



---

## ALIMENTATION COUCHE-TARD ANNONCE SES RÉSULTATS DU QUATRIÈME TRIMESTRE ET DE L'EXERCICE 2021

---

### Quatrième trimestre 2021

- Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») atteignant 563,9 millions \$, ou 0,52 \$ par action sur une base diluée pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, comparativement à 576,3 millions \$, ou 0,52 \$ par action sur une base diluée pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020. Le bénéfice net ajusté<sup>1</sup> s'est élevé à approximativement 564,0 millions \$, comparativement à 520,0 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020. Le bénéfice net ajusté par action dilué<sup>1</sup> s'est élevé à 0,52 \$, représentant une augmentation de 10,6 %, par rapport à 0,47 \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Le quatrième trimestre de l'exercice financier 2021 marque une année complète depuis le début de la pandémie de COVID-19 ainsi que des impacts reliés. Au cours du trimestre, les résultats ont varié selon les régions, certaines ayant vu une levée progressive des mesures de restrictions sociales tandis que d'autres continuaient de les subir. Nos activités d'accommodation ont bien performé sur un horizon de deux ans et les catégories les plus affectées par la COVID-19, telles que notre offre alimentaire, affichent une tendance positive. Les marges de carburant sont demeurées supérieures à celles de 2019, même si le volume de carburant est quant à lui toujours inférieur, étant donné qu'il continue d'être impacté par le télétravail et l'évolution des restrictions locales.
- Revenus totaux tirés des marchandises et services de 3,7 milliards \$, soit une augmentation de 15,2 %. Augmentation des ventes de marchandises par magasin comparable de 8,1 % aux États-Unis, de 9,7 % en Europe et dans les autres régions et de 1,6 % au Canada. Une solide performance, particulièrement en considérant la croissance des ventes de marchandises par magasin comparable sur un horizon de deux ans.
- La marge brute sur les marchandises et services a diminué de 0,7 % aux États-Unis pour s'établir à 31,8 %, de 0,1 % au Canada pour s'établir à 31,0 %, et de 2,5 % en Europe et dans les autres régions pour s'établir à 38,1 %, laquelle a été affectée par l'intégration de Circle K Hong Kong. La marge brute aux États-Unis et au Canada a été affectée par des ajustements sur les stocks de 26,4 millions \$ et de 3,2 millions \$, respectivement, principalement causés par des items spécifiques associés à la COVID-19. Excluant ces ajustements sur les stocks, la marge brute aux États-Unis et au Canada aurait été de 32,8 % et 31,6 %, respectivement, impactée par un mix de produits favorable.
- Le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a augmenté de 5,4 % aux États-Unis, de 3,6 % en Europe et dans les autres régions et de 4,9 % au Canada, en raison d'une demande pour le carburant plus élevée par rapport au trimestre comparatif.
- Diminution de la marge brute sur le carburant pour le transport routier de 10,48 ¢ par gallon aux États-Unis, pour s'établir à 34,45 ¢ par gallon, en raison de la marge inhabituellement élevée du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Augmentation de la marge brute sur le carburant de 2,18 ¢ US par litre en Europe et dans les autres régions, pour s'établir à 10,85 ¢ US par litre, et de 2,56 ¢ CA par litre au Canada, pour s'établir à 10,92 ¢ CA par litre.
- L'analyse de la marge brute sur un horizon de deux ans offre un aperçu supplémentaire en raison de la volatilité des différents indicateurs de performance. En excluant l'impact de CAPL et Circle K Hong Kong, la marge brute sur les marchandises et services ainsi que sur le carburant pour le transport routier est plus élevée de 4,2 % et de 42,5 %, respectivement, comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2019, soit avant la pandémie.
- Subséquemment à la fin du trimestre, émission avec succès de billets de premier rang non garantis, libellés en dollars américains, totalisant 1,0 milliard \$, incluant une tranche inaugurale d'obligations vertes de 350,0 millions \$.

---

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à ces mesures de performance non reconnues par les IFRS.

## Exercice 2021

- Bénéfice net par action sur une base diluée de 2,44 \$, comparativement à 2,09 \$ pour l'exercice 2020, soit une hausse de 16,7 %, tandis que le bénéfice net ajusté par action dilué<sup>1</sup> s'est élevé à 2,45 \$, comparativement à 1,97 \$ pour l'exercice 2020, soit une augmentation de 24,4 %.
- Réalisation complète du régime d'achat d'actions du 24 novembre 2020, avec des rachats de 1,1 \$ milliard, incluant 550,4 millions \$ durant le quatrième trimestre de l'exercice 2021. Subséquemment à la fin du trimestre, la société a mis en place un nouveau régime d'achat d'actions, qui permettra de racheter jusqu'à 4,0 % des actions à droit de vote subalterne de catégorie B détenues dans le public. En vertu du nouveau régime, des rachats d'actions ont été effectués pour un montant net de 299,2 millions \$.
- Augmentation du dividende annuel de 25,5 %, passant de 26,5 ¢ CA à 33,25 ¢ CA.
- Amélioration du rendement des capitaux investis<sup>1</sup>, qui est passé de 15,0 % à 15,9 %, sur une base pro forma.
- Amélioration du ratio d'endettement<sup>1</sup>, passant de 1,54 : 1 à 1,32 : 1, grâce à de solides résultats.

**Laval (Québec) Canada – le 29 juin 2021** – Pour son quatrième trimestre terminé le 25 avril 2021, 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 563,9 millions \$, soit un bénéfice par action de 0,52 \$ sur une base diluée. Les résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2021 ont été affectés par une dépense de 29,1 millions \$ avant impôts suite à la remise d'un avis de remboursement anticipé de billets de premier rang non garantis, un gain sur cession de 26,6 millions \$ avant impôts en lien avec la disposition d'une propriété située à Toronto, au Canada, des frais d'acquisition avant impôts de 1,5 million \$, ainsi que par une perte de change nette de 1,1 million \$ avant impôts. Les résultats du trimestre correspondant 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, ainsi que des frais d'acquisition de 2,9 millions \$ avant impôts. En excluant ces éléments, le bénéfice net ajusté<sup>1</sup> s'est élevé à approximativement 564,0 millions \$, ou 0,52 \$ par action sur une base diluée, pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, comparativement à 520,0 millions \$, ou 0,47 \$ par action sur une base diluée, pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, soit une augmentation du bénéfice net ajusté par action dilué<sup>1</sup> de 10,6 %. Cette augmentation est attribuable à la croissance organique des activités d'accommodation, à une demande plus élevée pour le carburant, à une diminution des frais d'exploitation et des frais financiers nets, ainsi qu'à l'impact positif net de la conversion en dollars américains des opérations canadiennes et européennes, partiellement contrebalancés par une diminution des marges sur le carburant pour le transport routier. Les données financières sont exprimées en dollars US, sauf indication contraire.

« Dans l'ensemble, nous avons connu un solide quatrième trimestre, au cours duquel les régions qui ont vécu un assouplissement des restrictions ont vu leurs résultats s'améliorer. Alors que l'achalandage est à la hausse dans l'ensemble de nos magasins, nous observons des tendances positives au niveau des ventes de marchandises et des volumes de carburant par magasin comparable. Bien que les volumes de carburant demeurent affectés par les mesures de restriction, la situation s'est améliorée dans certaines régions, particulièrement aux États-Unis, où les habitudes de conduite commencent à retourner à la normale. Nous avons également continué à réaliser de bonnes marges sur le carburant dans toutes les régions de notre réseau, malgré une augmentation des coûts d'achat. Encore une fois durant ce trimestre, quinze mois après le début de la pandémie, nos équipes opérationnelles ont accompli un travail exceptionnel, par leur engagement soutenu envers notre entreprise et nos clients. Durant mes presque sept années en tant que chef de la direction, je n'ai jamais été aussi fier de nos équipes que lors de cette dernière année », a déclaré Brian Hannasch, président et chef de la direction d'Alimentation Couche-Tard.

« Ce très bon trimestre clôt une année remarquable tant sur le plan financier qu'opérationnel, malgré les difficultés que la pandémie a causées à nos clients, nos employés et nos fournisseurs. À travers notre réseau mondial, nous avons réalisé des progrès notables en ce qui concerne notre stratégie d'accélération de la croissance organique, en améliorant notre offre de produits alimentaires frais, nos connaissances au niveau de l'analytique des données, et notre capacité d'approvisionnement et de transport du carburant. Nous avons également réinventé et étendu nos marques, en les modernisant et en les rendant reconnaissables à tous les niveaux pour les clients, et avons facilité l'expérience client à travers l'expansion des options de paiement « sans friction ». Avec l'acquisition de Circle K Hong Kong, nous avons pu faire notre entrée sur le marché dynamique de l'Asie et, avec notre laboratoire en Norvège, nous continuons de faire avancer notre ambition de devenir le leader mondial de solutions pour véhicules électriques. Notre capacité à rester agile, concentré, innovateur et engagé dans notre stratégie à long terme nous a permis d'être prêt pour un avenir encore plus fort », a conclu Brian Hannasch.

Claude Tessier, chef de la direction financière, a ajouté : « Alors que nous terminons une autre bonne année, je tiens à souligner certaines de nos principales réalisations au cours des douze derniers mois. Dans un environnement particulièrement

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à ces mesures de performance non reconnues par les IFRS.

difficile, dans lequel nos volumes de carburant ont connu une diminution significative, nous avons maintenu nos objectifs de rentabilité et notre discipline au niveau du contrôle des dépenses et de la gestion de la trésorerie. Nous avons également continué d'investir dans notre entreprise pour la préparer pour l'avenir et à un retour éventuel à des niveaux d'achalandage d'avant la pandémie. La structure de capital que nous avons minutieusement mise en place nous a bien servis durant la dernière année, alors que nous avons été en mesure de soutenir et protéger les membres de notre équipe, ainsi que nos clients, tout en continuant de créer de la valeur pour nos actionnaires. »

## Événements importants du quatrième trimestre de l'exercice 2021

- Le quatrième trimestre de l'exercice financier 2021 marque une année complète depuis le début de la pandémie de COVID-19 ainsi que des impacts reliés. Au cours du trimestre, les résultats ont varié selon les régions, certaines ayant vu une levée progressive des mesures de restrictions sociales tandis que d'autres continuaient de les subir. Nos activités d'accommodation ont bien performé sur un horizon de deux ans et les catégories les plus affectées par la COVID-19, telles que notre offre alimentaire, affichent une tendance positive. Les marges de carburant sont demeurées supérieures à celles de 2019, même si le volume de carburant est quant à lui toujours inférieur, étant donné qu'il continue d'être impacté par le télétravail et l'évolution des restrictions locales. Du point de vue des frais d'exploitation, alors que nous continuons de promouvoir et de soutenir le bien-être de nos employés et clients, nos projets d'optimisation des coûts et les subventions gouvernementales ont eu un impact favorable sur nos coûts d'exploitation.

L'analyse de la marge brute sur un horizon de deux ans offre un aperçu supplémentaire en raison de la volatilité des différents indicateurs de performance. En excluant l'impact de CAPL et Circle K Hong Kong, la marge brute sur les marchandises et services ainsi que sur le carburant pour le transport routier est plus élevée de 4,2 % et de 42,5 %, respectivement, comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2019, soit avant la pandémie.

- Durant le trimestre, un principal d'un montant de 26,1 millions \$ CA (20,3 millions \$) de débentures convertibles a été converti en actions ordinaires de Fire & Flower Holdings Corp. (« Fire & Flower »), augmentant ainsi notre participation à environ 20,0 %.
- Nous avons disposé d'une propriété située à Toronto, au Canada, pour une contrepartie en espèces de 31,5 millions \$ et avons comptabilisé un gain sur cession de 26,6 millions \$.
- Durant le quatrième trimestre et l'exercice 2021, en vertu du régime d'achat d'actions du 24 novembre 2020, nous avons racheté 17 409 619 et 33 336 141 actions à droit de vote subalterne de catégorie B, respectivement. Ces rachats ont été conclus pour des montants nets de 550,4 millions \$ et 1,1 milliard \$, respectivement. À la suite de l'atteinte de la limite de rachat autorisée, le programme a pris fin avant sa date d'échéance. Le 21 avril 2021, la Bourse de Toronto a approuvé la mise en place d'un nouveau régime de rachat d'actions (« nouveau régime »), qui est entré en vigueur le 26 avril 2021. Le nouveau régime nous permet de racheter jusqu'à 4,0 % de nos actions à droit de vote subalterne de catégorie B détenues dans le public. Subséquemment à la fin de l'exercice 2021, nous avons racheté 8 471 000 actions à droit de vote subalterne de catégorie B en vertu du nouveau régime, pour un montant net de 299,2 millions \$.
- Subséquemment à la fin du trimestre, nous avons émis des billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains totalisant 1,0 milliard \$, se composant d'une tranche de 650,0 millions \$ ayant un taux du coupon de 3,439 % et échéant en 2041, ainsi que d'une tranche d'obligations vertes de 350,0 millions \$ ayant un taux du coupon de 3,625 % et échéant en 2051. Un montant égal au produit net des obligations vertes sera utilisé pour financer ou refinancer nos projets environnementaux, nouveaux ou existants, ainsi que nos initiatives communautaires, ce qui renforcera notre engagement envers un avenir plus responsable. Le produit restant, ainsi que la trésorerie disponible, ont été utilisés pour rembourser intégralement, avant échéance, nos billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains de 1,0 milliard \$, qui devaient arriver à échéance le 26 juillet 2022. Suite à la remise d'un avis de remboursement le 14 avril 2021, nous avons comptabilisé une dépense de 29,1 millions \$ aux résultats de l'exercice 2021, qui inclut une prime de remboursement anticipé de 27,7 millions \$.

## Changements à notre réseau au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2021

- Le 22 mars 2021, nous avons conclu une entente visant la vente de 49 magasins situés en Oklahoma, aux États-Unis, à Casey's General Stores Inc. pour une contrepartie en espèces d'approximativement 39,0 millions \$. La clôture de cette transaction a eu lieu subséquemment à la fin de l'exercice. Au 25 avril 2021, tous ces magasins étaient classés comme détenus en vue de la vente.

Le 22 mars 2021, nous avons aussi annoncé notre intention de vendre certains magasins répartis dans 25 états aux États-Unis et dans 6 provinces au Canada. Nous prévoyons que ces magasins seront vendus à divers acheteurs au cours de l'exercice financier 2022. La décision de céder ces magasins est basée sur les résultats d'un examen stratégique de notre réseau. Au 25 avril 2021, 264 magasins aux États-Unis et 37 magasins au Canada étaient classés comme détenus en vue de la vente.

- Nous avons fait l'acquisition de 2 magasins corporatifs, ce qui porte le total à 26 magasins corporatifs dans le cadre de diverses transactions depuis le début de l'exercice 2021.
- Nous avons complété la construction de 23 magasins et la relocalisation ou la reconstruction de 11 magasins, ce qui porte le total à 95 magasins depuis le début de l'exercice 2021. Au 25 avril 2021, 48 autres magasins étaient en construction et devraient ouvrir dans les prochains trimestres.

### Sommaire du mouvement dans notre réseau de magasins durant le quatrième trimestre et l'exercice 2021

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des magasins de notre réseau au cours de la période de 12 semaines terminée le 25 avril 2021 :

Types de magasins	Période de 12 semaines terminée le 25 avril 2021				
	Corporatifs	CODO	DODO	Franchisés et autres affiliés	Total
Nombre de magasins au début de la période	9 978	402	693	1 250	12 323
Acquisitions	2	—	—	3	5
Ouvertures / constructions / ajouts	23	—	7	22	52
Fermetures / dispositions / retraits	(28)	(2)	(3)	(19)	(52)
Conversion de magasins	1	(2)	—	1	—
<b>Nombre de magasins à la fin de la période</b>	<b>9 976</b>	<b>398</b>	<b>697</b>	<b>1 257</b>	<b>12 328</b>
Magasins Circle K exploités sous licence					1 894
<b>Nombre total de magasins dans le réseau</b>					<b>14 222</b>
Nombre de stations de carburant automatisées incluses dans le solde de fin de période	981	—	10	—	991

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des magasins de notre réseau au cours de la période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021 :

Types de magasins	Période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021				
	Corporatifs	CODO	DODO	Franchisés et autres affiliés	Total
Nombre de magasins au début de la période	9 691	453	689	1 291	12 124
Acquisitions	367	—	1	12	380
Ouvertures / constructions / ajouts	65	1	32	74	172
Fermetures / dispositions / retraits	(143)	(39)	(43)	(123)	(348)
Conversion de magasins	(4)	(17)	18	3	—
<b>Nombre de magasins à la fin de la période</b>	<b>9 976</b>	<b>398</b>	<b>697</b>	<b>1 257</b>	<b>12 328</b>
Magasins Circle K exploités sous licence					1 894
<b>Nombre total de magasins dans le réseau</b>					<b>14 222</b>

## Données sur les 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	
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020
<b>Moyenne pour la période</b>				
Dollar canadien	<b>0,7930</b>	0,7275	<b>0,7630</b>	0,7494
Couronne norvégienne	<b>0,1178</b>	0,1005	<b>0,1110</b>	0,1096
Couronne suédoise	<b>0,1181</b>	0,1016	<b>0,1141</b>	0,1038
Couronne danoise	<b>0,1611</b>	0,1467	<b>0,1577</b>	0,1485
Zloty	<b>0,2631</b>	0,2485	<b>0,2610</b>	0,2568
Euro	<b>1,1979</b>	1,0953	<b>1,1742</b>	1,1087
Rouble	<b>0,0133</b>	0,0141	<b>0,0135</b>	0,0153
Dollar de Hong Kong <sup>(1)</sup>	<b>0,1288</b>	—	<b>0,1289</b>	—

(1) Pour la période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021, calculée en prenant la moyenne des taux de change à la clôture de chaque jour de la période indiquée, à partir du 21 décembre 2020.

## Changement au classement des coûts de logistique interne

Durant l'exercice terminé le 25 avril 2021, nous avons modifié le classement des coûts de logistique interne, qui étaient précédemment inclus au poste des Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux, et qui sont maintenant inclus au poste Coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur dans les états des résultats consolidés. Ce changement de classement a pour but de mieux refléter tous les coûts engagés dans notre chaîne d'approvisionnement pour acheminer nos produits à leur point de vente. Ce changement de classement a été appliqué de façon rétroactive, et les chiffres correspondants pour l'exercice terminé le 26 avril 2020 ont été ajustés afin de tenir compte de ce changement, qui n'a eu aucune incidence sur le bénéfice net et le bénéfice net par action.

De plus, nous avons modifié le calcul de l'indicateur clé de performance relié à la marge brute sur le carburant pour le transport routier pour l'Amérique du Nord. La marge brute sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis et au Canada inclut maintenant toutes nos activités reliées au carburant pour le transport routier, incluant les activités de vente en gros et de franchises, lesquelles présentent habituellement une marge inférieure à celle des magasins corporatifs. Comme divulgué, cet indicateur clé de performance pour l'Europe et les autres régions incluait déjà la totalité des opérations reliées au carburant pour le transport routier.

Veuillez vous référer à la section « Changement au classement des coûts de logistique interne » du rapport de gestion de 2021 pour plus d'informations sur l'impact de ces changements.

## Analyse sommaire des résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice 2021

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 25 avril 2021 et le 26 avril 2020. Les résultats de nos opérations en Asie sont inclus sous Europe et autres régions. CAPL désigne CrossAmerica Partners LP.

	Périodes de 12 semaines terminées le			Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020, ajustée <sup>(3)</sup>	Variation %	25 avril 2021	26 avril 2020, ajustée <sup>(3)</sup>	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	2 627,2	2 433,8	7,9	11 489,9	10 918,4	5,2
Europe et autres régions	551,9	312,9	76,4	1 830,8	1 416,3	29,3
Canada	545,4	486,7	12,1	2 552,3	2 302,7	10,8
CAPL	—	—	—	—	29,6	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(0,8)	(100,0)
Total des revenus tirés des marchandises et services	3 724,5	3 233,4	15,2	15 873,0	14 666,2	8,2
Ventes de carburant pour le transport routier :						
États-Unis	5 624,1	4 304,1	30,7	19 594,7	25 724,8	(23,8)
Europe et autres régions	1 803,0	1 360,4	32,5	6 295,3	7 481,1	(15,9)
Canada	923,1	660,2	39,8	3 515,3	4 415,7	(20,4)
CAPL	—	—	—	—	1 365,7	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(288,0)	(100,0)
Total des ventes de carburant pour le transport routier	8 350,2	6 324,7	32,0	29 405,3	38 699,3	(24,0)
Autres revenus <sup>(2)</sup> :						
États-Unis	10,0	8,8	13,6	44,3	36,9	20,1
Europe et autres régions	151,2	115,7	30,7	419,3	652,0	(35,7)
Canada	1,5	4,6	(67,4)	18,2	21,3	(14,6)
CAPL	—	—	—	—	65,6	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(8,9)	(100,0)
Total des autres revenus	162,7	129,1	26,0	481,8	766,9	(37,2)
<b>Total des ventes</b>	<b>12 237,4</b>	<b>9 687,2</b>	<b>26,3</b>	<b>45 760,1</b>	<b>54 132,4</b>	<b>(15,5)</b>
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)(4)</sup> :						
États-Unis	834,7	790,7	5,6	3 798,7	3 641,2	4,3
Europe et autres régions	210,3	127,0	65,6	716,2	587,6	21,9
Canada	169,2	151,3	11,8	800,2	733,2	9,1
CAPL	—	—	—	—	6,8	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(0,8)	(100,0)
Marge brute totale sur les marchandises et services	1 214,2	1 069,0	13,6	5 315,1	4 968,0	7,0
Marge brute sur le carburant pour le transport routier <sup>(4)</sup> :						
États-Unis	717,0	895,7	(20,0)	3 095,2	3 103,3	(0,3)
Europe et autres régions	264,3	206,2	28,2	1 119,7	932,0	20,1
Canada	94,3	63,4	48,7	391,6	344,2	13,8
CAPL	—	—	—	—	57,5	(100,0)
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	1 075,6	1 165,3	(7,7)	4 606,5	4 437,0	3,8
Marge brute sur les autres revenus <sup>(2)(4)</sup> :						
États-Unis	10,7	8,8	21,6	44,2	36,9	19,8
Europe et autres régions	32,5	19,8	64,1	131,2	123,6	6,1
Canada	1,5	4,6	(67,4)	18,3	21,2	(13,7)
CAPL	—	—	—	—	65,7	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(8,9)	(100,0)
Marge brute totale sur les autres revenus	44,7	33,2	34,6	193,7	238,5	(18,8)
<b>Marge brute totale<sup>(4)</sup></b>	<b>2 334,5</b>	<b>2 267,5</b>	<b>3,0</b>	<b>10 115,3</b>	<b>9 643,5</b>	<b>4,9</b>
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux						
Excluant CAPL <sup>(9)</sup>	1 246,7	1 209,8	3,1	5 148,6	5 189,7	(0,8)
CAPL	—	—	—	—	46,8	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(9,2)	(100,0)
Total des frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	1 246,7	1 209,8	3,1	5 148,6	5 227,3	(1,5)
Gain sur la cession d'immobilisations et d'autres actifs						
Amortissement et perte de valeur	(18,5)	(19,3)	(4,1)	(67,8)	(83,1)	(18,4)
Excluant CAPL	344,9	307,4	12,2	1 358,9	1 282,9	5,9
CAPL	—	—	—	—	53,9	(100,0)
Total de l'amortissement et perte de valeur	344,9	307,4	12,2	1 358,9	1 336,8	1,7
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>761,4</b>	<b>769,6</b>	<b>(1,1)</b>	<b>3 675,6</b>	<b>3 137,7</b>	<b>17,1</b>
Excluant CAPL	761,4	769,6	(1,1)	3 675,6	3 137,7	17,1
CAPL	—	—	—	—	25,3	(100,0)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	—	—	—	(0,5)	(100,0)
Bénéfice d'exploitation total	761,4	769,6	(1,1)	3 675,6	3 162,5	16,2
Frais financiers nets	71,7	53,2	34,8	342,5	284,5	20,4
<b>Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle</b>	<b>563,9</b>	<b>578,3</b>	<b>(2,5)</b>	<b>2 705,5</b>	<b>2 357,6</b>	<b>14,8</b>
Bénéfice net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	—	(2,0)	(100,0)	—	(4,0)	(100,0)
<b>Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société</b>	<b>563,9</b>	<b>576,3</b>	<b>(2,2)</b>	<b>2 705,5</b>	<b>2 353,6</b>	<b>15,0</b>

	Périodes de 12 semaines terminées le			Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020, ajustée <sup>(3)</sup>	Variation %	25 avril 2021	26 avril 2020, ajustée <sup>(3)</sup>	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	0,52	—	2,45	2,10	16,7
Bénéfice net par action dilué (dollars par action)	0,52	0,52	—	2,44	2,09	16,7
Bénéfice net ajusté par action dilué (dollars par action) <sup>(4)(9)</sup>	0,52	0,47	10,6	2,45	1,97	24,4
<b>Autres données d'exploitation – excluant CAPL :</b>						
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)</sup> :						
Consolidée <sup>(3)</sup>	32,6 %	33,1 %	(0,5)	33,5 %	33,9 %	(0,4)
États-Unis <sup>(3)</sup>	31,8 %	32,5 %	(0,7)	33,1 %	33,3 %	(0,2)
Europe et autres régions	38,1 %	40,6 %	(2,5)	39,1 %	41,5 %	(2,4)
Canada <sup>(3)</sup>	31,0 %	31,1 %	(0,1)	31,4 %	31,8 %	(0,4)
Croissance (diminution) des ventes de marchandises par magasin comparable <sup>(5)</sup> :						
États-Unis <sup>(6)</sup>	8,1 %	(0,5 %)		5,6 %	2,1 %	
Europe et autres régions <sup>(7)</sup>	9,7 %	(6,5 %)		6,1 %	0,1 %	
Canada <sup>(6)</sup>	1,6 %	4,7 %		9,5 %	2,8 %	
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis (cents par gallon) <sup>(3)</sup>	34,45	44,93	(23,3)	35,28	29,62	19,1
Europe et autres régions (cents par litre)	10,85	8,67	25,1	10,99	8,48	29,6
Canada (cents CA par litre) <sup>(3)</sup>	10,92	8,36	30,6	10,36	7,88	31,5
Volume total de carburant pour le transport routier vendu :						
États-Unis (millions de gallons)	2 081,5	1 993,5	4,4	8 772,8	10 476,1	(16,3)
Europe et autres régions (millions de litres)	2 436,4	2 378,9	2,4	10 191,8	10 990,3	(7,3)
Canada (millions de litres)	1 089,6	1 035,7	5,2	4 952,6	5 815,6	(14,8)
Croissance (diminution) du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable <sup>(5)</sup> :						
États-Unis	5,4 %	(18,3 %)		(12,9 %)	(3,9 %)	
Europe et autres régions	3,6 %	(13,4 %)		(6,4 %)	(3,9 %)	
Canada	4,9 %	(23,5 %)		(14,9 %)	(6,0 %)	

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

**Données tirées du bilan :**

	Au 25 avril 2021	Au 26 avril 2020	Variation \$
Actif total	28 394,5	25 679,5	2 715,0
Dettes portant intérêt <sup>(8)</sup>	9 602,0	10 379,3	(777,3)
Capitaux propres	12 180,9	10 066,6	2 114,3
<b>Ratios d'endettement<sup>(4)</sup> :</b>			
Dettes nettes portant intérêt / capitalisation totale <sup>(8)</sup>	0,35 : 1	0,40 : 1	
Ratio d'endettement <sup>(9)</sup>	1,32 : 1	1,54 : 1	
<b>Rentabilité<sup>(4)</sup> :</b>			
Rendement des capitaux propres	24,3 %	24,8 %	
Rendement des capitaux investis	15,9 %	15,0 %	

- (1) Comprend les revenus tirés des redevances de franchisage, des royalties et des remises sur certains achats effectués par les franchisés et les affiliés ainsi que de la vente en gros de marchandises. Les redevances de franchisage des magasins internationaux sous licence sont incluses sous les États-Unis.
- (2) Comprend les revenus tirés de la location d'actifs et de la vente de carburant pour le secteur de l'aviation et d'énergie pour les moteurs stationnaires.
- (3) Veuillez vous référer à la section « Changement au classement des coûts de logistique interne » pour plus d'informations sur les changements affectant les périodes comparatives.
- (4) Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à ces mesures de performance non reconnues par les IFRS.
- (5) 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 et dans les autres régions est calculée en devises locales.
- (6) Pour les magasins corporatifs seulement.
- (7) Comprend la croissance des ventes de marchandises par magasin comparable de Circle K Hong Kong à partir du 21 décembre 2020.
- (8) 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.
- (9) Les données de l'exercice précédent, tels que le BAIIA ajusté, le bénéfice net ajusté ainsi que le bénéfice net ajusté par action dilué (se référer à la note de bas de page 4 ci-dessus) ont été ajustées pour retirer les frais de restructuration. Cet ajustement n'a eu aucun impact sur le ratio d'endettement au 26 avril 2020. De plus, les frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux excluant CAPL pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 26 avril 2020 incluent dorénavant les frais de restructuration qui étaient précédemment présentés sur une ligne distincte.

## Chiffre d'affaires

Notre chiffre d'affaires a atteint 12,2 milliards \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, en hausse de 2,6 milliards \$, soit une augmentation de 26,3 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2020. Cette performance est principalement attribuable à un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier plus élevé, à l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus de nos opérations canadiennes et européennes, qui a eu un impact d'approximativement 309,0 millions \$, à une demande plus élevée pour le carburant ainsi qu'à la croissance organique des ventes de marchandises et services.

Pour l'exercice 2021, notre chiffre d'affaires a diminué de 8,4 milliards \$, ou 15,5 % par rapport à l'exercice 2020, principalement attribuable à l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant, à un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé, à la cession de nos intérêts dans CAPL, qui a eu un impact d'approximativement 1,2 milliard \$, ainsi qu'à la disposition d'une portion de nos opérations américaines de vente en gros de carburant durant l'exercice 2020, partiellement contrebalancés par la croissance organique des ventes de marchandises et services et l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus de nos opérations canadiennes et européennes.

### Revenus tirés des marchandises et services

Le total des revenus tirés des marchandises et services s'est élevé à 3,7 milliards \$ au quatrième trimestre de l'exercice 2021, soit une augmentation de 491,1 millions \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2020. En excluant l'effet positif 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 411,0 millions \$, ou 12,7 %. Cette augmentation est principalement attribuable à la croissance organique des ventes de marchandises et services, ainsi qu'à la contribution des acquisitions, qui a totalisé environ 165,0 millions \$. Les ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 8,1 % aux États-Unis, de 9,7 % en Europe et dans les autres régions, et de 1,6 % au Canada.

Au cours de l'exercice 2021, les revenus de marchandises et services ont augmenté de 1,2 milliard \$ comparativement à l'exercice 2020. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet positif 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 1,1 milliard \$, ou 7,6 %. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation du panier moyen des consommateurs, qui a plus que compensé la faiblesse continue de l'achalandage, ainsi qu'à la contribution des acquisitions, qui a totalisé environ 269,0 millions \$. La croissance des ventes de marchandises par magasin comparable a été de 5,6 % aux États-Unis, de 6,1 % en Europe et dans les autres régions et de 9,5 % au Canada.

### Ventes de carburant pour le transport routier

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, le total des ventes de carburant pour le transport routier s'est élevé à 8,4 milliards \$, soit une augmentation de 2,0 milliards \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2020. En excluant l'effet positif 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 augmenté d'environ 1,8 milliard \$, ou 28,6 %. Cette augmentation est principalement due à un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier plus élevé, qui a eu un impact positif d'approximativement 1,5 milliard \$, ainsi qu'à une demande plus élevée pour le carburant. Le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a augmenté de 5,4 % aux États-Unis, de 3,6 % en Europe et dans les autres régions et de 4,9 % au Canada. La demande de carburant continue cependant d'être affectée par les mesures de restrictions sociales et le télétravail qui continue d'être mis de l'avant dans les différentes régions dans lesquelles nous exerçons nos activités.

Pour l'exercice 2021, les ventes de carburant pour le transport routier ont diminué de 9,3 milliards \$ comparativement à l'exercice 2020. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL ainsi que l'effet positif 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 8,7 milliards \$, ou 23,1 %. Cette diminution est principalement attribuable à l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant, à un prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé, ce qui a eu un effet négatif d'approximativement 3,3 milliards \$, ainsi qu'à la disposition d'une portion de nos opérations américaines de vente en gros de carburant durant l'exercice 2020. Le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 12,9 % aux États-Unis, de 6,4 % en Europe et dans les autres régions et de 14,9 % 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 26 avril 2020 :

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 25 avril 2021					
États-Unis (dollars US par gallon)	2,04	2,14	2,16	2,72	2,26
Europe et autres régions (cents US par litre)	56,89	63,19	65,84	79,29	66,42
Canada (cents CA par litre)	86,89	92,00	92,54	108,99	94,78
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 et autres régions (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

### Autres revenus

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, le total des autres revenus s'est élevé à 162,7 millions \$, soit une augmentation de 33,6 millions \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2020. En excluant l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les autres revenus ont augmenté de 21,0 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une augmentation de la demande et des prix de vente des autres produits de carburant.

Pour l'exercice 2021, le total des autres revenus s'est élevé à 481,8 millions \$, soit une diminution de 285,1 millions \$ comparativement à l'exercice 2020. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos opérations canadiennes et européennes, les autres revenus ont diminué d'approximativement 266,0 millions \$ pour l'exercice 2021, principalement en raison de la baisse de la demande et des prix de vente des autres produits de carburant.

### **Marge brute<sup>1</sup>**

Notre marge brute a atteint 2,3 milliards \$ au quatrième trimestre de l'exercice 2021, en hausse de 67,0 millions \$, ou 3,0 %, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2020. Cette performance est essentiellement attribuable à la croissance organique des ventes de marchandises et services et à une demande plus élevée pour le carburant, à l'effet positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, qui a eu un impact d'environ 65,0 millions \$, ainsi qu'à la contribution des acquisitions, en partie contrebalancés par une diminution de la marge brute sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis.

Pour l'exercice 2021, notre marge brute a augmenté de 471,8 millions \$, ou 4,9 %, comparativement à l'exercice 2020, principalement attribuable à une augmentation de la marge brute sur le carburant pour le transport routier, à la croissance organique de nos activités d'accommodation et à l'effet positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, en partie contrebalancés par l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant et par la cession de nos intérêts dans CAPL.

### Marge brute sur les marchandises et services

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, notre marge brute sur les marchandises et services a été de 1,2 milliard \$, soit une augmentation de 145,2 millions \$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2020. En excluant l'effet positif 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 117,0 millions \$, ou 10,9 %. La contribution des acquisitions a totalisé environ 44,0 millions \$. Notre marge brute a diminué de 0,7 % aux États-Unis pour s'établir à 31,8 %, et de 0,1 % au Canada pour s'établir à 31,0 %, principalement en raison d'ajustements sur les stocks de 26,4 millions \$ et de 3,2 millions \$, respectivement, en grande partie reliés à une provision sur l'inventaire d'équipements de protection individuelle. Excluant ces ajustements sur les stocks, la marge brute aux États-Unis et au Canada aurait été de 32,8 % et 31,6 %, respectivement, impactée par un mix de produits favorable. Notre marge brute a diminué de 2,5 % en Europe et dans les autres régions pour s'établir à 38,1 %, principalement en raison de l'intégration de Circle K Hong Kong, dont le mix de produits est différent de celui de nos opérations en Europe. Excluant Circle K Hong Kong, la marge brute en Europe et dans les autres régions aurait été de 42,8 %, en raison d'un mix de produits favorable.

Au cours l'exercice 2021, la marge brute sur les marchandises et services s'est établie à 5,3 milliards \$, soit une augmentation de 347,1 millions \$ par rapport à l'exercice 2020. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la marge brute sur les marchandises et

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à cette mesure de performance non reconnue par les IFRS.

services a augmenté d'environ 305,0 millions \$, ou 6,2 %. La marge brute a diminué de 0,2 % aux États-Unis pour s'établir à 33,1 %, de 2,4 % en Europe et dans les autres régions pour s'établir à 39,1 %, et de 0,4 % au Canada pour s'établir à 31,4 %.

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

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, notre marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 1,1 milliard \$, soit une diminution de 89,7 millions \$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2020. En excluant l'effet positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, la marge brute sur le carburant pour le transport routier a diminué d'environ 122,0 millions \$, ou 10,4 %. Notre marge brute sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis s'est établie à 34,45 ¢ par gallon, soit une baisse de 10,48 ¢ par gallon, principalement en raison des marges inhabituellement élevées dans le trimestre comparatif suite à la baisse rapide et abrupte du prix du pétrole brut l'année dernière. En Europe et dans les autres régions, elle s'est établie à 10,85 ¢ US par litre, soit une hausse de 2,18 ¢ US par litre et, au Canada, elle s'est établie à 10,92 ¢ CA par litre, soit une hausse de 2,56 ¢ CA par litre. Les marges sur le carburant sont demeurées solides, en raison des conditions favorables du marché et de l'amélioration au niveau du coût des produits, soutenue par des changements de marques de carburant et par nos initiatives liées à notre approvisionnement.

Au cours l'exercice 2021, notre marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 4,6 milliards \$, soit une augmentation de 169,5 millions \$ par rapport à l'exercice 2020. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet positif 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 172,0 millions \$, ou 3,9 %. La marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 35,28 ¢ par gallon aux États-Unis, de 10,99 ¢ US par litre en Europe et dans les autres régions et de 10,36 ¢ 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 paiement électronique pour les huit derniers trimestres, en débutant par le premier trimestre de l'exercice terminé le 26 avril 2020 :

(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 25 avril 2021					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiement électronique	42,99	37,48	31,86	35,25	36,48
Frais liés aux modes de paiement électronique	4,88	4,79	4,66	5,10	4,84
Déduction faite des frais liés aux modes de paiement électronique	38,11	32,69	27,20	30,15	31,64
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	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

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. Au Canada ainsi qu'en Europe et dans les autres régions, les tendances historiques sont similaires, alors que les marges et l'incidence des frais liés aux modes de paiement électronique ne sont pas aussi volatiles.

#### Marge brute sur les autres revenus

Pour le quatrième trimestre et l'exercice 2021, notre marge brute sur les autres revenus a été respectivement de 44,7 millions \$ et de 193,7 millions \$, soit une augmentation de 11,5 millions \$ et une diminution de 44,8 millions \$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice 2020. En excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, notre marge brute sur les autres revenus a augmenté d'environ 7,0 millions \$ et 3,0 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021 et pour l'exercice 2021, respectivement, principalement attribuable à des marges plus élevées sur nos autres produits de carburant, partiellement contrebalancées par une diminution des revenus de location.

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

Pour le quatrième trimestre et l'exercice 2021, les frais d'exploitation ont respectivement augmenté de 3,1 % et diminué de 1,5 % par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice 2020. En excluant certains éléments qui ne sont pas considérés comme indicatifs des tendances futures, les frais d'exploitation ont diminué respectivement de 2,9 % et de 1,2 %.

	Période de 12 semaines terminée le 25 avril 2021	Période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021
<b>Variation totale, telle que publiée</b>	<b>3,1 %</b>	<b>(1,5 %)</b>
Ajustements :		
Augmentation générée par l'effet net de la conversion de devises	(3,3 %)	(1,3 %)
Augmentation provenant des frais d'exploitation additionnels liés aux acquisitions	(2,2 %)	(0,9 %)
(Augmentation) diminution générée par des frais liés aux modes de paiement électronique (plus) moins élevés, excluant les acquisitions	(0,9 %)	1,3 %
Impact provenant de l'entente d'échange d'actifs de décembre 2018 avec CAPL, net des frais liés aux modes de paiements électroniques	0,3 %	0,4 %
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2020	0,2 %	0,1 %
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2021	(0,1 %)	(0,2 %)
Diminution provenant de la cession de nos intérêts dans CAPL	—	0,9 %
<b>Variation restante</b>	<b>(2,9 %)</b>	<b>(1,2 %)</b>

La diminution des frais d'exploitation du quatrième trimestre est attribuable à des subventions gouvernementales de 41,0 millions \$, des gains d'efficacité au niveau des coûts et de l'utilisation de la main-d'œuvre, des dépenses inférieures liées à la COVID-19, ainsi qu'à diverses mesures adoptées afin de rationaliser et minimiser nos dépenses contrôlables, partiellement contrebalancés par l'inflation normale, une augmentation des coûts de main-d'œuvre en raison de la hausse du salaire minimum et du faible taux de chômage dans certaines régions, ainsi que par les investissements dans nos magasins visant à soutenir nos initiatives stratégiques. Les dépenses liées à la COVID-19 pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021 incluent, sans s'y limiter, des bonis de remerciement au Canada, des fournitures additionnelles liées à la désinfection et au nettoyage, des masques et des gants pour nos employés, ainsi que des dons d'équipements de protection individuelle aux communautés entourant nos magasins. Pour l'exercice 2021, elles incluent également une prime salariale d'urgence de 2,50 \$ l'heure et des bonis de remerciements pour tous les employés rémunérés à taux horaire dans les magasins et les centres de distribution en Amérique du Nord, ainsi que des indemnités de départ.

## Bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et perte de valeur (« BAIIA<sup>1</sup> ») et BAIIA ajusté<sup>1</sup>

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, le BAIIA s'est chiffré à 1,1 milliard \$, soit une augmentation de 2,2 % comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Le BAIIA ajusté du quatrième trimestre de l'exercice 2021 a augmenté de 38,8 millions \$, ou 3,7 %, comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent, principalement en raison de la croissance organique de nos activités d'accommodation, d'une demande plus élevée pour le carburant, d'une diminution des frais d'exploitation, de l'impact positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes d'environ 25,0 millions \$, ainsi que de la contribution des acquisitions, en partie contrebalancés par une diminution de la marge sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis.

Au cours l'exercice 2021, le BAIIA est passé de 4,5 milliards \$ à 5,1 milliards \$, soit une hausse de 11,8 % comparativement à l'exercice 2020. Le BAIIA ajusté de l'exercice 2021 a augmenté de 642,4 millions \$, ou 14,7 %, comparativement à l'exercice précédent, essentiellement en raison des marges sur le carburant plus élevées, de la croissance organique de nos activités d'accommodation, d'une diminution des frais d'exploitation, ainsi que de l'impact positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, partiellement contrebalancés par l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant. La fluctuation des taux de change a eu un impact positif net d'environ 45,0 millions \$.

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

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, notre dépense d'amortissement a augmenté de 37,5 millions \$ comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2020. En excluant l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, notre dépense d'amortissement a augmenté d'environ 26,0 millions \$. Cette augmentation est principalement attribuable aux investissements réalisés par l'entremise d'acquisitions, au remplacement d'équipements ainsi qu'à l'amélioration continue de notre réseau.

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à ces mesures de performance non reconnues par les IFRS.

Pour l'exercice 2021, notre dépense d'amortissement a augmenté de 22,1 millions \$ comparativement à l'exercice 2020. En excluant les résultats de CAPL, 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 59,0 millions \$ pour l'exercice 2021, essentiellement pour des raisons similaires à celles du quatrième trimestre.

## Frais financiers nets

Les frais financiers nets du quatrième trimestre de l'exercice 2021 ont totalisé 71,7 millions \$, soit une augmentation de 18,5 millions \$ comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2020. En excluant les éléments présentés dans le tableau ci-dessous, les frais financiers nets du quatrième trimestre de l'exercice 2021 ont augmenté de 0,4 million \$ comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2020.

Les frais financiers nets de l'exercice 2021 se sont chiffrés à 342,5 millions \$, soit une augmentation de 58,0 millions \$ comparativement à l'exercice 2020. En excluant les éléments présentés dans le tableau ci-dessous, les frais financiers nets de l'exercice 2021 ont augmenté de 19,9 millions \$ comparativement à l'exercice 2020, en raison d'un coût moyen de la dette plus élevé.

<i>(en millions de dollars américains)</i>	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020
Frais financiers nets, tels que publiés	71,7	53,2	342,5	284,5
Ajustements :				
Impact de l'avis de remboursement de billets de premier rang non garantis	(29,1)	—	(29,1)	—
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés dans Fire & Flower et amortissement des écarts reportés	21,0	(0,8)	26,8	(3,9)
Impact découlant de la conversion d'une partie des débetures convertibles dans Fire & Flower	13,1	—	13,1	—
(Perte) gain de change net(te)	(1,1)	22,8	(44,9)	33,5
Frais financiers de CAPL	—	—	—	(25,6)
Frais financiers nets excluant les ajustements ci-dessus	75,6	75,2	308,4	288,5

## Impôts sur les bénéfices

Le quatrième trimestre de l'exercice 2021 affiche un taux d'imposition de 18,5 % comparativement à 20,1 % pour le trimestre correspondant de l'exercice 2020. En excluant l'ajustement mentionné dans le tableau ci-dessous, le taux d'imposition pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020 aurait été de 20,7 %. La diminution pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021 est principalement attribuable à l'impact d'une composition différente de nos résultats à travers les diverses juridictions dans lesquelles nous exerçons nos activités, ainsi qu'à certains gains imposables à un taux d'imposition moins élevé.

Pour l'exercice 2021, le taux d'imposition s'est établi à 19,5 % comparativement à 18,8 % pour l'exercice 2020. En excluant les ajustements mentionnés dans le tableau ci-dessous, le taux d'imposition aurait été de 19,9 % pour l'exercice 2020.

	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020
Taux d'imposition, tel que publié	18,5 %	20,1 %	19,5 %	18,8 %
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 de l'entente d'échange d'actifs de décembre 2018 avec CAPL	—	—	—	(0,1 %)
Taux d'imposition excluant les ajustements ci-dessus	18,5 %	20,7 %	19,5 %	19,9 %

## Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ajusté<sup>1</sup> »)

Le bénéfice net du quatrième trimestre de l'exercice 2021 s'est chiffré à 563,9 millions \$, comparativement à 576,3 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice précédent, soit une diminution de 12,4 millions \$, ou 2,2 %. Le bénéfice net par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 0,52 \$, demeurant stable comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. La conversion en dollars américains des revenus et dépenses de nos opérations canadiennes et européennes a eu un effet positif net d'approximativement 14,0 millions \$ sur notre bénéfice net du quatrième trimestre de l'exercice 2021.

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à ces mesures de performance non reconnues par les IFRS.

Le bénéfice net ajusté pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021 s'est chiffré à approximativement 564,0 millions \$, comparativement à 520,0 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020, soit une augmentation de 44,0 millions \$, ou 8,5 %. Le bénéfice net ajusté par action dilué<sup>1</sup> s'est chiffré à 0,52 \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, comparativement à 0,47 \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice 2020, soit une augmentation de 10,6 %.

Le bénéfice net pour l'exercice 2021 s'est chiffré à 2,7 milliards \$, comparativement à 2,4 milliards \$ pour l'exercice 2020, soit une augmentation de 351,9 millions \$, ou 15,0 %. Le bénéfice net par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 2,44 \$, comparativement à 2,09 \$ pour l'exercice précédent. La conversion en dollars américains des revenus et dépenses de nos opérations canadiennes et européennes a eu un effet positif net d'approximativement 28,0 millions \$ sur le bénéfice net pour l'exercice 2021.

Le bénéfice net ajusté pour l'exercice 2021 s'est chiffré à approximativement 2,7 milliards \$, comparativement à 2,2 milliards \$ pour l'exercice 2020, soit une hausse de 500,0 millions \$, ou 22,6 %. Le bénéfice net ajusté par action dilué<sup>1</sup> s'est chiffré à 2,45 \$ pour l'exercice 2021, comparativement à 1,97 \$ pour l'exercice 2020, soit une augmentation de 24,4 %.

## Dividendes

Lors de sa réunion du 29 juin 2021, le conseil d'administration a déclaré un dividende trimestriel de 8,75 ¢ CA par action pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021 aux actionnaires inscrits le 8 juillet 2021 et a approuvé son paiement pour le 22 juillet 2021. Il s'agit d'un dividende déterminé au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada.

Pour l'exercice 2021, le conseil d'administration a déclaré des dividendes totalisant 33,25 ¢ CA par action, une augmentation de 25,5 % par rapport à l'exercice 2020.

## Mesures non conformes aux IFRS

Pour fournir plus d'informations sur la performance de la société, les informations financières incluses dans nos documents financiers contiennent certaines données qui ne sont pas des mesures de performance reconnues par les IFRS (« mesures non conformes aux IFRS »), et qui sont également calculées sur une base ajustée en excluant certains items spécifiques. Nous croyons que ces mesures non conformes aux IFRS sont utiles à la direction, aux investisseurs ainsi qu'aux analystes, car elles fournissent plus d'informations pour mesurer la performance et la situation financière de la société.

Les mesures non conformes aux IFRS suivantes sont utilisées dans nos divulgations financières :

- Marge brute;
- Bénéfice net avant intérêts, impôts, amortissement et perte de valeur (« BAIIA ») et BAIIA ajusté;
- Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ajusté ») et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société sur une base diluée (« bénéfice net ajusté par action dilué »);
- Dette nette portant intérêts / capitalisation totale et ratio d'endettement;
- Rendement des capitaux propres et rendement des capitaux investis.

Les mesures non conformes aux IFRS sont principalement dérivées des états financiers consolidés, mais n'ont pas de sens normalisé prescrit par les IFRS. Elles ne doivent pas être considérées séparément ou comme substitut à des mesures financières reconnues par les IFRS. De plus, nos méthodes de calcul des mesures non conformes aux IFRS peuvent différer de celles utilisées par d'autres sociétés ouvertes. Toute modification ou reformulation pourrait avoir une incidence significative. Ces mesures sont aussi présentées sur une base pro forma, en tenant compte des acquisitions et des nouvelles normes comptables, si celles-ci ont un impact matériel. Jusqu'en novembre 2019, ces mesures étaient présentées comme si notre participation dans CAPL était comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence, car nous croyons qu'elles permettent une présentation plus pertinente du rendement sous-jacent de la société.

---

<sup>1</sup> Veuillez vous référer à la section « Mesures non conformes aux IFRS » pour plus d'informations relativement à ces mesures de performance non reconnues par les IFRS.

**Marge brute.** La marge brute se compose du chiffre d'affaires moins le coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur. Cette mesure est utile pour évaluer la performance sous-jacente de nos activités.

Le tableau suivant présente un rapprochement du chiffre d'affaires et du coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur, à la marge brute :

	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020 Ajustée <sup>(1)</sup>	25 avril 2021	26 avril 2020 Ajustée <sup>(1)</sup>
<i>(en millions de dollars américains)</i>				
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>12 237,4</b>	9 687,2	<b>45 760,1</b>	54 132,4
Coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur	<b>9 902,9</b>	7 419,7	<b>35 644,8</b>	44 488,9
<b>Marge brute</b>	<b>2 334,5</b>	2 267,5	<b>10 115,3</b>	9 643,5

(1) Veuillez vous référer à la section « Changement au classement des coûts de logistique interne » pour plus d'informations sur les changements affectant les périodes comparatives.

**Bénéfice avant impôts, intérêts, amortissement et perte de valeur (« BAIIA ») et BAIIA ajusté.** Le BAIIA représente le bénéfice net, plus les impôts sur les bénéfices, les frais financiers nets et l'amortissement et perte de valeur. Le BAIIA ajusté représente le BAIIA, ajusté pour exclure les frais d'acquisition ainsi que d'autres items spécifiques. Ces mesures de performance sont utiles pour faciliter 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.

Le tableau suivant présente un rapprochement du bénéfice net, selon les IFRS, au BAIIA et au BAIIA ajusté :

	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020
<i>(en millions de dollars américains)</i>				
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle, tel que publié	<b>563,9</b>	578,3	<b>2 705,5</b>	2 357,6
Ajouter :				
Impôts sur les bénéfices	<b>127,6</b>	145,4	<b>653,6</b>	545,9
Frais financiers nets	<b>71,7</b>	53,2	<b>342,5</b>	284,5
Amortissement et perte de valeur	<b>344,9</b>	307,4	<b>1 358,9</b>	1 336,8
<b>BAIIA</b>	<b>1 108,1</b>	1 084,3	<b>5 060,5</b>	4 524,8
Ajustements :				
Gain sur cession de propriétés	<b>(26,6)</b>	—	<b>(67,5)</b>	—
Frais d'acquisition	<b>1,5</b>	2,9	<b>11,8</b>	6,7
Gain net sur la cession d'une portion des opérations américaines de vente en gros de carburant de la société	—	(41,0)	—	(41,0)
BAIIA attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	—	(2,0)	—	(66,6)
Gain net sur la cession des intérêts de la société dans CAPL	—	—	—	(61,5)
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>1 083,0</b>	1 044,2	<b>5 004,8</b>	4 362,4

*Bénéfice net ajusté et bénéfice net ajusté par action dilué.* Le bénéfice net ajusté représente le bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société, ajusté des gains ou pertes de change, des frais d'acquisition et d'autres items spécifiques. Ces mesures sont utiles afin d'évaluer la performance sous-jacente de nos activités sur une base comparable.

Le tableau suivant présente un rapprochement du bénéfice net, selon les IFRS, au bénéfice net ajusté et au bénéfice net ajusté par action dilué :

<i>(en millions de dollars américains)</i>	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société, tel que publié	563,9	576,3	2 705,5	2 353,6
Ajustements :				
Impact de l'avis de remboursement de billets de premier rang non garantis	29,1	—	29,1	—
Gain sur cession de propriétés	(26,6)	—	(67,5)	—
Frais d'acquisition	1,5	2,9	11,8	6,7
Perte (gain) de change net(te)	1,1	(22,8)	44,9	(33,5)
Gain net sur la cession d'une portion des opérations américaines de vente en gros de carburant de la société	—	(41,0)	—	(41,0)
Avantage fiscal découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés	—	(4,6)	—	(33,6)
Gain net sur la cession des intérêts de la société dans CAPL	—	—	—	(61,5)
Incidence fiscale découlant de l'entente d'échange d'actifs de décembre 2018 avec CAPL	—	—	—	2,7
Incidence fiscale des éléments ci-dessus et arrondissements	(5,0)	9,2	(7,8)	22,6
<b>Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société</b>	<b>564,0</b>	<b>520,0</b>	<b>2 716,0</b>	<b>2 216,0</b>
Nombre moyen pondéré d'actions dilués (en millions)	1 086,5	1 118,2	1 106,7	1 124,5
<b>Bénéfice net ajusté par action dilué</b>	<b>0,52</b>	<b>0,47</b>	<b>2,45</b>	<b>1,97</b>

*Dettes nettes portant intérêt / capitalisation totale.* Cette mesure représente une mesure de la santé financière utilisée par les milieux financiers. 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, et 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.

Le tableau suivant présente le calcul de cette mesure de performance :

<i>(en millions de dollars américains)</i>	Au 25 avril 2021	Au 26 avril 2020
Portion à court terme de la dette à long terme et portion à court terme des obligations locatives	1 526,7	597,8
Dettes à long terme et obligations locatives	8 075,3	9 781,5
Moins: Trésorerie et équivalents de trésorerie, incluant trésorerie soumise à restrictions	3 019,2	3 649,5
<b>Dettes nettes portant intérêt</b>	<b>6 582,8</b>	<b>6 729,8</b>
Avoir des actionnaires	12 180,9	10 066,6
Dettes nettes portant intérêt	6 582,8	6 729,8
<b>Capitalisation totale</b>	<b>18 763,7</b>	<b>16 796,4</b>
<b>Dettes nettes portant intérêt / capitalisation totale</b>	<b>0,35 : 1</b>	<b>0,40 : 1</b>

*Ratio d'endettement.* Cette mesure représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. La dette nette portant intérêt représente la dette à long terme, la portion à court terme de la dette à long terme, les obligations locatives et la portion à court terme des obligations locatives. 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, et 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.

Le tableau suivant présente un rapprochement de la dette nette portant intérêts et le BAIIA ajusté au ratio d'endettement :

<i>(en millions de dollars américains)</i>	Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020
<b>Dettes nettes portant intérêt</b>	<b>6 582,8</b>	<b>6 729,8</b>
<b>BAIIA ajusté</b>	<b>5 004,8</b>	<b>4 362,4</b>
<b>Ratio d'endettement</b>	<b>1,32 : 1</b>	<b>1,54 : 1</b>

**Rendement des capitaux propres.** Ce ratio est utilisé pour mesurer la relation entre notre profitabilité et nos actifs nets. Les capitaux propres moyens attribuables aux actionnaires de la société sont calculés en prenant la moyenne du solde de début et du solde de fin pour la période de 52 semaines.

Le tableau suivant présente un rapprochement du bénéfice net, selon les IFRS, au rendement des capitaux propres :

<i>(en millions de dollars américains)</i>	Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020
<b>Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société</b>	<b>2 705,5</b>	2 353,6
<b>Capitaux propres moyens attribuables aux actionnaires de la société</b>	<b>11 123,8</b>	9 490,2
<b>Rendement des capitaux propres</b>	<b>24,3 %</b>	24,8 %

**Rendement des capitaux investis.** Ce ratio est utilisé pour mesurer la relation entre notre profitabilité et les capitaux employés. Le bénéfice avant intérêts et impôts (« BAIL ») représente le bénéfice net, plus les impôts sur les bénéfices et les frais financiers nets. Les capitaux employés représentent l'actif total moins le passif à court terme ne portant pas intérêt, qui exclut la portion à court terme de la dette à long terme et la portion à court terme des obligations locatives. Les capitaux employés moyens sont calculés en prenant la moyenne du solde de début et du solde de fin des capitaux employés pour la période reportée. Pour la période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020, cette mesure de performance a été ajustée pour refléter notre participation dans CAPL comme si elle était comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence, et pour tenir compte de l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16.

Le tableau suivant présente un rapprochement du bénéfice net, selon les IFRS, au BAIL avec le ratio de rendement des capitaux investis :

<i>(en millions de dollars américains)</i>	Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle, tel que publié	2 705,5	2 357,6
Ajouter :		
Impôts sur les bénéfices	653,6	545,9
Frais financiers nets	342,5	284,5
BAIL attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	—	(24,6)
<b>BAIL</b>	<b>3 701,6</b>	3 163,4
Capitaux employés moyens	23 252,3	20 434,7
Ajustements pro forma	—	690,1
<b>Capitaux employés moyens, incluant les ajustements pro forma</b>	<b>23 252,3</b>	21 124,8
<b>Rendement des capitaux investis</b>	<b>15,9 %</b>	15,0 %



## Profil

Couche-Tard est un leader global de l'industrie du commerce de l'accommodation et de la vente de carburant au détail, opérant dans 26 pays et territoires et ayant plus de 14 200 magasins, dont approximativement 10 800 offrent du carburant pour le transport routier. Sous ses bannières reconnues Couche-Tard et Circle K, elle est le plus important exploitant indépendant de magasins d'accommodation en fonction du nombre de magasins exploités par la société aux États-Unis et est un leader dans l'industrie du commerce de l'accommodation et du carburant pour le transport routier au Canada, en Scandinavie, dans les pays baltes, ainsi qu'en Irlande. Elle a également une présence importante en Pologne et à Hong Kong RAS. Environ 124 000 personnes travaillent dans l'ensemble de son réseau.

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

### Personnes-ressources :

#### 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 2021, à 8 h (HAE)

---

Couche-Tard invite les analystes connus de la société à faire parvenir, avant 19 h (HAE), le 29 juin 2021, 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 2021, à 8 h (HAE), en se rendant sur le site Internet de la société, au <https://corpo.couche-tard.com>, sous la rubrique « [Investisseurs/Événements et présentations](#) » ou en signalant le 1-888-390-0549 ou 1-416-764-8682, suivi par le code d'accès 12075892#.

**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.