'échange d'actifs de décembre 2018 »). Dans le cadre de ces transactions, nous avons transféré 23 magasins Circle K aux États-Unis d'une valeur approximative de 24,0 millions \$. En échange, CAPL a transféré 12 propriétés d'une valeur approximative de 23,0 millions \$.
- Le 5 mai 2020, subséquentement à la fin du quatrième trimestre de l'exercice 2020, nous avons complété la cinquième transaction de l'entente d'échange d'actifs de décembre 2018 avec CAPL. Dans le cadre de cette transaction, nous avons transféré 29 magasins Circle K aux États-Unis d'une valeur approximative de 32,0 millions \$. En échange, CAPL a transféré les biens immobiliers de 13 propriétés d'une valeur équivalente. Il est attendu que les actifs restants de cette entente seront échangés au cours du deuxième semestre de l'année civile 2020.
- Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2020, nous avons fait l'acquisition de 3 magasins corporatifs, ce qui porte le total à 13 magasins depuis le début de l'exercice 2020.
- Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2020, nous avons complété la construction de 11 magasins et la relocalisation ou la reconstruction de 6 magasins, ce qui porte le total à 85 magasins depuis le début de l'exercice 2020. Au 26 avril 2020, 30 autres magasins étaient en construction et devraient ouvrir au cours des prochains trimestres.

*Sommaire du mouvement de nos magasins pour le quatrième trimestre et l'exercice 2020*

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des magasins de notre réseau au cours de la période de 12 semaines terminée le 26 avril 2020 :

Types de magasins	Période de 12 semaines terminée le 26 avril 2020				
	Corporatifs	CODO	DODO	Franchisés et autres affiliés	Total
Nombre de magasins au début de la période	9 732	449	1 025	1 290	12 496
Acquisitions	3	—	—	—	3
Ouvertures / constructions / ajouts	10	1	18	27	56
Fermetures / dispositions / retraits	(33)	(26)	(345)	(27)	(431)
Conversion de magasins	(21)	29	(9)	1	—
<b>Nombre de magasins à la fin de la période</b>	<b>9 691</b>	<b>453</b>	<b>689</b>	<b>1 291</b>	<b>12 124</b>
Magasins Circle K exploités sous licence					2 347
<b>Nombre total de magasins dans le réseau</b>					<b>14 471</b>
Nombre de stations de carburant automatisées incluses dans le solde de fin de période	982	—	10	—	992

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des magasins de notre réseau au cours de la période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020 :

Types de magasins	Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020				
	Corporatifs	CODO	DODO	Franchisés et autres affiliés	Total
Nombre de magasins au début de la période	9 794	514	1 052	1 215	12 575
Acquisitions	30	—	—	—	30
Ouvertures / constructions / ajouts	72	3	37	163	275
Fermetures / dispositions / retraits	(128)	(151)	(389)	(88)	(756)
Conversion de magasins	(77)	87	(11)	1	—
<b>Nombre de magasins à la fin de la période</b>	<b>9 691</b>	<b>453</b>	<b>689</b>	<b>1 291</b>	<b>12 124</b>
Magasins Circle K exploités sous licence					2 347
<b>Nombre total de magasins dans le réseau</b>					<b>14 471</b>

## Nouvelle norme comptable adoptée par la société

Au 29 avril 2019, nous avons adopté IFRS 16 *Contrats de location*, qui exige que les preneurs comptabilisent et inscrivent au bilan une obligation locative correspondant aux paiements de loyers futurs et un actif au titre du droit d'utilisation relativement à la quasi-totalité des contrats de location, sauf en ce qui concerne les contrats de location qui répondent à des critères d'exception limités. Comme le permettent les dispositions transitoires propres à la norme, nous avons choisi de ne pas retraiter les chiffres correspondants pour l'exercice 2019. Les tableaux ci-dessous présentent l'incidence estimative pro forma des changements de conventions comptables sur nos résultats publiés précédemment :

Période de 12 semaines terminée le 28 avril 2019							
(en millions de dollars américains)	Tel que publié - avant l'adoption d'IFRS 16	Excluant : loyers selon IAS 17	Incluant : amortissement et intérêts <sup>(1)</sup>	Autres	Total des incidences estimatives pro forma d'IFRS 16	Pro forma IFRS 16	Total des incidences estimative pro forma d'IFRS 16 - attribuables aux actionnaires de la société
Chiffre d'affaires	13 113,3	—	—	10,0	10,0	13 123,3	6,0
Coût des ventes	11 135,0	—	—	—	—	11 135,0	—
<b>Marge brute</b>	<b>1 978,3</b>	—	—	10,0	10,0	<b>1 988,3</b>	6,0
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	1 339,5	(91,0)	—	7,0	(84,0)	1 255,5	(84,0)
Frais de restructuration	2,6	—	—	—	—	2,6	—
Gain sur la cession d'immobilisations et d'autres actifs	(15,5)	—	—	—	—	(15,5)	—
Amortissement et perte de valeur	241,5	(4,0)	90,0	—	86,0	327,5	84,0
<b>Frais d'exploitation totaux</b>	<b>1 568,1</b>	<b>(95,0)</b>	<b>90,0</b>	<b>7,0</b>	<b>2,0</b>	<b>1 570,1</b>	—
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>410,2</b>	<b>95,0</b>	<b>(90,0)</b>	<b>3,0</b>	<b>8,0</b>	<b>418,2</b>	6,0
Quote-part des résultats de coentreprises et d'entreprises associées	3,6	—	—	—	—	3,6	—
<b>BAIIA</b>	<b>655,3</b>	<b>91,0</b>	—	3,0	94,0	<b>749,3</b>	89,0
Frais financiers	83,5	(5,0)	21,0	—	16,0	99,5	14,0
Revenus financiers	(3,8)	—	—	—	—	(3,8)	—
Gain de change	(1,1)	—	—	—	—	(1,1)	—
<b>Frais financiers nets</b>	<b>78,6</b>	<b>(5,0)</b>	<b>21,0</b>	—	16,0	<b>94,6</b>	14,0
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	335,2	100,0	(111,0)	3,0	(8,0)	327,2	(8,0)
Impôts sur les bénéfices	45,3	25,0	(28,0)	1,0	(2,0)	43,3	(2,0)
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle	289,9	75,0	(83,0)	2,0	(6,0)	283,9	(6,0)
Perte nette attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	3,2	(1,0)	5,0	(4,0)	—	3,2	—
<b>Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société</b>	<b>293,1</b>	<b>74,0</b>	<b>(78,0)</b>	<b>(2,0)</b>	<b>(6,0)</b>	<b>287,1</b>	<b>(6,0)</b>

(1) L'amortissement et les dépenses d'intérêts sont fondés sur notre évaluation de l'incidence sur l'exercice 2020.

**Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019**

(en millions de dollars américains)	Tel que publié - avant l'adoption d'IFRS 16	Excluant : loyers selon IAS 17	Incluant : amortissement et intérêts <sup>(1)</sup>	Autres	Total des incidences estimatives pro forma d'IFRS 16	Pro forma IFRS 16	Total des incidences estimative pro forma d'IFRS 16 - attribuables aux actionnaires de la société
Chiffre d'affaires	59 117,6	—	—	40,0	40,0	59 157,6	20,0
Coût des ventes	49 922,7	—	—	—	—	49 922,7	—
<b>Marge brute</b>	<b>9 194,9</b>	—	—	40,0	40,0	<b>9 234,9</b>	20,0
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	5 646,1	(390,0)	—	28,0	(362,0)	5 284,1	(361,0)
Frais de restructuration	10,5	—	—	—	—	10,5	—
Gain sur la cession d'immobilisations et d'autres actifs	(21,3)	—	—	—	—	(21,3)	—
Amortissement et perte de valeur	1 070,7	(18,0)	388,0	—	370,0	1 440,7	356,0
<b>Frais d'exploitation totaux</b>	<b>6 706,0</b>	<b>(408,0)</b>	<b>388,0</b>	<b>28,0</b>	<b>8,0</b>	<b>6 714,0</b>	<b>(5,0)</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>2 488,9</b>	<b>408,0</b>	<b>(388,0)</b>	<b>12,0</b>	<b>32,0</b>	<b>2 520,9</b>	<b>25,0</b>
Quote-part des résultats de coentreprises et d'entreprises associées	23,4	—	—	—	—	23,4	—
<b>BAIIA</b>	<b>3 583,0</b>	<b>390,0</b>	—	<b>12,0</b>	<b>402,0</b>	<b>3 985,0</b>	<b>381,0</b>
Frais financiers	338,7	(20,0)	90,0	—	70,0	408,7	62,0
Revenus financiers	(13,3)	—	—	—	—	(13,3)	—
Gain de change	(5,3)	—	—	—	—	(5,3)	—
<b>Frais financiers nets</b>	<b>320,1</b>	<b>(20,0)</b>	<b>90,0</b>	—	<b>70,0</b>	<b>390,1</b>	<b>62,0</b>
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	2 192,2	428,0	(478,0)	12,0	(38,0)	2 154,2	(37,0)
Impôts sur les bénéfices	370,9	108,0	(120,0)	3,0	(9,0)	361,9	(9,0)
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle	1 821,3	320,0	(358,0)	9,0	(29,0)	1 792,3	(28,0)
Perte nette attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	12,6	(3,0)	20,0	(16,0)	1,0	13,6	—
<b>Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société</b>	<b>1 833,9</b>	<b>317,0</b>	<b>(338,0)</b>	<b>(7,0)</b>	<b>(28,0)</b>	<b>1 805,9</b>	<b>(28,0)</b>

(1) L'amortissement et les dépenses d'intérêts sont fondés sur notre évaluation de l'incidence sur l'exercice 2020.

Pour faciliter la compréhension de notre performance financière, nous avons ajusté certaines mesures de la performance publiées précédemment. Tous les ajustements liés à IFRS 16 sont clairement indiqués et sont basés sur les calculs présentés dans les tableaux ci-dessus.

## Données sur le taux de change

Nous présentons nos données en dollars US, ce qui procure une information plus pertinente compte tenu de la prédominance de nos opérations aux États-Unis.

Le tableau suivant présente des renseignements sur les taux de change en fonction des taux de clôture, indiqués en dollars US par unité monétaire comparative :

	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019	26 avril 2020	28 avril 2019
<b>Moyenne pour la période</b>				
Dollar canadien	0,7275	0,7510	0,7494	0,7595
Couronne norvégienne	0,1005	0,1165	0,1096	0,1195
Couronne suédoise	0,1016	0,1077	0,1038	0,1108
Couronne danoise	0,1467	0,1514	0,1485	0,1542
Zloty	0,2485	0,2627	0,2568	0,2675
Euro	1,0953	1,1298	1,1087	1,1499
Rouble	0,0141	0,0153	0,0153	0,0153

## Analyse sommaire des résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice 2020

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 26 avril 2020 et le 28 avril 2019. CAPL désigne CrossAmerica Partners LP.

	Périodes de 12 semaines terminées le			Périodes de 52 semaines terminées le		
	26 avril 2020	28 avril 2019	Variation %	26 avril 2020	28 avril 2019	Variation %
<i>(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)</i>						
<b>Données sur les résultats d'exploitation :</b>						
Revenus tirés des marchandises et services <sup>(1)</sup> :						
États-Unis	2 433,8	2 469,9	(1,5)	10 918,4	10 781,8	1,3
Europe	312,9	343,3	(8,9)	1 416,3	1 457,8	(2,8)
Canada	486,7	485,8	0,2	2 302,7	2 172,7	6,0
CAPL	—	20,1	(100,0)	29,6	95,8	(69,1)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(0,5)	(100,0)	(0,8)	(2,7)	(70,4)
Total des revenus tirés des marchandises et services	3 233,4	3 318,6	(2,6)	14 666,2	14 505,4	1,1
Ventes de carburant pour le transport routier :						
États-Unis	4 304,1	6 227,1	(30,9)	25 724,8	28 195,6	(8,8)
Europe	1 360,4	1 960,1	(30,6)	7 481,1	8 380,7	(10,7)
Canada	660,2	1 033,3	(36,1)	4 415,7	4 957,9	(10,9)
CAPL	—	436,3	(100,0)	1 365,7	2 211,8	(38,3)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(80,0)	(100,0)	(288,0)	(444,7)	(35,2)
Total des ventes de carburant pour le transport routier	6 324,7	9 576,8	(34,0)	38 699,3	43 301,3	(10,6)
Autres revenus <sup>(2)</sup> :						
États-Unis	8,8	4,9	79,6	36,9	21,8	69,3
Europe	115,7	197,0	(41,3)	652,0	1 220,7	(46,6)
Canada	4,6	4,8	(4,2)	21,3	24,5	(13,1)
CAPL	—	15,5	(100,0)	65,6	61,2	7,2
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(4,3)	(100,0)	(8,9)	(17,3)	(48,6)
Total des autres revenus	129,1	217,9	(40,8)	766,9	1 310,9	(41,5)
<b>Total des ventes</b>	<b>9 687,2</b>	<b>13 113,3</b>	<b>(26,1)</b>	<b>54 132,4</b>	<b>59 117,6</b>	<b>(8,4)</b>
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)</sup> :						
États-Unis	802,3	836,4	(4,1)	3 686,7	3 646,3	1,1
Europe	127,0	143,4	(11,4)	587,6	609,0	(3,5)
Canada	154,9	160,4	(3,4)	750,9	729,7	2,9
CAPL	—	4,9	(100,0)	6,8	23,3	(70,8)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(0,4)	(100,0)	(0,8)	(2,3)	(65,2)
Marge brute totale sur les marchandises et services	1 084,2	1 144,7	(5,3)	5 031,2	5 006,0	0,5
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis	903,5	450,0	100,8	3 131,3	2 471,5	26,7
Europe	206,2	226,0	(8,8)	932,0	981,1	(5,0)
Canada	63,4	82,5	(23,2)	344,2	392,8	(12,4)
CAPL	—	22,3	(100,0)	57,5	103,6	(44,5)
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	1 173,1	780,8	50,2	4 465,0	3 949,0	13,1
Marge brute sur les autres revenus <sup>(2)</sup> :						
États-Unis	8,8	4,9	79,6	36,9	21,8	69,3
Europe	19,8	31,9	(37,9)	123,6	149,7	(17,4)
Canada	4,6	4,8	(4,2)	21,2	24,5	(13,5)
CAPL	—	15,5	(100,0)	65,7	61,2	7,4
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(4,3)	(100,0)	(8,9)	(17,3)	(48,6)
Marge brute totale sur les autres revenus	33,2	52,8	(37,1)	238,5	239,9	(0,6)
<b>Marge brute totale</b>	<b>2 290,5</b>	<b>1 978,3</b>	<b>15,8</b>	<b>9 734,7</b>	<b>9 194,9</b>	<b>5,9</b>
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux						
Excluant CAPL	1 231,9	1 322,6	(6,9)	5 276,4	5 584,8	(5,5)
CAPL	—	21,6	(100,0)	46,8	80,5	(41,9)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(4,7)	(100,0)	(9,2)	(19,2)	(52,1)
Total des frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	1 231,9	1 339,5	(8,0)	5 314,0	5 646,1	(5,9)
Frais de restructuration	0,9	2,6	(65,4)	4,5	10,5	(57,1)
Gain sur la cession d'immobilisations et d'autres actifs	(19,3)	(15,5)	24,5	(83,1)	(21,3)	290,1
Amortissement et perte de valeur						
Excluant CAPL	307,4	223,6	37,5	1 282,9	927,2	38,4
CAPL	—	17,9	(100,0)	53,9	143,5	(62,4)
Total de l'amortissement et perte de valeur	307,4	241,5	27,3	1 336,8	1 070,7	24,9
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>769,6</b>	<b>407,1</b>	<b>89,0</b>	<b>3 137,7</b>	<b>2 534,0</b>	<b>23,8</b>
Excluant CAPL	—	3,1	(100,0)	25,3	(44,7)	(156,6)
CAPL	—	—	—	(0,5)	(0,4)	25,0
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	(0,5)	(0,4)	25,0
Bénéfice d'exploitation total	769,6	410,2	87,6	3 162,5	2 488,9	27,1
Frais financiers nets	53,2	78,6	(32,3)	284,5	320,1	(11,1)
<b>Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle</b>	<b>578,3</b>	<b>289,9</b>	<b>99,5</b>	<b>2 357,6</b>	<b>1 821,3</b>	<b>29,4</b>
(Bénéfice) perte net(te) attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	(2,0)	3,2	(162,5)	(4,0)	12,6	(131,7)
<b>Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société</b>	<b>576,3</b>	<b>293,1</b>	<b>96,6</b>	<b>2 353,6</b>	<b>1 833,9</b>	<b>28,3</b>

	Périodes de 12 semaines terminées le			Périodes de 52 semaines terminées le		
	26 avril 2020	28 avril 2019	Variation %	26 avril 2020	28 avril 2019	Variation %
<i>(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)</i>						
<b>Données par action :</b>						
Bénéfice net par action de base (dollars par action)	0,52	0,26	100,0	2,10	1,62	29,6
Bénéfice net par action dilué (dollars par action)	0,52	0,26	100,0	2,09	1,62	29,0
Bénéfice net ajusté par action dilué (dollars par action) <sup>(13)</sup>	0,47	0,26	80,8	1,97	1,63	20,9
<b>Autres données d'exploitation – excluant CAPL :</b>						
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)</sup> :						
Consolidée	33,5 %	34,6 %	(1,1)	34,3 %	34,6 %	(0,3)
États-Unis	33,0 %	33,9 %	(0,9)	33,8 %	33,8 %	—
Europe	40,6 %	41,8 %	(1,2)	41,5 %	41,8 %	(0,3)
Canada	31,8 %	33,0 %	(1,2)	32,6 %	33,6 %	(1,0)
Croissance (diminution) des ventes de marchandises par magasin comparable <sup>(3)</sup> :						
États-Unis <sup>(4)</sup>	(0,5 %)	3,4 %		2,1 %	4,1 %	
Europe	(6,5 %)	4,7 %		0,1 %	4,8 %	
Canada <sup>(4)</sup>	4,7 %	4,2 %		2,8 %	5,2 %	
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis (cents par gallon) <sup>(4)</sup>	46,88	18,51	153,3	31,19	23,60	32,2
Europe (cents par litre)	8,67	8,28	4,7	8,48	8,61	(1,5)
Canada (cents CA par litre) <sup>(4)</sup>	8,40	8,13	3,3	7,91	8,38	(5,6)
Volume total de carburant pour le transport routier vendu :						
États-Unis (millions de gallons)	1 993,5	2 513,2	(20,7)	10 476,1	10 979,5	(4,6)
Europe (millions de litres)	2 378,9	2 730,6	(12,9)	10 990,3	11 391,2	(3,5)
Canada (millions de litres)	1 035,7	1 359,9	(23,8)	5 815,6	6 198,9	(6,2)
Croissance (diminution) du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable :						
États-Unis <sup>(4)</sup>	(18,3 %)	0,3 %		(3,9 %)	0,7 %	
Europe <sup>(4)</sup>	(13,4 %)	(1,8 %)		(3,9 %)	(0,9 %)	
Canada <sup>(4)</sup>	(23,5 %)	(0,4 %)		(6,0 %)	(1,6 %)	

*(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)*

**Données tirées du bilan<sup>(6)</sup> :**

	26 avril 2020	28 avril 2019	Variation \$
Actif total (incluant 1,1 milliard \$ pour CAPL au 28 avril 2019)	25 679,5	25 033,0	646,5
Dettes portant intérêt (incluant 696,0 millions \$ pour CAPL au 28 avril 2019) <sup>(6)</sup>	10 379,3	9 575,3	804,0
Capitaux propres attribuables aux actionnaires de la société	10 066,6	8 913,7	1 152,9
<b>Ratios d'endettement<sup>(7)</sup> :</b>			
Dettes nettes portant intérêt / capitalisation totale <sup>(6)(8)</sup>	0,40 : 1	0,48 : 1	
Ratio d'endettement <sup>(9)</sup>	1,54 : 1	2,09 : 1	
Ratio d'endettement ajusté <sup>(10)</sup>	1,60 : 1	2,18 : 1	
<b>Rentabilité<sup>(7)</sup> :</b>			
Rendement des capitaux propres <sup>(11)</sup>	24,8 %	21,9 %	
Rendement des capitaux investis <sup>(12)</sup>	15,0 %	12,6 %	

- (1) Comprend les revenus tirés des redevances de franchisage, des royautés et des remises sur certains achats effectués par les franchisés et les affiliés ainsi que de la vente en gros de marchandises.
- (2) Comprend les revenus tirés de la location d'actifs et de la vente de carburant pour le secteur de l'aviation, d'énergie pour les moteurs stationnaires et de carburant pour le secteur maritime (jusqu'au 30 novembre 2018).
- (3) Ne comprend pas les services et autres revenus (décrits aux notes de bas de page 1 et 2 ci-dessus). La croissance au Canada et en Europe est calculée en devises locales.
- (4) Pour les magasins corporatifs seulement.
- (5) Le bilan au 28 avril 2019 a été ajusté de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16. L'actif total précédemment publié était de 22 607,7 millions \$, les dettes portant intérêts étaient de 6 951,4 millions \$ et les capitaux propres attribuables aux actionnaires de la société étaient de 8 923,2 millions \$ pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019.
- (6) Cette mesure est présentée en incluant les comptes de bilan suivants : portion à court terme de la dette à long terme, dette à long terme, portion à court terme des obligations locatives et obligations locatives.
- (7) Jusqu'en novembre 2019, ces mesures sont présentées comme si notre participation dans CAPL était comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence, car nous croyons qu'elle permet une présentation plus pertinente du rendement sous-jacent de la société.
- (8) Cette mesure est présentée à titre indicatif seulement et représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : la dette portant intérêt, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par l'addition de l'avoir des actionnaires et de la dette portant intérêt, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Aux fins de ce calcul, jusqu'en novembre 2019, la dette à long terme de CAPL était exclue, car il s'agissait d'une dette sans recours contre la société, comme l'indique la note de bas de page 7. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16 et la mesure publiée précédemment était de 0,39 : 1. Nous croyons que cette mesure est utile aux investisseurs et aux analystes.
- (9) Cette mesure est présentée à titre indicatif seulement et représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : la dette portant intérêt, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements) ajusté pour tenir compte d'éléments spécifiques. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Aux fins de ce calcul, jusqu'en novembre 2019, la dette à long terme de CAPL était exclue, car il s'agissait d'une dette sans recours contre la société, comme l'indique la note de bas de page 7. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16 et la mesure publiée précédemment était de 1,61 : 1. Nous croyons que cette mesure est utile aux investisseurs et aux analystes.
- (10) Cette mesure est présentée à titre indicatif seulement et représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : la dette portant intérêt plus la dépense de loyer multipliée par huit, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et loyer) ajusté pour tenir compte d'éléments spécifiques. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Aux fins de ce calcul, jusqu'en novembre 2019, la dette portant intérêt de CAPL était exclue, car il s'agissait d'une dette sans recours contre la société, comme l'indique la note de bas de page 7. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16 et la mesure publiée précédemment était de 2,29 : 1. Nous croyons que cette mesure est utile aux investisseurs et aux analystes.
- (11) Cette mesure est présentée à titre indicatif seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : le bénéfice net divisé par l'avoir des actionnaires moyen de la période correspondante. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16 et la mesure publiée précédemment était de 22,3 %. Nous croyons que cette mesure est utile aux investisseurs et aux analystes.
- (12) Cette mesure est présentée à titre indicatif seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : le bénéfice avant impôts et intérêts divisé par les capitaux employés moyens de la période correspondante. Les capitaux employés représentent l'actif total moins le passif à court terme ne portant pas intérêt. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16 et la mesure publiée précédemment était de 14,1 %. Nous croyons que cette mesure est utile aux investisseurs et aux analystes.
- (13) Ces mesures de performance pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 28 avril 2019 ont été ajustées en fonction de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16 et les bénéfices nets ajustés par action sur une base diluée publiés précédemment étaient de 0,26 \$ et de 1,66 \$ respectivement.



## Chiffre d'affaires

Notre chiffre d'affaires a atteint 9,7 milliards \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, en baisse de 3,4 milliards \$, soit une diminution de 26,1 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2019, en raison principalement de l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant, d'un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé, de la cession de nos intérêts dans CAPL, qui a eu un impact d'approximativement 387,0 millions \$, ainsi que de l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus de nos opérations canadiennes et européennes, qui a eu un impact d'approximativement 197,0 millions \$.

Pour l'exercice 2020, notre chiffre d'affaires a diminué de 5,0 milliards \$ ou 8,4 % par rapport à l'exercice 2019, en raison principalement de l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant, d'un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé, de la cession de nos intérêts dans CAPL et de nos activités de vente de carburant pour le secteur maritime, ainsi que de l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus de nos opérations canadiennes et européennes, en partie contrebalancés par notre croissance organique.

### Revenus tirés des marchandises et services

Le total des revenus tirés des marchandises et services s'est élevé à 3,2 milliards \$ au quatrième trimestre de l'exercice 2020, soit une diminution de 85,2 millions \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2019. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les revenus tirés des marchandises et services ont diminué d'environ 33,0 millions \$, ou 1,0 %. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse de l'achalandage dans l'ensemble de notre réseau, en partie contrebalancée par l'augmentation du panier moyen des consommateurs. Les ventes de marchandises par magasin comparable ont diminué de 0,5 % aux États-Unis et de 6,5 % en Europe, alors qu'elles ont augmenté de 4,7 % au Canada en raison de changements dans l'environnement concurrentiel.

Au cours de l'exercice 2020, les revenus de marchandises et services ont augmenté de 160,8 millions \$. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les revenus tirés des marchandises et services ont augmenté d'environ 322,0 millions \$, ou 2,2 %. Cette augmentation est principalement attribuable à notre croissance organique, en partie contrebalancée par l'impact de la COVID-19 au cours du quatrième trimestre. La croissance des ventes de marchandises par magasin comparable a été de 2,1 % aux États-Unis, de 0,1 % en Europe et de 2,8 % au Canada.

### Ventes de carburant pour le transport routier

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, le total des ventes de carburant pour le transport routier s'est élevé à 6,3 milliards \$, soit une diminution de 3,3 milliards \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2019. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les ventes de carburant pour le transport routier ont diminué d'environ 2,7 milliards \$, ou 29,7 %. Cette diminution est principalement due à l'impact de la baisse significative de la demande en raison de la COVID-19, ainsi qu'à un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé, ce qui a eu un impact négatif net d'approximativement 1,0 milliard \$. Le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 18,3 % aux États-Unis, de 13,4 % en Europe et de 23,5 % au Canada.

Pour l'exercice 2020, les ventes de carburant pour le transport routier ont diminué de 4,6 milliards \$ comparativement à l'exercice 2019. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les ventes de carburant pour le transport routier ont diminué d'environ 3,4 milliards \$, ou 8,2 %. Cette diminution est principalement attribuable à l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant, ainsi qu'à un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé, ce qui a eu un effet négatif d'approximativement 1,5 milliard \$. Le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 3,9 % aux États-Unis et en Europe et de 6,0 % au Canada.

Le tableau suivant donne un aperçu du prix de vente moyen sur le carburant pour le transport routier de nos magasins corporatifs dans nos différents marchés pour les huit derniers trimestres, en débutant par le premier trimestre de l'exercice terminé le 28 avril 2019 :

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020					
États-Unis (dollars US par gallon) – excluant CAPL	2,66	2,55	2,51	2,21	2,50
Europe (cents US par litre)	77,35	70,86	73,92	60,95	71,20
Canada (cents CA par litre)	111,16	105,14	103,47	88,78	103,21
Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019					
États-Unis (dollars US par gallon) – excluant CAPL	2,76	2,72	2,42	2,51	2,60
Europe (cents US par litre)	75,07	80,56	75,28	74,59	76,32
Canada (cents CA par litre)	117,95	115,22	97,59	103,45	107,82

### Autres revenus

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, le total des autres revenus s'est élevé à 129,1 millions \$, soit une diminution de 88,8 millions \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2019. En excluant les revenus de CAPL et l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les autres revenus ont diminué de 69,6 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020. Cette diminution est essentiellement attribuable à la baisse de la demande et des prix de vente de nos produits de carburant pour le secteur de l'aviation.

Pour l'exercice 2020, le total des autres revenus s'est élevé à 766,9 millions \$, soit une diminution de 544,0 millions \$ comparativement à l'exercice 2019. En excluant les revenus de CAPL et l'effet négatif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les autres revenus ont diminué de 496,7 millions \$ pour l'exercice 2020. La diminution est essentiellement attribuable à la cession de nos activités de vente de carburant pour le secteur maritime, au cours du troisième trimestre de l'exercice 2019, qui a eu un impact d'environ 267,0 millions \$, ainsi qu'à la baisse de la demande et des prix de vente de nos produits de carburant pour le secteur de l'aviation.

### Marge brute

Notre marge brute a atteint 2,3 milliards \$ au quatrième trimestre de l'exercice 2020, en hausse de 312,2 millions \$, ou 15,8 %, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2019, en raison essentiellement d'une augmentation de la marge sur le carburant aux États-Unis et en Europe, en partie contrebalancée par l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant pour le transport routier, de la cession de nos intérêts dans CAPL, qui a eu un impact approximatif de 38,0 millions \$, et de l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes qui a eu un impact d'approximativement 29,0 millions \$.

Pour l'exercice 2020, notre marge brute a augmenté de 539,8 millions \$, ou 5,9 %, par rapport à l'exercice 2019. Cette hausse est principalement attribuable aux marges sur le carburant plus élevées aux États-Unis et en Europe ainsi qu'à la croissance organique dans nos activités d'accommodation, en partie contrebalancées par l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes.

### Marge brute sur les marchandises et services

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, notre marge brute sur les marchandises et services a été de 1,1 milliard \$, soit une diminution de 60,5 millions \$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2019. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la marge brute sur les marchandises et services a diminué d'environ 45,0 millions \$, ou 3,9 %, en raison essentiellement de la baisse de l'achalandage dans l'ensemble de notre réseau causée par la COVID-19. Notre marge brute a diminué de 0,9 % aux États-Unis pour s'établir à 33,0 %, de 1,2 % en Europe pour s'établir à 40,6 %, et de 1,2 % au Canada pour s'établir à 31,8 %. Ces performances reflètent les changements dans notre mix de produits vers des catégories à marges plus faibles.

Au cours de l'exercice 2020, notre marge brute sur les marchandises et services s'est établie à 5,0 milliards \$, soit une hausse de 25,2 millions \$ par rapport à l'exercice 2019. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la marge brute sur les marchandises et services a augmenté d'environ 73,0 millions \$, ou 1,5 %. Cette augmentation est principalement attribuable à notre croissance organique en partie contrebalancée par la baisse de l'achalandage dans l'ensemble de notre réseau causée par la COVID-19 à la fin de l'exercice. La marge brute est restée stable aux États-Unis à 33,8 %, alors qu'elle a diminué de 0,3 % en Europe

pour s'établir à 41,5 %, en raison d'un mix de produits différent. Au Canada, elle a diminué de 1,0 % pour s'établir à 32,6 %, principalement en raison de la conversion de magasins Esso du modèle d'agent au modèle corporatif, ainsi que de l'impact d'un mix de produits différent.

#### Marge brute sur le carburant pour le transport routier

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, notre marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 1,2 milliard \$, soit une augmentation de 392,3 millions \$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2019. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la marge brute sur le carburant pour le transport routier pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020 a augmenté d'environ 431,0 millions \$, ou 56,8 %. Notre marge brute sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis a été élevée et s'est établie à 46,88 ¢ par gallon, soit une hausse de 28,37 ¢ par gallon, en raison de la baisse rapide et abrupte du prix du pétrole brut, ainsi qu'en raison de changements dans l'environnement concurrentiel. En Europe, la marge brute sur le carburant pour le transport routier s'est établie à 8,67 ¢ US par litre, soit une hausse de 0,39 ¢ US par litre, tandis qu'au Canada, elle s'est établie à 8,40 ¢ CA par litre, soit une hausse de 0,27 ¢ CA par litre.

Au cours de l'exercice 2020, notre marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 4,5 milliards \$, soit une augmentation de 516,0 millions \$ par rapport à l'exercice 2019. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la marge brute sur le carburant pour le transport routier a augmenté d'environ 612,0 millions \$, ou 15,9 %, en raison des marges plus élevées sur le carburant aux États-Unis et en Europe, partiellement contrebalancées par une diminution de la demande causée par la COVID-19 au cours du quatrième trimestre. La marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 31,19 ¢ par gallon aux États-Unis, de 8,48 ¢ US par litre en Europe et de 7,91 ¢ CA par litre au Canada.

Le tableau suivant fournit certaines informations relatives aux marges brutes sur le carburant pour le transport routier provenant de nos magasins corporatifs aux États-Unis et à l'impact des frais liés aux modes de paiements électroniques pour les huit derniers trimestres, en débutant par le premier trimestre de l'exercice terminé le 28 avril 2019 :

(en cents US par gallon)

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiement électronique	26,86	28,29	27,04	46,88	31,19
Frais liés aux modes de paiement électronique <sup>(1)</sup>	4,70	4,63	4,54	4,97	4,70
Déduction faite des frais liés aux modes de paiement électronique	22,16	23,66	22,50	41,91	26,49
Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiement électronique	22,70	21,88	29,42	18,51	23,60
Frais liés aux modes de paiement électronique <sup>(1)</sup>	4,67	4,55	4,31	4,40	4,50
Déduction faite des frais liés aux modes de paiement électronique	18,03	17,33	25,11	14,11	19,10

(1) Veuillez noter que ces informations ont été redressées pour refléter les frais liés aux modes de paiements électroniques par rapport aux gallons de carburant pour le transport routier provenant des magasins corporatifs plutôt que par rapport au nombre total de gallons de carburant pour le transport routier.

Généralement, durant les cycles économiques normaux, les marges sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis peuvent être volatiles de trimestre en trimestre, mais elles ont historiquement affiché une tendance à la hausse sur de plus longues périodes. En Europe et au Canada, la volatilité des marges et l'incidence des frais liés aux modes de paiement électronique ne sont pas aussi importantes.

#### Marge brute sur les autres revenus

Pour le quatrième trimestre et l'exercice 2020, notre marge brute sur les autres revenus a été de 33,2 millions \$ et 238,5 millions \$, respectivement, soit une diminution de 19,6 millions \$ et de 1,4 million \$ par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice 2019. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, notre marge brute sur les autres revenus a diminué d'environ 6,0 millions \$ et de 5,0 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice 2020, respectivement. Cette baisse est principalement attribuable à une demande plus faible des autres produits de carburant, ainsi qu'à la cession de nos activités de vente de carburant pour le secteur maritime en décembre 2018.

## Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux (« coûts d'exploitation »)

Pour le quatrième trimestre et l'exercice 2020, les coûts d'exploitation ont diminué de 8,0 % et 5,9 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice 2019. En excluant la diminution de la dépense de loyer à la suite de la transition à IFRS 16 ainsi que certains éléments qui ne sont pas considérés comme indicatifs des tendances futures, les coûts d'exploitation ont augmenté de 2,3 % et de 2,8 %, respectivement.

	Période de 12 semaines terminée le 26 avril 2020 (8,0 %)	Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020 (5,9 %)
<b>Variation totale, telle que publiée</b>		
Ajustements :		
Diminution de la dépense de loyer à la suite de la transition à IFRS 16	6,3 %	6,4 %
Diminution générée par l'effet net de la conversion de devises	1,7 %	1,2 %
Diminution des coûts d'exploitation de CAPL	1,6 %	0,6 %
Diminution générée par des frais liés aux modes de paiement électronique moins élevés, excluant les acquisitions	1,1 %	—
Augmentation provenant des coûts d'exploitation additionnels liés aux acquisitions	(0,2 %)	(0,1 %)
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2020	(0,2 %)	(0,1 %)
Diminution des dépenses liées à des règlements et à des ajustements de provisions pour des éléments spécifiques constatés dans les résultats de l'exercice 2019 <sup>(1)</sup>	—	0,4 %
Paiement compensatoire à CAPL pour la cession d'actifs constaté dans les résultats de l'exercice 2019	—	0,2 %
Cession des activités de vente de carburant pour le secteur maritime	—	0,1 %
<b>Variation restante</b>	<b>2,3 %</b>	<b>2,8 %</b>

(1) Au cours de l'exercice 2019, nous avons réglé diverses réclamations et ajusté nos provisions en lien avec des événements spécifiques du trimestre, ce qui a eu une incidence négative de 24,2 millions \$ sur notre bénéfice avant impôts.

La croissance des dépenses découle, entre autres, des dépenses liées à la COVID-19, de l'inflation normale, des coûts de main-d'œuvre plus élevés en raison de la hausse du salaire minimum dans certaines régions et des investissements supplémentaires dans nos magasins pour soutenir nos initiatives stratégiques. Les dépenses liées à la COVID-19 incluent, sans s'y limiter, une prime salariale d'urgence de 2,50 \$ l'heure pour tous les employés rémunérés à taux horaire dans les magasins et les centres de distribution en Amérique du Nord, l'installation de séparateurs en plexiglas et d'autres outils de distanciation sociale dans nos magasins, les frais liés à la désinfection et au nettoyage, ainsi que les masques et gants pour nos employés. Nous continuons de favoriser un contrôle strict des coûts dans l'ensemble de notre organisation, tout en maintenant la qualité du service que nous offrons à nos clients. En excluant la conversion de nos magasins Esso du modèle d'agent au modèle corporatif, la variation restante pour la période de 52 semaines terminées le 26 avril 2020 aurait été de 2,5 %.

## Bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et perte de valeur (BAIIA) et BAIIA ajusté

Au quatrième trimestre de l'exercice 2020, le BAIIA est passé de 655,3 millions \$ à 1,1 milliard \$, soit une augmentation de 65,5 % comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. En excluant les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le BAIIA ajusté du quatrième trimestre de l'exercice 2020 a augmenté de 314,0 millions \$, ou 42,9 %, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, principalement en raison des marges sur le carburant plus élevées aux États-Unis et en Europe, en partie contrebalancées par l'impact négatif de la COVID-19 sur notre achalandage, de la cession de nos intérêts dans CAPL, ainsi que de l'incidence négative nette de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes. La fluctuation des taux de change a eu un impact négatif net d'environ 6,0 millions \$.

Au cours de l'exercice 2020, le BAIIA a augmenté, passant de 3,6 milliards \$ à 4,5 milliards \$, soit une hausse de 26,3 % comparativement à l'exercice précédent. En excluant du BAIIA des exercices 2020 et 2019 les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le BAIIA ajusté de l'exercice 2020 a augmenté de 465,9 millions \$, ou 11,9 %, comparativement à l'exercice précédent, en raison essentiellement des marges de carburant plus élevées aux États-Unis et en Europe, ainsi qu'à la croissance organique dans nos activités d'accommodation, partiellement contrebalancées par l'incidence négative de la COVID-19 sur l'achalandage. La fluctuation des taux de change a eu un impact négatif net d'environ 23,0 millions \$.

Il est à noter que le BAIIA et le BAIIA ajusté ne constituent pas des mesures de la performance reconnues selon les IFRS, mais nous, ainsi que les investisseurs et les analystes, considérons que ces mesures de la performance facilitent l'évaluation de nos activités courantes et de notre capacité à générer des flux de trésorerie afin de financer nos besoins en liquidités, y compris notre programme de dépenses en immobilisations et le paiement de dividendes. Notons que notre méthode de calcul peut différer de celle utilisée par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019	26 avril 2020	28 avril 2019
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle, tel que publié	578,3	289,9	2 357,6	1 821,3
Ajouter :				
Impôts sur les bénéfices	145,4	45,3	545,9	370,9
Frais financiers nets	53,2	78,6	284,5	320,1
Amortissement et perte de valeur	307,4	241,5	1 336,8	1 070,7
<b>BAlIA</b>	<b>1 084,3</b>	<b>655,3</b>	<b>4 524,8</b>	<b>3 583,0</b>
Ajustements :				
Gain net sur la cession d'une portion des opérations américaines de vente en gros de carburant de la société	(41,0)	—	(41,0)	—
Frais d'acquisition	2,9	0,4	6,7	2,2
BAlIA attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	(2,0)	(16,2)	(66,6)	(77,5)
Frais de restructuration attribuables aux actionnaires de la société	0,9	2,6	4,5	10,5
Gain net sur la cession des intérêts de la société dans CAPL	—	—	(61,5)	—
Paiement compensatoire à CAPL pour la cession d'actifs, net des participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	5,0
Gain sur cession des activités de vente de carburant pour le secteur maritime	—	—	—	(3,2)
<b>BAlIA ajusté, tel que publié précédemment</b>	<b>1 045,1</b>	<b>642,1</b>	<b>4 366,9</b>	<b>3 520,0</b>
Incidence estimative pro forma de la transition à IFRS 16 attribuable aux actionnaires de la société	—	89,0	—	381,0
<b>BAlIA ajusté</b>	<b>1 045,1</b>	<b>731,1</b>	<b>4 366,9</b>	<b>3 901,0</b>

## Amortissement et perte de valeur (« amortissement »)

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, notre dépense d'amortissement a augmenté de 65,9 millions \$ comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2019. En excluant les résultats de CAPL ainsi que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, notre dépense d'amortissement a augmenté d'environ 88,0 millions \$, principalement en raison de la dépense d'amortissement additionnelle liée aux actifs au titre de droits d'utilisation découlant de l'adoption d'IFRS 16, dont l'incidence approximative s'est chiffrée à 84,0 millions \$.

Pour l'exercice 2020, notre dépense d'amortissement a augmenté de 266,1 millions \$ comparativement à l'exercice 2019. En excluant les résultats de CAPL, la perte de valeur de 55,0 millions \$ sur le goodwill de CAPL enregistrée au premier trimestre de l'exercice 2019, de même que l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la dépense d'amortissement a augmenté d'environ 368,0 millions \$ pour l'exercice 2020. Cette augmentation est attribuable à la dépense d'amortissement additionnelle liée aux actifs au titre de droits d'utilisation découlant de l'adoption d'IFRS 16, dont l'incidence approximative s'est chiffrée à 356,0 millions \$.

## Frais financiers nets

Les frais financiers nets du quatrième trimestre de l'exercice 2020 ont totalisé 53,2 millions \$, soit une diminution de 25,4 millions \$ comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2019. En excluant les éléments présentés dans le tableau ci-dessous, les frais financiers nets ont diminué de 10,0 millions \$, principalement en raison du coût moyen de notre dette à long terme moins élevé comparativement à celui du quatrième trimestre de l'exercice 2019.

Les frais financiers nets de l'exercice 2020 se sont chiffrés à 284,5 millions \$, soit une diminution de 35,6 millions \$ comparativement à l'exercice 2019. En excluant les éléments présentés dans le tableau ci-dessous, les frais financiers nets ont diminué de 65,7 millions \$, en raison principalement du solde moyen de notre dette à long terme moins élevé suite aux remboursements effectués et du coût moyen moins élevé de cette dernière.

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019	26 avril 2020	28 avril 2019
Frais financiers nets, tel que publié	53,2	78,6	284,5	320,1
Ajustements :				
Gain de change net	22,8	1,1	33,5	5,3
Frais financiers de CAPL	—	(7,7)	(25,6)	(29,3)
Incidence estimative pro forma de la transition à IFRS 16	—	14,0	—	62,0
<b>Frais financiers nets excluant les ajustements ci-dessus</b>	<b>76,0</b>	<b>86,0</b>	<b>292,4</b>	<b>358,1</b>

## Impôts sur les bénéfices

Le quatrième trimestre de l'exercice 2020 affiche un taux d'imposition de 20,1 % comparativement à 13,5 % pour le trimestre correspondant de l'exercice 2019. Le taux d'imposition du quatrième trimestre de l'exercice 2020 inclut un avantage fiscal de 4,6 millions \$ découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés suite à la cession d'une portion de nos opérations américaines de vente en gros de carburant pour le transport routier. En excluant cet ajustement, le taux d'imposition aurait été de 20,7 % au quatrième trimestre de l'exercice 2020, une augmentation comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2019, découlant d'une composition différente de nos bénéfices à travers les diverses juridictions dans lesquelles nous exerçons nos activités.

Pour l'exercice 2020, le taux d'imposition s'est établi à 18,8 % comparativement à 16,9 % pour l'exercice 2019. Le taux d'imposition de l'exercice 2020 inclut un avantage fiscal de 33,6 millions \$ découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés suite à la cession de nos intérêts dans CAPL ainsi que d'une portion de nos opérations américaines de vente en gros de carburant pour le transport routier. En excluant cet ajustement, ainsi que les impacts des deux premières transactions de l'entente d'échange d'actifs de décembre 2018, le taux d'imposition aurait été de 19,9 % pour l'exercice 2020, une augmentation comparativement à l'exercice 2019, découlant d'une composition différente de nos bénéfices à travers les diverses juridictions dans lesquelles nous exerçons nos activités.

	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019	26 avril 2020	28 avril 2019
Taux d'imposition, tel que publié	20,1 %	13,5 %	18,8 %	16,9 %
Ajustements :				
Avantage fiscal découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés	0,6 %	—	1,2 %	—
Incidence fiscale découlant des transactions d'échange d'actifs avec CAPL	—	—	(0,1 %)	—
Avantage fiscal découlant de la baisse du taux d'imposition statutaire en Suède	—	—	—	0,3 %
Taux d'imposition excluant les ajustements ci-dessus	20,7 %	13,5 %	19,9 %	17,2 %

## Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ajusté »)

Le bénéfice net du quatrième trimestre de l'exercice 2020 s'est chiffré à 576,3 millions \$, comparativement à 293,1 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice précédent, soit une augmentation de 283,2 millions \$, ou 96,6 %. Le bénéfice net par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 0,52 \$, comparativement à 0,26 \$ pour l'exercice précédent. La conversion en dollars américains des revenus et dépenses de nos opérations canadiennes et européennes a eu un effet négatif net d'approximativement 2,0 millions \$ sur notre bénéfice net au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2020.

En excluant du bénéfice net du quatrième trimestre de l'exercice 2020 et de celui du quatrième trimestre de l'exercice 2019 les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le bénéfice net ajusté pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020 aurait été d'approximativement 521,0 millions \$, comparativement à 289,0 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2019, soit une augmentation de 232,0 millions \$, ou 80,3 %. Le bénéfice net ajusté par action sur une base diluée aurait été de 0,47 \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, comparativement à 0,26 \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice 2019, soit une augmentation de 80,8 %.

Le bénéfice net de l'exercice 2020 s'est chiffré à 2,4 milliards \$, comparativement à 1,8 milliard \$ pour l'exercice 2019, soit une augmentation de 519,7 millions \$, ou 28,3 %. Le bénéfice net par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 2,09 \$, comparativement à 1,62 \$ pour l'exercice précédent. La conversion en dollars américains des revenus et dépenses de nos opérations canadiennes et européennes a eu un effet négatif net d'approximativement 11,0 millions \$ sur notre bénéfice net pour l'exercice 2020.

En excluant du bénéfice net de l'exercice 2020 et de l'exercice 2019 les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le bénéfice net ajusté pour l'exercice 2020 aurait été d'approximativement 2,2 milliards \$, comparativement à 1,8 milliard \$ pour l'exercice 2019, soit une hausse de 374,0 millions \$, ou 20,3 %. Le bénéfice net ajusté par action sur une base diluée aurait été de 1,97 \$ pour l'exercice 2020, comparativement à 1,63 \$ pour l'exercice 2019, soit une augmentation de 20,9 %.

Le tableau suivant présente un rapprochement du bénéfice net publié au bénéfice net ajusté :

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019	26 avril 2020	28 avril 2019
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société, tel que publié	576,3	293,1	2 353,6	1 833,9
Ajustements :				
Gain net sur la cession d'une portion des opérations américaines de vente en gros de carburant de la société	(41,0)	—	(41,0)	—
Gain de change net	(22,8)	(1,1)	(33,5)	(5,3)
Avantage fiscal découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés	(4,6)	—	(33,6)	—
Frais d'acquisition	2,9	0,4	6,7	2,2
Frais de restructuration attribuables aux actionnaires de la société	0,9	2,6	4,5	10,5
Gain net sur la cession des intérêts de la société dans CAPL	—	—	(61,5)	—
Incidence fiscale découlant des transactions d'échange d'actifs avec CAPL	—	—	2,7	—
Perte de valeur relative au goodwill de CAPL	—	—	—	55,0
Avantage fiscal découlant de la baisse du taux d'imposition statutaire en Suède	—	—	—	(6,2)
Paiement compensatoire à CAPL pour la cession d'actifs, net des participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	5,0
Gain sur cession des activités de vente de carburant pour le secteur maritime	—	—	—	(3,2)
Incidence fiscale des éléments ci-dessus et arrondissements	9,3	—	22,1	(17,9)
Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société, tel que publié précédemment	521,0	295,0	2 220,0	1 874,0
Incidence estimation pro forma de la transition à IFRS 16	—	(6,0)	—	(28,0)
Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société	521,0	289,0	2 220,0	1 846,0

Il est à noter que le bénéfice net ajusté ne constitue pas une mesure de performance reconnue selon les IFRS, mais nous l'utilisons, ainsi que les investisseurs et les analystes, afin d'évaluer la performance sous-jacente de nos activités sur une base comparable. Notons que notre méthode de calcul peut différer de celle utilisée par d'autres sociétés ouvertes.

## Dividendes

Lors de sa réunion du 29 juin 2020, le conseil d'administration a déclaré et approuvé le paiement d'un dividende trimestriel de 7,0 ¢ CA par action pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020 aux actionnaires inscrits le 9 juillet 2020, payable le 23 juillet 2020. Il s'agit d'un dividende déterminé au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada.

Pour l'exercice 2020, le conseil d'administration a déclaré des dividendes totalisant 26,5 ¢ CA par action, une augmentation de 17,8 % par rapport à l'exercice 2019.

## Profil

Couche-Tard est le chef de file de l'industrie canadienne du commerce de l'accommodation. Aux États-Unis, elle est le plus important exploitant indépendant de magasins d'accommodation en fonction du nombre de magasins exploités par la société. En Europe, Couche-Tard est un chef de file du commerce de l'accommodation et du carburant pour le transport routier dans les pays scandinaves (Norvège, Suède et Danemark), dans les pays baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie) ainsi qu'en Irlande, et a une présence importante en Pologne.

Au 26 avril 2020, le réseau de Couche-Tard comptait 9 414 magasins d'accommodation en Amérique du Nord, dont 8 221 offraient du carburant pour le transport routier. Son réseau nord-américain est constitué de 18 unités d'affaires, dont 14 aux États-Unis, couvrant 48 États, et 4 au Canada, qui couvrent les 10 provinces. Environ 109 000 personnes travaillent dans l'ensemble de son réseau et de ses centres de services en Amérique du Nord.

En Europe, Couche-Tard exploite un vaste réseau de vente au détail en Scandinavie, en Irlande, en Pologne, dans les pays baltes et en Russie par le biais de 10 unités d'affaires. Au 26 avril 2020, son réseau comptait 2 710 magasins, dont la majorité offre du carburant pour le transport routier et des produits d'accommodation alors que d'autres sont des stations de carburant automatisées sans employé, n'offrant que du carburant. Couche-Tard offre aussi d'autres produits, y compris du carburant pour le secteur de l'aviation et de l'énergie pour moteurs stationnaires. En incluant les employés travaillant dans les magasins franchisés portant ses bannières, environ 22 000 personnes travaillent dans son réseau du commerce de l'accommodation, ses terminaux et ses centres de services en Europe.

Également, en vertu des contrats de licence, près de 2 350 magasins sont exploités sous la marque Circle K dans 15 autres pays et territoires (Arabie saoudite, Cambodge, Égypte, Émirats arabes unis, Guam, Guatemala, Honduras, Hong Kong,

Indonésie, Jamaïque, Macao, Mexique, Mongolie, Nouvelle-Zélande et Vietnam), ce qui porte à près de 14 500 le nombre de magasins dans le réseau mondial.

Pour plus de renseignements sur Alimentation Couche-Tard inc. ou pour consulter ses états financiers consolidés annuels et le rapport de gestion, rendez-vous à l'adresse : <https://corpo.couche-tard.com>.

## Personnes-ressources :

**Relations investisseurs : Jean Marc Ayas**, gestionnaire, Relations investisseurs

Tél. : 450-662-6632, poste 4619

[relations.investisseurs@couche-tard.com](mailto:relations.investisseurs@couche-tard.com)

**Relations médias : Lisa Koenig**, chef de service, Communications globales

Tél. : 450-662-6632, poste 6611

[communication@couche-tard.com](mailto:communication@couche-tard.com)

Les déclarations contenues dans ce communiqué, qui décrivent les objectifs, les projections, les estimations, les attentes ou les prédictions de Couche-Tard, peuvent constituer des déclarations prospectives au sens des lois sur les valeurs mobilières. Ces déclarations se caractérisent par l'emploi de verbes à la forme affirmative ou négative, tels que « croire », « pouvoir », « devoir », « prévoir », « s'attendre à », « estimer », « présumer », ainsi que d'autres expressions apparentées. Couche-Tard tient à préciser que, par leur nature même, les déclarations prospectives comportent des risques et des incertitudes, et que ses résultats ou les mesures qu'elle adopte pourraient différer considérablement de ceux qui sont indiqués ou sous-entendus dans ces déclarations, ou pourraient avoir une incidence sur le degré de réalisation d'une projection particulière. Parmi les facteurs importants pouvant entraîner une différence considérable entre les résultats réels de Couche-Tard et les projections ou attentes formulées dans les déclarations prospectives, mentionnons les effets de l'intégration d'entreprises acquises et la capacité de concrétiser les synergies projetées, l'incertitude liée à la durée et à la gravité de la pandémie actuelle de COVID-19, les fluctuations des marges sur les ventes d'essence, la concurrence dans les secteurs de l'accommodation et du carburant, les variations de taux de change ainsi que d'autres risques décrits en détail de temps à autre dans les rapports déposés par Couche-Tard auprès des autorités en valeurs mobilières du Canada et des États-Unis. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, Couche-Tard nie toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser des énoncés prospectifs, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Enfin, l'information prospective contenue dans ce document est basée sur l'information disponible en date de sa publication.

## Webémission sur les résultats le 30 juin 2020, à 8 h (HAE)

---

Couche-Tard invite les analystes connus de la société à faire parvenir, avant 19 h (HAE), le 29 juin 2020, leurs deux questions auprès de la direction à [relations.investisseurs@couche-tard.com](mailto:relations.investisseurs@couche-tard.com).

Les analystes financiers, investisseurs, médias et toute autre personne intéressée à écouter la webémission sur les résultats de Couche-Tard pourront le faire le 30 juin 2020, à 8 h (HAE), en se rendant sur le site Internet de la société, au <https://corpo.couche-tard.com>, sous la rubrique « [Relations investisseurs/Présentations corporatives](#) » ou en signalant le 1-866-865-3087 ou le 1-647-427-7450, suivi par le code d'accès 7266314#.

**Rediffusion** : Les personnes qui sont dans l'impossibilité d'écouter la webémission en direct pourront écouter l'enregistrement qui sera disponible sur le site Internet de la société pour une période de 90 jours suivant la webémission.