

Exercice 2021

ALIMENTATION COUCHE-TARD INC.

RAPPORT DE GESTION

Période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021



Rapport de gestion

L'objectif de ce rapport de gestion, tel que les autorités réglementaires le requièrent, est d'expliquer le point de vue de la direction sur la situation financière et les résultats d'exploitation ainsi que la performance d'Alimentation Couche-Tard inc. (« Couche-Tard ») pour le l'exercice se terminant le 25 avril 2021. Il s'agit plus précisément de permettre au lecteur de mieux comprendre notre stratégie de développement, notre performance relative à nos objectifs, nos attentes face à l'avenir, ainsi que notre façon de gérer les risques auxquels nous sommes exposés et les ressources financières dont nous disposons. Ce rapport de gestion a également pour but d'améliorer la compréhension des états financiers intermédiaires résumés non audités et des notes afférentes de Couche-Tard. Il devrait donc être lu parallèlement à ces documents. Par « nous », « notre », « nos » et « la société », nous faisons collectivement référence à Couche-Tard et ses filiales.

Sauf indication contraire, toutes les données financières indiquées dans le présent rapport sont en dollars américains (« dollars US ») et sont établies selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») telles que publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). Nous utilisons également dans ce rapport de gestion des mesures qui ne sont pas conformes aux IFRS, ses mesures sont décrites dans la section « Mesures non conformes aux IFRS ». Lorsque de telles mesures sont présentées, le lecteur en est avisé. Le présent rapport de gestion doit être lu de concert avec les états financiers consolidés annuels audités et les notes complémentaires figurant dans notre rapport annuel 2021. Ce dernier document ainsi que des renseignements complémentaires concernant Couche-Tard, y compris la plus récente notice annuelle, sont disponibles sur le site de SEDAR à <https://www.sedar.com/> ainsi que sur notre site web à <https://corpo.couche-tard.com/>.

Déclarations prospectives

Le présent rapport de gestion comprend certaines « déclarations prospectives » au sens des lois en valeurs mobilières au Canada. Toute déclaration contenue dans le présent rapport de gestion qui ne constitue pas un fait historique peut être considérée comme une déclaration prospective. Dans le présent rapport, les verbes « croire », « pouvoir », « devoir », « prévoir », « s'attendre à », « estimer », « présumer » ainsi que d'autres expressions similaires indiquent en général des déclarations prospectives. Il est important de noter que les déclarations prospectives faites dans ce rapport décrivent nos prévisions en date du 29 juin 2021 et ne donnent aucune garantie quant à la performance future de Couche-Tard ou de son secteur d'activité, et elles supposent des risques connus et inconnus ainsi que des incertitudes pouvant faire en sorte que les perspectives, les résultats réels ou le rendement de Couche-Tard ou ceux de son secteur d'activité soient significativement différents des résultats ou du rendement futurs exprimés ou sous-entendus par ces déclarations. Nos résultats réels peuvent différer de façon importante des projections ou attentes que nous avons formulées si des risques connus ou inconnus affectent nos activités ou si nos estimations ou nos hypothèses se révèlent inexactes. Une variation touchant une hypothèse peut également avoir des incidences sur d'autres hypothèses interreliées, ce qui peut amplifier ou diluer l'effet de cette variation. Par conséquent, nous ne pouvons garantir la réalisation des déclarations prospectives; le lecteur est donc prié de ne pas se fier indûment à ces déclarations prospectives. Les déclarations prospectives ne tiennent pas compte de l'effet que pourraient avoir sur nos activités des transactions ou des éléments spéciaux annoncés ou survenant après ces divulgations. Par exemple, elles ne tiennent pas compte de l'incidence des ventes d'actifs, des monétisations, des fusions, des acquisitions, des autres regroupements d'entreprises ou transactions, des réductions de valeur d'actifs, ni des autres frais annoncés ou survenus après les déclarations prospectives. Par ailleurs, une incertitude existe au niveau de la durée et des impacts de la pandémie actuelle de COVID-19 sur notre entreprise. Nous surveillons activement les effets de cette pandémie sur tous les aspects de nos activités et de nos zones géographiques, y compris l'impact sur nos gens, nos clients, nos fournisseurs, nos partenaires commerciaux et nos canaux de distribution.

À moins que nous y soyons tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous n'ions toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser les déclarations prospectives, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

Les risques et incertitudes comprennent ceux qui sont énumérés sous la rubrique « Facteurs de risque » de notre rapport annuel 2021, ainsi que les autres risques détaillés de temps à autre dans les rapports déposés par Couche-Tard auprès des autorités en valeurs mobilières du Canada.

Notre société

Nous sommes le chef de file de l'industrie canadienne du commerce de l'accommodation. Aux États-Unis, nous sommes le plus important exploitant indépendant de magasins d'accommodation en fonction du nombre de magasins exploités par la société. En Europe, nous sommes 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, en plus d'avoir une présence importante en Pologne. En Asie, nous exploitons un réseau de magasins corporatifs à Hong Kong région administrative spéciale chinoise (« Hong Kong RAS ») bénéficiant d'une empreinte locale enviable.

Au 25 avril 2021, notre réseau comptait 9 261 magasins d'accommodation en Amérique du Nord, dont 8 103 offrent du carburant pour le transport routier. Notre réseau nord-américain est constitué de 18 unités d'affaires, dont 14 aux États-Unis, couvrant 47 États, et 4 au Canada, qui couvrent les 10 provinces. Environ 98 000 personnes travaillent dans l'ensemble de notre réseau et nos centres de services en Amérique du Nord.

En Europe, nous exploitons 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 25 avril 2021, notre réseau comptait 2 725 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. Nous offrons aussi d'autres produits, y compris du carburant pour le secteur de l'aviation et de l'énergie pour les moteurs stationnaires. En incluant les employés travaillant dans les magasins franchisés portant nos bannières, environ 22 000 personnes travaillent dans notre réseau du commerce de l'accommodation, nos terminaux et nos centres de services en Europe. En Asie, notre réseau comprend 342 magasins corporatifs à Hong Kong RAS, proposant une offre attrayante d'aliments sur le pouce ainsi qu'une variété de marchandises et services. Environ 4 000 personnes travaillent dans notre réseau de magasins et nos centres de services en Asie.

Également, en vertu des contrats de licence, près de 1 900 magasins sont exploités sous la marque Circle K dans 14 autres pays et territoires (Arabie saoudite, Cambodge, Égypte, Émirats arabes unis, Guam, Guatemala, Honduras, Indonésie, Jamaïque, Macao, Mexique, Mongolie, Nouvelle-Zélande et Vietnam), ce qui porte à plus de 14 200 le nombre de magasins dans notre réseau mondial.

Notre mission est de faciliter la vie de nos clients un peu plus chaque jour. Dans cette optique, nous nous efforçons de répondre aux demandes et aux besoins des gens pressés. Nous leur offrons un service rapide et chaleureux et leur proposons des produits d'alimentation frais, des boissons chaudes et froides, des services de lave-auto et d'autres produits et services de haute qualité, notamment du carburant pour le transport routier, visant à répondre et même à surpasser leurs attentes dans un environnement propre, accueillant et efficace. Notre modèle d'affaires est la clé de notre succès. Nous sommes une organisation axée sur le client, financièrement disciplinée, et qui est constamment à la recherche des meilleures pratiques. Nous tirons parti de notre expérience à l'échelle mondiale pour parfaire notre expertise opérationnelle et nous ne cessons d'investir dans nos gens et dans nos magasins.

Création de valeur

Aux États-Unis, le secteur des magasins d'accommodation est fragmenté et en phase de consolidation. Nous participons à ce processus par le biais des acquisitions que nous effectuons, des parts de marché que nous gagnons suivant la fermeture de sites concurrents et par l'amélioration de notre offre. En Europe et au Canada, le secteur des magasins d'accommodation est souvent dominé par quelques joueurs importants, dont des sociétés pétrolières intégrées. Certaines de ces dernières sont en voie de vendre ou comptent mettre en vente leurs actifs liés au commerce de détail. Nous comptons étudier les opportunités d'investissement qui pourraient se présenter à nous par l'entremise de ce processus. En Asie, notre récente acquisition à Hong Kong RAS nous offre une autre plateforme nous permettant de développer nos activités. La combinaison de nos meilleures pratiques avec l'expertise locale contribuera à accélérer notre croissance organique et à offrir de nouvelles opportunités de consolidation dans cette région.

Peu importe le contexte, les acquisitions doivent se faire à des conditions raisonnables afin de permettre de créer de la valeur pour notre société et ses actionnaires. Par conséquent, nous ne préconisons pas nécessairement l'augmentation du nombre de magasins au détriment de la rentabilité. En plus des acquisitions, notons que la croissance organique a aussi joué un rôle important dans l'augmentation de notre bénéfice net. Nous nous démarquons par les améliorations continues que nous apportons à notre offre, dont les produits frais, nos conditions d'approvisionnement ainsi que par notre efficacité et notre capacité à nous adapter rapidement aux changements. Ainsi, l'ensemble de ces éléments, en plus de notre bilan solide, ont contribué à l'accroissement du bénéfice net et à la création de valeur pour nos actionnaires et autres partenaires. Nous comptons poursuivre dans cette direction.

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.

Les tableaux suivants présentent 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	28 avril 2019
Moyenne pour la période⁽¹⁾					
Dollar canadien	0,7930	0,7275	0,7630	0,7494	0,7595
Couronne norvégienne	0,1178	0,1005	0,1110	0,1096	0,1195
Couronne suédoise	0,1181	0,1016	0,1141	0,1038	0,1108
Couronne danoise	0,1611	0,1467	0,1577	0,1485	0,1542
Zloty	0,2631	0,2485	0,2610	0,2568	0,2675
Euro	1,1979	1,0953	1,1742	1,1087	1,1499
Rouble	0,0133	0,0141	0,0135	0,0153	0,0153
Dollar de Hong Kong ⁽²⁾	0,1288	—	0,1289	—	—

(1) Calculée en prenant la moyenne des taux de change à la clôture de chaque jour de la période indiquée.

(2) 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.

Fin de la période	Au 25 avril 2021	Au 26 avril 2020
Dollar canadien	0,8011	0,7118
Couronne norvégienne	0,1201	0,0941
Couronne suédoise	0,1190	0,0993
Couronne danoise	0,1623	0,1448
Zloty	0,2645	0,2385
Euro	1,2066	1,0800
Rouble	0,0134	0,0134
Dollar de Hong Kong	0,1288	—

Puisque nous utilisons le dollar américain comme monnaie de présentation dans nos états financiers consolidés et dans le présent document, sauf indication contraire, les résultats de nos opérations dans d'autres devises sont convertis en dollars américains au taux moyen de la période. Sauf indication contraire, les écarts et explications liés aux variations du taux de change et à la volatilité du dollar canadien et des devises européennes dont nous traitons dans le présent document sont donc liés à la conversion en dollars américains des résultats de nos opérations au Canada, en Europe, en Asie et corporatives.

Aperçu de l'exercice 2021

Résultats financiers

Le bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») de l'exercice 2021 s'est chiffré à 2,7 milliards \$ comparativement à 2,4 milliards \$ pour l'exercice 2020. 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.

Les résultats de l'exercice 2021 et 2020 ont été affectés par des éléments spécifiques présentés dans la section Mesures non conformes aux IFRS du présent rapport de gestion. En excluant ces éléments, le bénéfice net ajusté¹ s'est élevé à approximativement 2,7 milliards \$ (2,45 \$ par action sur une base diluée¹) pour l'exercice 2021, comparativement à 2,2 milliards \$ (1,97 \$ par action sur une base diluée¹) pour l'exercice 2020, une augmentation de 500,0 millions \$, ou 22,6 %. Cette augmentation est 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 notre discipline au niveau du contrôle des dépenses, partiellement contrebalancés par l'impact négatif de la COVID-19 sur la demande de carburant.

¹ 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.

Changements à notre réseau au cours de l'exercice 2021

Entente visant l'échange d'actifs avec CrossAmerica Partners LP (« CAPL »)

Le 17 décembre 2018, nous avons conclu une entente d'échange d'actifs avec CrossAmerica Partners LP (« CAPL ») qui visait à échanger 192 magasins Circle K aux États-Unis contre les biens immobiliers détenus par CAPL pour 56 magasins corporatifs aux États-Unis, loués et exploités par Couche-Tard aux termes d'un bail principal que CAPL avait antérieurement acheté conjointement avec, ou de, CST Brands Inc., et 17 magasins corporatifs qui étaient détenus et exploités par CAPL et établis dans le nord du Midwest des États-Unis (« entente d'échange d'actifs de décembre 2018 »). La valeur totale de cette entente s'est élevée à environ 184,0 millions \$.

Au cours de l'exercice 2021, nous avons complété les cinquième et sixième transactions de l'entente d'échange d'actifs de décembre 2018, ce qui a finalisé l'échange d'actifs. Dans ces transactions, nous avons transféré 53 magasins Circle K aux États-Unis pour une valeur totale approximative de 52,0 millions \$. En échange, CAPL a transféré les biens immobiliers de 17 propriétés ayant une valeur équivalente. Ces deux transactions ont entraîné un gain de 10,9 millions \$.

Cession stratégique de sites

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.

Acquisition de Convenience Retail Asia (BVI) Limited (« Circle K HK »)

Le 21 décembre 2020, nous avons acquis toutes les actions émises et en circulation de Convenience Retail Asia (BVI) Limited (« Circle K HK »), pour un prix d'achat total de 2,9 milliards \$ HK (380,1 millions \$). À la clôture de la transaction, Circle K HK exploitait un réseau de magasins d'accommodation sous la marque Circle K, avec 341 magasins corporatifs à Hong Kong RAS et 32 magasins franchisés à Macao, proposant une offre attrayante d'aliments sur le pouce ainsi qu'une variété de marchandises et services. Cette transaction a été financée à même nos liquidités disponibles et facilités de crédit existantes. Cette acquisition représente une étape importante car elle fournit une plateforme en Asie à partir de laquelle nous pourrions lancer notre expansion dans la région. Depuis le 21 décembre 2020, les résultats, le bilan et les flux de trésorerie de Circle K HK sont inclus dans nos états financiers consolidés.

Autres acquisitions

Au cours de l'exercice 2021, nous avons acquis 26 magasins corporatifs dans le cadre de diverses transactions. Ces transactions ont été financées à même nos liquidités disponibles et facilités de crédit existantes.

Construction de magasins

Au cours de l'exercice 2021, nous avons complété la construction de 65 magasins et la relocalisation ou la reconstruction de 30 magasins. 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 pour 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⁽¹⁾ :

Types de magasins	Période de 12 semaines terminée le 25 avril 2021				
	Corporatifs ⁽²⁾	CODO ⁽³⁾	DODO ⁽⁴⁾	Franchisés et autres affiliés ⁽⁵⁾	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	—
Nombre de magasins à la fin de la période	9 976	398	697	1 257	12 328
Magasins Circle K exploités sous licence					1 894
Nombre total de magasins dans le réseau					14 222
Nombre de stations de carburant automatisées incluses dans le solde de fin de période ⁽⁶⁾	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⁽¹⁾ :

Types de magasins	Période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021				
	Corporatifs ⁽²⁾	CODO ⁽³⁾	DODO ⁽⁴⁾	Franchisés et autres affiliés ⁽⁵⁾	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	—
Nombre de magasins à la fin de la période	9 976	398	697	1 257	12 328
Magasins Circle K exploités sous licence					1 894
Nombre total de magasins dans le réseau					14 222

- (1) Ces chiffres incluent 50 % des magasins opérés par l'entremise de RDK, une coentreprise.
- (2) Sites pour lesquels l'immobilier est contrôlé par Couche-Tard (à titre de propriétaire ou aux termes d'un contrat de location) et pour lesquels les magasins (et/ou les stations-service) sont gérés par Couche-Tard ou l'un de ses agents à commission.
- (3) Sites pour lesquels l'immobilier est contrôlé par Couche-Tard (à titre de propriétaire ou aux termes d'un contrat de location) et pour lesquels les magasins (et/ou les stations-service) sont opérés par des exploitants indépendants en échange d'un loyer et auxquels Couche-Tard peut fournir du carburant pour le transport routier en vertu de contrats d'approvisionnement. Certains de ces sites font l'objet d'un contrat de franchisage, de licence ou d'un contrat similaire sous une de nos marques principales ou secondaires.
- (4) Sites contrôlés et exploités par des opérateurs indépendants auxquels Couche-Tard fournit du carburant pour le transport routier en vertu de contrats d'approvisionnement. Certains de ces sites font l'objet d'un contrat de franchisage, de licence ou d'un contrat similaire sous une de nos marques principales ou secondaires.
- (5) Magasins opérés par des exploitants indépendants en vertu d'un contrat de franchisage, de licence ou d'un contrat similaire sous une de nos bannières principales ou secondaires.
- (6) Ces magasins ne vendent que du carburant pour le transport routier.

Pandémie de COVID-19

Au cours de l'exercice 2021, la pandémie de COVID-19 a eu un impact important sur nos résultats financiers. L'achalandage a diminué dans l'ensemble de notre réseau en raison des mesures de restrictions sociales et au télétravail, qui continue d'être mis de l'avant, selon l'évolution de la pandémie dans les différentes régions dans lesquelles nous exerçons nos activités. Toutefois, la tendance des consommateurs à optimiser leurs déplacements, les nouvelles options d'achat et une offre de produits adaptée ont permis de dégager une croissance des ventes de marchandises. Au niveau du carburant, alors que les volumes continuent d'être impactés par le télétravail et l'évolution des restrictions locales, les marges sur le carburant sont demeurées solides malgré une augmentation soutenue des coûts d'achat durant l'année. Du point de vue des frais d'exploitation, bien que nous ayons encouragé et supporté le bien-être de nos employés et clients tout au long de l'année, les initiatives mises en œuvre dans l'ensemble de notre réseau afin de réduire nos dépenses contrôlables ont eu un impact favorable.

Fire & Flower

Le 28 avril 2020, nous avons investi un montant supplémentaire de 2,5 millions \$ CA (1,8 millions \$) dans Fire & Flower, un détaillant de cannabis indépendant de premier plan inscrit à la Bourse de Toronto et ayant son siège social en Alberta, Canada. Cet investissement est composé de débentures convertibles garanties ainsi que de bons de souscription d'actions ordinaires supplémentaires.

Le 17 septembre 2020, les modalités et conditions de notre investissement dans Fire & Flower sous forme de débentures convertibles garanties et de bons de souscription d'actions ordinaires ont été modifiés, principalement pour modifier les dates de maturité et d'expiration des instruments financiers, ainsi que leur prix de conversion ou d'exercice respectif à un prix inférieur ou basé sur le marché. Nous avons évalué que ces droits de vote potentiels supplémentaires, en plus de nos droits de vote déjà existants, nous conféraient une influence notable sur Fire & Flower, qui est donc considérée comme étant une entreprise associée. À partir de cette date, notre pourcentage de participation actuel dans Fire & Flower a été comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence.

Au cours de l'exercice 2021, nous avons exercé des bons de souscription d'actions ordinaires pour une contrepartie totale en espèces de 19,0 millions \$ CA (14,6 millions \$). De plus, 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. Suite à ces conversions notre participation dans Fire & Flower a augmenté pour s'établir à environ 20,0 %. Ces conversions découlent de la réalisation d'événements permettant à Fire & Flower d'exiger que nous procédions à la conversion de la totalité ou d'une partie de nos débentures convertibles à des prix de conversion de 0,50 \$ CA par action et de 0,75 \$ CA par action, selon les différentes débentures converties.

Cession de propriétés de grande valeur

Au cours de l'exercice 2021, nous avons disposé de deux propriétés situées à Toronto, au Canada, pour une contrepartie totale en espèces de 86,2 millions \$ et avons comptabilisé un gain sur cession de 67,5 millions \$.

Remboursements de dette

Au cours de l'exercice 2021, nous avons remboursé en totalité le solde de 1,5 milliard \$ emprunté sur notre facilité de crédit d'exploitation D avec nos liquidités disponibles.

Le 21 août 2020, nous avons remboursé intégralement, à échéance, nos billets de premier rang non garantis, libellés en dollars canadiens, de 300,0 millions \$ CA (227,1 millions \$) émis le 21 août 2013.

Régime de rachat d'actions

Le 24 novembre 2020, la Bourse de Toronto a approuvé le renouvellement de notre régime de rachat d'actions qui nous permettait de racheter jusqu'à 4,0 % de nos actions à droit de vote subalterne de catégorie B détenues dans le public. Au cours de l'exercice 2021, nous avons racheté 33 336 141 actions à droit de vote subalterne de catégorie B et ces rachats ont été conclus pour un montant net de 1,1 milliard \$. Toutes les actions rachetées ont été annulées et 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. Un régime automatique de rachat de titres, qui a préalablement été approuvé par la Bourse de Toronto, est aussi en place et permet à un courtier désigné de procéder au rachat de nos actions, en notre nom, selon des paramètres établis par nous. 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 \$.

Accord de fixation de taux d'intérêts

Au cours de l'exercice 2021, nous avons conclu des accords de fixation de taux d'intérêts ayant les modalités suivantes :

Montant notionnel (en millions)	Terme des accords de fixation de taux d'intérêt	Taux	Date d'échéance
500,00 \$	De 20 à 30 ans	De 2,232% à 2,356%	14 mai 2021

Ces instruments nous ont permis de couvrir la variabilité de nos intérêts payable à l'égard de l'émission anticipée de billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains et découlant de la variation des taux de bons du Trésor américain. Ces instruments étaient désignés comme des éléments de couverture des flux de trésorerie liés à notre risque de taux d'intérêts. Par conséquent, au cours de l'exercice 2021, une perte de 7,9 millions \$ a été comptabilisée aux Autres éléments du résultat global afin de tenir compte de la variation de la juste valeur des accords de fixation de taux d'intérêt.

Le 10 mai 2021, avant leur échéance et subséquemment à la fin de l'exercice 2021, nous avons réglé l'ensemble de nos accords de fixation de taux d'intérêt par un paiement de 2,9 millions \$, qui sera amorti sur la durée correspondante des billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains émis le 13 mai 2021, comme un ajustement de la dépense d'intérêts connexes.

Événement subséquent

Émission de billets de premier rang non garantis

Le 13 mai 2021, subséquemment à la fin de l'exercice 2021, nous avons émis des billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains totalisant 1,0 milliard \$, et se composant comme suit:

	Montant du principal (en millions)	Échéance	Taux du coupon	Taux effectif	Dates de paiements des intérêts
Émission du 13 mai 2021	650,0 \$	13 mai 2041	3,439 %	3,503 %	13 mai et 13 novembre
Émission du 13 mai 2021 d'obligations vertes	350,0 \$	13 mai 2051	3,625 %	3,656 %	13 mai et 13 novembre

Une portion des ces billets de premier rang non garantis a fait l'objet d'accord de fixation de taux d'intérêts en prévision de leur émission.

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 \$.

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.

Actions et options d'achat d'actions en circulation

Au 25 juin 2021, 253 803 100 actions à droit de vote multiple de catégorie A et 817 338 471 actions à droit de vote subalterne de catégorie B de Couche-Tard étaient émises et en circulation. De plus, à pareille date, il y avait 3 552 399 options d'achat d'actions à droit de vote subalterne de catégorie B de Couche-Tard en circulation.

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 les exercices terminés le 26 avril 2020 et le 28 avril 2019 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.

Le tableau ci-dessous indique, pour les postes applicables seulement, les données précédemment publiées, les ajustements découlant de ces changements et les données ajustées:

	Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020			Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019		
	Publiées	Ajustements	Ajustées	Publiées	Ajustements	Ajustées
<i>(en millions de dollars américain, sauf indication contraire)</i>						
Données sur les résultats d'exploitation :						
Marge brute sur les marchandises et services ⁽¹⁾ :						
États-Unis	3 686,7	(45,5)	3 641,2	3 646,3	(43,6)	3 602,7
Canada	750,9	(17,7)	733,2	729,7	(20,3)	709,4
Marge brute totale sur les marchandises et services	5 031,2	(63,2)	4 968,0	5 006,0	(63,9)	4 942,1
Marge brute sur le carburant pour le transport routier ⁽¹⁾ :						
États-Unis	3 131,3	(28,0)	3 103,3	2 471,5	(14,1)	2 457,4
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	4 465,0	(28,0)	4 437,0	3 949,0	(14,1)	3 934,9
Marge brute totale⁽¹⁾	9 734,7	(91,2)	9 643,5	9 194,9	(78,0)	9 116,9
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux (excluant CAPL)	5 280,9	(91,2)	5 189,7	5 595,3	(78,0)	5 517,3
Total des Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	5 318,5	(91,2)	5 227,3	5 656,6	(78,0)	5 578,6
Autres données d'exploitation - excluant CAPL :						
Marge brute sur les marchandises et services :						
Consolidée	34,3 %	(0,4 %)	33,9 %	34,6 %	(0,5 %)	34,1 %
États-Unis	33,8 %	(0,5 %)	33,3 %	33,8 %	(0,4 %)	33,4 %
Canada	32,6 %	(0,8 %)	31,8 %	33,6 %	(0,9 %)	32,7 %
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis (cents par gallon)	31,19	(1,57)	29,62	23,60	(1,22)	22,38
Canada (CA cents par litre)	7,91	(0,03)	7,88	8,38	(0,04)	8,34

(1) 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.

Les tableaux ci-dessous indique, pour les postes applicables seulement, les données précédemment publiées, les ajustements découlant de ces changements et les données ajustées pour les trois premiers trimestre de l'exercice 2021, ainsi que pour le quatrième trimestre de l'exercice 2020:

(en millions de dollars américain, sauf indication contraire)	Période de 16 semaines terminée le 31 janvier 2021			Période de 12 semaines terminée le 11 octobre 2020		
	Publiées	Ajustements	Ajustées	Publiées	Ajustements	Ajustées
Données sur les résultats d'exploitation :						
Marge brute sur les marchandises et services ⁽¹⁾ :						
États-Unis	1 081,2	(14,3)	1 066,9	931,5	(11,2)	920,3
Canada	229,9	(5,9)	224,0	205,1	(4,4)	200,7
Marge brute totale sur les marchandises et services	1 519,2	(20,2)	1 499,0	1 295,2	(15,6)	1 279,6
Marge brute sur le carburant pour le transport routier ⁽¹⁾ :						
États-Unis	828,1	(15,4)	812,7	767,4	(7,7)	759,7
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	1 282,1	(15,4)	1 266,7	1 147,9	(7,7)	1 140,2
Marge brute totale⁽¹⁾	2 865,7	(35,6)	2 830,1	2 485,4	(23,3)	2 462,1
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux (excluant CAPL)	1 617,8	(35,6)	1 582,2	1 194,4	(23,3)	1 171,1
Total des Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	1 617,8	(35,6)	1 582,2	1 194,4	(23,3)	1 171,1
Autres données d'exploitation - excluant CAPL :						
Marge brute sur les marchandises et services :						
Consolidée	33,5 %	(0,4 %)	33,1 %	34,4 %	(0,4 %)	34,0 %
États-Unis	33,0 %	(0,4 %)	32,6 %	34,0 %	(0,4 %)	33,6 %
Canada	32,2 %	(0,8 %)	31,4 %	32,6 %	(0,7 %)	31,9 %
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis (cents par gallon)	31,86	(1,10)	30,76	37,48	(1,27)	36,21
Canada (CA cents par litre)	10,36	(0,03)	10,33	10,05	(0,04)	10,01

(1) 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.

(en millions de dollars américain, sauf indication contraire)	Période de 12 semaines terminée le 19 juillet 2020			Période de 12 semaines terminée le 26 avril 2020		
	Publiées	Ajustements	Ajustées	Publiées	Ajustements	Ajustées
Données sur les résultats d'exploitation :						
Marge brute sur les marchandises et services ⁽¹⁾ :						
États-Unis	988,3	(11,5)	976,8	802,3	(11,6)	790,7
Canada	210,5	(4,2)	206,3	154,9	(3,6)	151,3
Marge brute totale sur les marchandises et services	1 338,0	(15,7)	1 322,3	1 084,2	(15,2)	1 069,0
Marge brute sur le carburant pour le transport routier ⁽¹⁾ :						
États-Unis	812,5	(6,7)	805,8	903,5	(7,8)	895,7
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	1 130,7	(6,7)	1 124,0	1 173,1	(7,8)	1 165,3
Marge brute totale⁽¹⁾	2 511,0	(22,4)	2 488,6	2 290,5	(23,0)	2 267,5
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux (excluant CAPL)	1 171,0	(22,4)	1 148,6	1 232,8	(23,0)	1 209,8
Total des Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	1 171,0	(22,4)	1 148,6	1 232,8	(23,0)	1 209,8
Autres données d'exploitation - excluant CAPL :						
Marge brute sur les marchandises et services :						
Consolidée	34,7 %	(0,4 %)	34,3 %	33,5 %	(0,4 %)	33,1 %
États-Unis	34,7 %	(0,4 %)	34,3 %	33,0 %	(0,5 %)	32,5 %
Canada	31,7 %	(0,6 %)	31,1 %	31,8 %	(0,7 %)	31,1 %
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis (cents par gallon)	42,99	(1,69)	41,30	46,88	(1,95)	44,93
Canada (CA cents par litre)	10,29	(0,04)	10,25	8,40	(0,04)	8,36

(1) 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.

Catégories des états des résultats

Ventes provenant des marchandises et des services. Les ventes de marchandises comprennent principalement la vente de produits du tabac et d'alternatives aux produits du tabac, de bière, de vin, de boissons, de produits frais, y compris les produits de la restauration rapide, de friandises et de grignotines et d'articles d'épicerie. Ces revenus sont comptabilisés au moment de la transaction, puisque le contrôle des biens et services est considéré comme étant transféré lorsque le client effectue le paiement et prend possession de l'article vendu. Les ventes de marchandises comprennent aussi les ventes en gros de marchandises à certains exploitants indépendants et franchisés faites à partir de nos centres de distribution et installations de préparation alimentaire, lesquelles sont généralement constatées à la prise de possession des produits et lorsque le transfert des risques associés est effectué. Les revenus provenant des services comprennent principalement des revenus de lave-auto, des commissions sur la vente de billets de loteries, des frais attribuables aux guichets automatiques, de ventes de cartes d'appels et de ventes de cartes cadeaux.

Les revenus provenant des services comprennent aussi les redevances provenant des franchises et des licences, lesquelles sont constatées à titre de produits sur la durée de l'entente, les frais de franchise initiaux, dont une portion est constatée à l'ouverture du magasin franchisé alors que les revenus restants sont reportés sur la durée estimée du contrat de franchise en question, ainsi que les commissions des agents, de même que les royalties des franchisés et des détenteurs de licences, lesquelles sont constatées périodiquement sur la base des ventes déclarées par les agents, ainsi que les franchisés et les détenteurs de licences. Par l'entremise d'un magasin sous licence en Ontario, au Canada, nous générons aussi des revenus dérivés de la vente sous-jacente de produits du cannabis.

Ventes provenant du carburant pour le transport routier. Nous présentons dans notre chiffre d'affaires le montant total en dollars des ventes provenant du carburant pour le transport routier, y compris les taxes intégrées lorsque celles-ci sont incluses dans le prix d'achat, si nous prenons possession du stock de carburant pour le transport routier. Aux États-Unis et en Europe, dans certains cas, nous achetons le carburant pour le transport routier et le revendons au coût plus une majoration à certains exploitants indépendants. Nous comptabilisons la valeur intégrale de ces ventes (coût plus majoration) à titre de ventes de carburant pour le transport routier. Lorsque nous agissons à titre de commissionnaire-vendeur pour un distributeur de pétrole, seule la commission que nous gagnons est comptabilisée comme une vente.

Autres revenus. Les autres revenus comprennent les ventes de carburant pour le secteur de l'aviation et d'énergie pour les moteurs stationnaires, lesquelles sont généralement constatées lors de la livraison au client. Les autres revenus comprennent également les loyers tirés de certains contrats de location simple, qui sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du bail.

Coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur. Le coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur comprend principalement le coût des produits finis, des intrants et des coûts de transport lorsqu'ils sont engagés pour acheminer les produits au point de vente, ainsi que les coûts de logistiques internes. Le coût des marchandises est généralement évalué selon la méthode du prix de détail moins une marge bénéficiaire normale. Le coût des stocks de carburant pour le transport routier est généralement déterminé selon la méthode du coût moyen.

Impôts sur les bénéfices. La marge brute provenant du carburant pour les magasins où nous touchons une commission correspond à la commission découlant de la vente.

Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux. Les principaux éléments constituant les frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux sont la main-d'œuvre, les frais d'occupation, les frais liés aux modes de paiements électroniques, les réparations, l'entretien et les frais généraux, excluant amortissement et perte de valeur.

Les indicateurs de performance clés employés par la direction, qui figurent sous la rubrique « Analyse sommaire des résultats consolidés pour l'exercice 2021 – Autres données d'exploitation », sont la marge brute sur les marchandises et services, la croissance des ventes de marchandises par magasin comparable, la marge brute sur le carburant pour le transport routier, la croissance du volume de carburant par magasin comparable, le rendement des capitaux propres et le rendement des capitaux investis.

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.

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 ⁽¹⁾	25 avril 2021	26 avril 2020 Ajustée ⁽¹⁾	28 avril 2019 Ajustée ⁽¹⁾
<i>(en millions de dollars américains)</i>					
Chiffre d'affaires	12 237,4	9 687,2	45 760,1	54 132,4	59 117,6
Coût des ventes, excluant amortissement et perte de valeur	9 902,9	7 419,7	35 644,8	44 488,9	50 000,7
Marge brute	2 334,5	2 267,5	10 115,3	9 643,5	9 116,9

(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. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée pour refléter l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16.

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

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020	28 avril 2019
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle, tel que publié	563,9	578,3	2 705,5	2 357,6	1 821,3
Ajouter :					
Impôts sur les bénéfices	127,6	145,4	653,6	545,9	370,9
Frais financiers nets	71,7	53,2	342,5	284,5	320,1
Amortissement et perte de valeur	344,9	307,4	1 358,9	1 336,8	1 070,7
BAIIA	1 108,1	1 084,3	5 060,5	4 524,8	3 583,0
Ajustements :					
Gain sur cession de propriétés	(26,6)	—	(67,5)	—	—
Frais d'acquisition	1,5	2,9	11,8	6,7	2,2
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)	(77,5)
Gain net sur la cession des intérêts de la société dans CAPL	—	—	—	(61,5)	—
Frais de restructuration attribuable aux actionnaires de la société ⁽¹⁾	—	—	—	—	10,5
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)
BAIIA ajusté, tel que publié précédemment	1 083,0	1 044,2	5 004,8	4 362,4	3 520,0
Incidence estimative pro forma de la transition vers IFRS 16 attribuable aux actionnaires de la société	—	—	—	—	381,0
BAIIA ajusté	1 083,0	1 044,2	5 004,8	4 362,4	3 901,0

(1) Cette mesure pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée des coûts de restructuration. Depuis le 29 avril 2019, cette mesure a été mise à jour afin de retirer les coûts de restructuration des ajustements.

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. 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.

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

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020	25 avril 2021	26 avril 2020	28 avril 2019
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société, tel que publié	563,9	576,3	2 705,5	2 353,6	1 833,9
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)	2,2
Gain net sur la cession d'une portion des opérations américaines de vente en gros de carburant de la société	—	(41,0)	—	(41,0)	(5,3)
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	—
Perte de valeur relative au goodwill de CAPL	—	—	—	—	55,0
Frais de restructuration attribuable aux actionnaires de la société ⁽¹⁾	—	—	—	—	10,5
Avantage fiscal découlant de la baisse du taux d'imposition statutaire en Suède	—	—	—	—	(6,2)
Paieement 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	(5,0)	9,2	(7,8)	22,6	(17,9)
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société, tel que publié précédemment	564,0	520,0	2 716,0	2 216,0	1 874,0
Incidence estimation pro forma de la transition à IFRS 16	—	—	—	—	(28,0)
Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société	564,0	520,0	2 716,0	2 216,0	1 846,0
Nombre moyen pondéré d'actions dilué (en millions)	1 086,5	1 118,2	1 106,7	1 124,5	1 130,1
Bénéfice net ajusté par action dilué	0,52	0,47	2,45	1,97	1,63

(1) Cette mesure pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée des coûts de restructuration. Depuis le 29 avril 2019, cette mesure a été mise à jour afin de retirer les coûts de restructuration des ajustements.

Dettes nette 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. 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.

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

(en millions de dollars américains)	Au 25 avril 2021	Au 26 avril 2020	Au 28 avril 2019
Portion à court terme de la dette à long terme et portion à court terme des obligations locatives	1 526,7	597,8	1 635,7
Dette à long terme et obligations locatives	8 075,3	9 781,5	7 243,6
Moins: Trésorerie et équivalents de trésorerie, incluant trésorerie soumise à restrictions	3 019,2	3 649,5	736,6
Dettes nette portant intérêt	6 582,8	6 729,8	8 142,7
Avoir des actionnaires	12 180,9	10 066,6	8 923,2
Dettes nette portant intérêt	6 582,8	6 729,8	8 142,7
Capitalisation totale	18 763,7	16 796,4	17 065,9
Dettes nette portant intérêt / capitalisation totale	0,35: 1	0,40: 1	0,48: 1

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. 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.

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

(en millions de dollars américains)	Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020	28 avril 2019
Dette nette portant intérêt	6 582,8	6 729,8	8 142,7
BAIIA ajusté	5 004,8	4 362,4	3 520,0
Ajustements pro forma	—	—	381,0
BAIIA ajusté, incluant les ajustements pro forma	5 004,8	4 362,4	3 901,0
Ratio d'endettement	1,32 : 1	1,54 : 1	2,09 : 1

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. Cette mesure de performance pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2019 a été ajustée afin d'inclure notre investissement dans CAPL comme s'il était comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence, ainsi que l'incidence estimative pro forma d'IFRS 16.

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

(en millions de dollars américains)	Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020	28 avril 2019
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle, tel que publié	2 705,5	2 357,6	1 821,3
Résultat global attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	—	(4,0)	12,6
Ajustements pro forma	—	—	(28,0)
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société	2 705,5	2 353,6	1 805,9
Capitaux propres moyens attribuables aux actionnaires de la société	11 123,8	9 490,2	8 241,8
Rendement des capitaux propres	24,3 %	24,8 %	21,9 %

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 les périodes de 52 semaines terminées le 26 avril 2020 et le 28 avril 2019, 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, ainsi que 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 :

(en millions de dollars américains)	Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020	28 avril 2019
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle, tel que publié	2 705,5	2 357,6	1 821,3
Ajouter :			
Impôts sur les bénéfices	653,6	545,9	370,9
Frais financiers nets	342,5	284,5	320,1
BAIL attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	—	(24,6)	(8,1)
Ajustement pro forma	—	—	33,0
BAIL, incluant les ajustements pro forma	3 701,6	3 163,4	2 537,2
Capitaux employés moyens	23 252,3	20 434,7	18 675,8
Ajustements pro forma	—	690,1	1 475,0
Capitaux employés moyens, incluant les ajustements pro forma	23 252,3	21 124,8	20 150,8
Rendement des capitaux investis	15,9 %	15,0 %	12,6 %

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

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 12 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.

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)	Période de 12 semaines terminées		
	le 25 avril 2021	le 26 avril 2020, ajustée ⁽²⁾	Variation %
Chiffre d'affaires	12 237,4	9 687,2	26,3
Bénéfice d'exploitation	761,4	769,6	(1,1)
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société	563,9	576,3	(2,2)
Autres données d'exploitation :			
Marge brute sur les marchandises et services ⁽¹⁾ :			
Consolidée ⁽²⁾	32,6 %	33,1 %	(0,5)
États-Unis ⁽²⁾	31,8 %	32,5 %	(0,7)
Europe et autres régions	38,1 %	40,6 %	(2,5)
Canada ⁽²⁾	31,0 %	31,1 %	(0,1)
Croissance (diminution) des ventes de marchandises par magasin comparable ⁽³⁾ :			
États-Unis ⁽⁴⁾	8,1 %	(0,5 %)	
Europe et autres régions ⁽⁵⁾	9,7 %	(6,5 %)	
Canada ⁽⁴⁾	1,6 %	4,7 %	
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :			
États-Unis (cents par gallon) ⁽²⁾	34,45	44,93	(23,3)
Europe et autres régions (cents par litre)	10,85	8,67	25,1
Canada (cents CA par litre) ⁽²⁾	10,92	8,36	30,6
Croissance (diminution) du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable ⁽³⁾ :			
États-Unis	5,4 %	(18,3 %)	
Europe et autres régions	3,6 %	(13,4 %)	
Canada	4,9 %	(23,5 %)	

- (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) 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.
- (3) Ne comprend pas les services et autres revenus (décrits à la note de bas de page 1 ci-dessus). La croissance au Canada et en Europe et dans les autres régions est calculée en devises locales.
- (4) Pour les magasins corporatifs seulement.
- (5) Comprend la croissance des ventes de marchandises par magasin comparable de Circle K HK à partir du 21 décembre 2020.

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.

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.

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.

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 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	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.

Marge brute¹

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.

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.

¹ 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.

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.

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 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	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 de l'exercice 2021, notre marge brute sur les autres revenus a été de 44,7 millions \$, soit une augmentation de 11,5 millions \$ et de 44,8 millions \$ par rapport à la période correspondante de l'exercice 2020. En excluant 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 \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2021, principalement en raison de marges plus élevées sur nos autres produits de carburant, partiellement contrebalancée 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 de l'exercice 2021, les frais d'exploitation ont augmenté de 3,1 % par rapport à la période correspondante de l'exercice 2020. En excluant certains éléments qui ne sont pas considérés comme indicatifs des tendances futures, les frais d'exploitation ont diminué de 2,9 %.

	Période de 12 semaines terminée le 25 avril 2021
Variation totale, telle que publiée	3,1 %
Ajustements :	
Augmentation générée par l'effet net de la conversion de devises	(3,3 %)
Augmentation provenant des frais d'exploitation additionnels liés aux acquisitions	(2,2 %)
Augmentation générée par des frais liés aux modes de paiement électronique plus élevés, excluant les acquisitions	(0,9 %)
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 %
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2020	0,2 %
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2021	(0,1 %)
Variation restante	(2,9 %)

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.

Bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et perte de valeur (« BAIIA¹ ») et BAIIA ajusté¹

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.

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.

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.

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

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

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.

	Périodes de 12 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020
Taux d'imposition, tel que publié	18,5 %	20,1 %
Ajustements :		
Avantage fiscal découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés	—	0,6 %
Taux d'imposition excluant les ajustements ci-dessus	18,5 %	20,7 %

Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ») et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société (« bénéfice net ajusté¹ »)

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.

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 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 %.

¹ 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.

Analyse sommaire des résultats consolidés pour l'exercice 2021

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 52 semaines terminées le 25 avril 2021, le 26 avril 2020 et le 28 avril 2019. Les résultats de nos opérations en Asie sont inclus sous Europe et autres régions. CAPL désigne CrossAmerica Partners LP.

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

Données sur les résultats d'exploitation :

Revenus tirés des marchandises et services⁽¹⁾ :

États-Unis	11 489,9	10 918,4	10 781,8
Europe et autres régions	1 830,8	1 416,3	1 457,8
Canada	2 552,3	2 302,7	2 172,7
CAPL	—	29,6	95,8
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(0,8)	(2,7)
Total des revenus tirés des marchandises et services	15 873,0	14 666,2	14 505,4

Ventes de carburant pour le transport routier :

États-Unis	19 594,7	25 724,8	28 195,6
Europe et autres régions	6 295,3	7 481,1	8 380,7
Canada	3 515,3	4 415,7	4 957,9
CAPL	—	1 365,7	2 211,8
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(288,0)	(444,7)
Total des ventes de carburant pour le transport routier	29 405,3	38 699,3	43 301,3

Autres revenus⁽²⁾ :

États-Unis	44,3	36,9	21,8
Europe et autres régions	419,3	652,0	1 220,7
Canada	18,2	21,3	24,5
CAPL	—	65,6	61,2
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(8,9)	(17,3)
Total des autres revenus	481,8	766,9	1 310,9

Total des ventes

	45 760,1	54 132,4	59 117,6
--	----------	----------	----------

Marge brute sur les marchandises et services⁽¹⁾⁽⁴⁾ :

États-Unis	3 798,7	3 641,2	3 602,7
Europe et autres régions	716,2	587,6	609,0
Canada	800,2	733,2	709,4
CAPL	—	6,8	23,3
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(0,8)	(2,3)
Marge brute totale sur les marchandises et services	5 315,1	4 968,0	4 942,1

Marge brute sur le carburant pour le transport routier⁽⁴⁾ :

États-Unis	3 095,2	3 103,3	2 457,4
Europe et autres régions	1 119,7	932,0	981,1
Canada	391,6	344,2	392,8
CAPL	—	57,5	103,6
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	4 606,5	4 437,0	3 934,9

Marge brute sur les autres revenus⁽²⁾⁽⁴⁾ :

États-Unis	44,2	36,9	21,8
Europe et autres régions	131,2	123,6	149,7
Canada	18,3	21,2	24,5
CAPL	—	65,7	61,2
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(8,9)	(17,3)
Marge brute totale sur les autres revenus	193,7	238,5	239,9

Marge brute totale⁽⁴⁾

	10 115,3	9 643,5	9 116,9
--	----------	---------	---------

Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux

Excluant CAPL ⁽¹⁰⁾	5 148,6	5 189,7	5 517,3
CAPL	—	46,8	80,5
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(9,2)	(19,2)
Total des frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	5 148,6	5 227,3	5 578,6

Gain sur la cession d'immobilisations et d'autres actifs

	(67,8)	(83,1)	(21,3)
--	--------	--------	--------

Amortissements et perte de valeur

Excluant CAP	1 358,9	1 282,9	927,2
CAPL	—	53,9	143,5
Total de l'amortissement et perte de valeur	1 358,9	1 336,8	1 070,7

Bénéfice d'exploitation

Excluant CAPL	3 675,6	3 137,7	2 534,0
CAPL	—	25,3	(44,7)
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	—	(0,5)	(0,4)
Bénéfice d'exploitation total	3 675,6	3 162,5	2 488,9

Frais financiers nets

	342,5	284,5	320,1
--	-------	-------	-------

Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle

(Bénéfice) perte net(te) attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle

	—	(4,0)	12,6
--	---	-------	------

Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société

	2 705,5	2 353,6	1 833,9
--	---------	---------	---------

Données par action :

Bénéfice net par action de base (dollars par action)	2,45	2,10	1,62
Bénéfice net par action dilué (dollars par action)	2,44	2,09	1,62
Bénéfice net ajusté par action dilué (dollars par action) ⁽⁴⁾⁽¹⁰⁾	2,45	1,97	1,63
Dividende par action déclaré pour l'exercice (cents CA par action)	33,25	26,50	22,50

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

Autres données d'exploitation – excluant CAPL :

Marge brute sur les marchandises et services⁽¹⁾ :

Périodes de 52 semaines terminées le			
	25 avril 2021	26 avril 2020, ajustée ⁽³⁾	28 avril 2019, ajustée ⁽³⁾
Consolidée ⁽³⁾	33,5 %	33,9 %	34,1 %
États-Unis ⁽³⁾	33,1 %	33,3 %	33,4 %
Europe et autres régions	39,1 %	41,5 %	41,8 %
Canada ⁽³⁾	31,4 %	31,8 %	32,7 %
Croissance des ventes de marchandises par magasin comparable ⁽⁵⁾ :			
États-Unis ⁽⁶⁾	5,6 %	2,1 %	4,1 %
Europe et autres régions ⁽⁷⁾	6,1 %	0,1 %	4,8 %
Canada ⁽⁶⁾	9,5 %	2,8 %	5,2 %
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :			
États-Unis (cents par gallon) ⁽³⁾	35,28	29,62	22,38
Europe et autres régions (cents par litre)	10,99	8,48	8,61
Canada (cents CA par litre) ⁽³⁾	10,36	7,88	8,34
Volume total de carburant pour le transport routier vendu :			
États-Unis (millions de gallons)	8 772,8	10 476,1	10 979,5
Europe et autres régions (millions de litres)	10 191,8	10 990,3	11 391,2
Canada (millions de litres)	4 952,6	5 815,6	6 198,9
(Diminution) croissance du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable ⁽⁶⁾ :			
États-Unis	(12,9 %)	(3,9 %)	0,7 %
Europe et autres régions	(6,4 %)	(3,9 %)	(0,9 %)
Canada	(14,9 %)	(6,0 %)	(1,6 %)

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

Données tirées du bilan⁽⁸⁾ :

	Au 25 avril 2021	Au 26 avril 2020	Au 28 avril 2019
Actif total (incluant 1,1 milliard \$ pour CAPL au 28 avril 2019)	28 394,5	25 679,5	25 033,0
Dettes portant intérêt (incluant 696,0 millions \$ pour CAPL au 28 avril 2019) ⁽⁹⁾	9 602,0	10 379,3	9 575,3
Capitaux propres attribuables aux actionnaires de la société	12 180,9	10 066,6	8 913,7
Ratios d'endettement⁽⁴⁾ :			
Dettes nettes portant intérêt / capitalisation totale ⁽⁹⁾	0,35 : 1	0,40 : 1	0,48 : 1
Ratio d'endettement ⁽¹⁰⁾	1,32 : 1	1,54 : 1	2,09 : 1
Rentabilité⁽⁴⁾ :			
Rendement des capitaux propres	24,3 %	24,8 %	21,9 %
Rendement des capitaux investis	15,9 %	15,0 %	12,6 %

- (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.
- (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) 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 HK à partir du 21 décembre 2020.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Les données telles que le BAILA 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) au 26 avril 2020 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 52 semaines terminées le 26 avril 2020 et le 28 avril 2019 incluent dorénavant les frais de restructuration qui étaient précédemment présentés sur une ligne distincte.

Chiffre d'affaires

Pour l'exercice 2021, notre chiffre d'affaires a diminué de 8,4 milliards \$ ou 15,5 % par rapport à l'exercice 2020. Cette performance 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, à la cession de nos intérêts dans CAPL, qui a eu un impact approximatif de 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 sur les ventes de marchandises et services, ainsi que par 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 611,0 millions \$.

Revenus tirés des marchandises et services

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, ce 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 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 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	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 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 brute¹

Pour l'exercice 2021, notre marge brute a augmenté de 471,8 millions \$, ou 4,9 %, comparativement à l'exercice 2020. Cette hausse est principalement attribuable à une augmentation de la marge brute sur le carburant pour le transport routier, à la croissance organique dans nos activités d'accommodation et à l'effet positif net de la conversion en dollars américains de nos opérations canadiennes et européennes, qui a totalisé environ 112,0 millions \$, en partie contrebalancés par l'impact négatif

¹ 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.

de la COVID-19 sur la demande de carburant et par la cession de nos intérêts dans CAPL, qui a eu un impact d'approximativement 120,0 millions \$.

Marge brute sur les marchandises et services

Au cours de l'exercice 2021, notre 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 services a augmenté d'environ 305,0 millions \$, ou 6,2 %. Cette hausse 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 pandémie de COVID-19. La contribution des acquisitions a totalisé environ 75,0 millions \$. La marge brute a diminué de 0,2 % pour s'établir à 33,1 % aux États-Unis et de 0,4 % au Canada pour s'établir à 31,4 %, principalement en raison d'un changement dans notre mix de produits en lien avec la pandémie de COVID-19, ainsi que d'ajustements sur les stocks de 36,6 millions \$ aux États-Unis et de 3,2 millions \$ au Canada, en grande partie reliés à une provision sur l'inventaire d'équipements de protection individuelle. Notre marge brute a diminué de 2,4 % en Europe et dans les autres régions pour s'établir à 39,1 %, principalement en raison d'un changement à notre mix de produits vers des catégories à marges plus faibles, ainsi que de l'intégration de Circle K HK, dont le mix de produits est différent de celui de nos opérations en Europe. En excluant Circle K HK, notre marge brute en Europe et dans les autres régions aurait été de 40,9 %.

Marge brute sur le carburant pour le transport routier

Au cours de 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 a été de 35,28 ¢ par gallon aux États-Unis, une hausse de 5,66 ¢ par gallon, en Europe et dans les autres régions elle s'est établie à 10,99 ¢ US par litre, une hausse de 2,51 ¢ US par litre et, au Canada, elle s'est établie à 10,36 ¢ CA par litre, soit une hausse de 2,48 ¢ CA par litre. Ces augmentations sont attribuables à la volatilité des coûts des produits de carburants, aux changements dans l'environnement concurrentiel, ainsi qu'à nos initiatives liées à notre approvisionnement.

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 26 avril 2020 :

(en cents US par gallon)

Trimestre	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	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

Au cours de l'exercice 2021, notre marge brute sur les autres revenus a été de 193,7 millions \$, soit une diminution de 44,8 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, notre marge brute sur les autres revenus a augmenté d'environ 3,0 millions \$ pour l'exercice 2021, 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 »)

Au cours de l'exercice 2021, les frais d'exploitation ont diminué de 1,5 % par rapport à l'exercice 2020. En excluant certains éléments qui ne sont pas considérés comme indicatifs des tendances futures, les frais d'exploitation ont diminué de 1,2 %.

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

Nous avons été en mesure d'atteindre cette diminution tout en maintenant les investissements dans nos magasins visant à soutenir nos initiatives stratégiques, et ce, même si nous avons continué de voir 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, de l'inflation normale et des dépenses liées à la COVID-19. Cette diminution est le résultat de gains d'efficacité au niveau des coûts et de l'utilisation de la main-d'œuvre, des subventions gouvernementales de 51,1 millions \$, ainsi qu'à diverses mesures adoptées afin de rationaliser et minimiser nos dépenses contrôlables. Les dépenses liées à la COVID-19 pour l'exercice 2021 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, des bonis de remerciement en Amérique du Nord, des fournitures additionnelles liées à la désinfection et au nettoyage, des masques et des gants pour nos employés, des dons d'équipements de protection individuelle aux communautés entourant nos magasins, ainsi que des indemnités de départ.

Bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et perte de valeur (« BAIIA¹ ») et BAIIA ajusté¹

Au cours de 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 pour l'exercice 2021 a augmenté de 642,4 millions \$, ou 14,7 %, comparativement à l'exercice précédent, essentiellement en raison des marges de carburant plus élevées, de la croissance organique dans 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 l'exercice 2021, notre dépense d'amortissement a augmenté de 22,1 millions \$ comparativement à l'exercice 2020. En excluant les résultats de CAPL, ainsi 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. 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.

¹ 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.

Frais financiers nets

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, principalement en raison d'un coût moyen de la dette plus élevé.

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

Impôts sur les bénéfices

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 éléments présentés dans le tableau ci-dessous, le taux d'imposition aurait été de 19,9 % pour l'exercice 2020, une augmentation découlant 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.

	Périodes de 52 semaines terminées le	
	25 avril 2021	26 avril 2020
Taux d'imposition, tel que publié	19,5 %	18,8 %
Ajustements :		
Avantage fiscal découlant du renversement d'une provision pour moins-value sur les actifs d'impôts différés	—	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	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 ajusté¹ »)

Pour l'exercice 2021, le bénéfice net 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 notre bénéfice net de l'exercice 2021.

Le bénéfice net ajusté pour l'exercice 2021 aurait été d'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 dilué¹ s'est chiffré à 2,45 \$ pour l'exercice 2021, comparativement à 1,97 \$ pour l'exercice 2020, soit une augmentation de 24,4 %.

¹ 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.

Situation financière au 25 avril 2021

Tels que le démontrent nos ratios d'endettement inclus à la section « Analyse sommaire des résultats consolidés pour l'exercice 2021 » ainsi que nos rentrées de fonds nettes liées à nos activités d'exploitation, nous disposons d'une santé financière solide.

Notre actif total consolidé s'élevait à 28,4 milliards \$ au 25 avril 2021, soit une augmentation de 2,7 milliards \$ par rapport au solde en date du 26 avril 2020, découlant principalement de l'impact positif net de la variation des taux de change à la date du bilan, ainsi que de l'acquisition de Circle K HK.

Au cours des périodes de 52 semaines terminées le 25 avril 2021 et le 26 avril 2020, nous avons enregistré un rendement des capitaux investis¹ de 15,9 % et de 15,0 %, respectivement.

Les variations importantes des éléments du bilan sont expliquées ci-dessous :

Débiteurs

Les débiteurs ont augmenté de 515,7 millions \$, passant de 1,3 milliard \$ au 26 avril 2020 à 1,8 milliard \$ au 25 avril 2021. Cette augmentation provient principalement des prix de vente plus élevés du carburant pour le transport routier au cours des dernières semaines de l'exercice financier, de notre croissance organique, de même que de l'incidence positive nette d'environ 128,0 millions \$ de la variation des taux de change à la date du bilan.

Stocks

Les stocks ont augmenté de 530,2 millions \$, passant de 1,2 milliard \$ au 26 avril 2020 à 1,8 milliard \$ au 25 avril 2021. L'augmentation découle principalement des coûts plus élevés du carburant pour le transport routier, de l'augmentation des quantités en inventaire de carburant et de marchandises, de même que de l'incidence positive nette d'environ 54,0 millions \$ de la variation des taux de change à la date du bilan.

Actifs détenus en vue de la vente

Les actifs détenus en vue de la vente ont augmenté de 271,1 millions \$, passant de 64,0 millions \$ au 26 avril 2020 à 335,1 millions \$ au 25 avril 2021. Cette augmentation provient principalement de notre décision de céder certains sites à travers 25 états aux États-Unis et 6 provinces au Canada basée sur une révision stratégique de notre réseau.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles ont augmenté de 733,6 millions \$, passant de 10,1 milliards \$ au 26 avril 2020 à 10,9 \$ milliards \$ au 25 avril 2021, en raison principalement des investissements effectués dans notre réseau, de même que de l'incidence positive nette d'environ 519,0 millions \$ de la variation des taux de change à la date du bilan, partiellement contrebalancés par la dépense d'amortissement et de perte de valeur, ainsi que par le reclassement de certaines immobilisation comme actifs détenus en vue de la vente.

Actifs au titre de droits d'utilisation

Les actifs au titre de droits d'utilisation ont augmenté de 555,2 millions \$, passant de 2,5 milliards \$ au 26 avril 2020 à 3,1 milliards \$ au 25 avril 2021. Cette augmentation découle principalement de l'exercice d'options de renouvellement, de la révision des durées des contrats de location, de l'augmentation de notre flotte de transport interne, de l'acquisition de Circle K HK, ainsi que de l'incidence positive nette d'environ 168,0 millions \$ de la variation des taux de change à la date du bilan, partiellement contrebalancés par la dépense d'amortissement et de perte de valeur.

Goodwill

Le goodwill a augmenté de 440,5 millions \$, passant de 5,5 milliards \$ au 26 avril 2020 à 5,9 milliards \$ au 25 avril 2021, principalement en raison de l'acquisition de Circle K HK et de l'incidence positive nette d'environ 182,0 millions \$ de la variation des taux de change à la date du bilan.

¹ 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.

Créditeurs et charges à payer

Les créditeurs et charges à payer ont augmenté de 1,2 milliard \$, passant de 2,8 milliards \$ au 26 avril 2020 à 4,0 milliards \$ au 25 avril 2021. Cette augmentation provient principalement des coûts plus élevés reliés aux achats de carburant pour le transport routier, de l'augmentation des achats de carburant en lien avec la croissance de la demande à la fin de l'exercice 2021 comparativement à la fin de l'exercice 2020, ainsi que de l'impact net de l'appréciation du dollar canadien et des devises européennes par rapport au dollar américain, pour un montant d'environ 211,0 millions \$.

Dettes à long terme et portion à court terme de la dette à long terme

La dette à long terme et la portion à court terme de la dette à long terme ont diminué de 1,3 milliard \$, passant de 7,7 milliards \$ au 26 avril 2020 à 6,4 milliards \$ au 25 avril 2021, principalement en raison du remboursement de notre facilité de crédit d'exploitation à terme renouvelable non garantie et du remboursement de nos billets de premier rang non garantis libellés en dollars canadiens, partiellement contrebalancés par l'impact net de l'appréciation du dollar canadien, de l'euro et de la couronne norvégienne par rapport au dollar américain, pour un montant d'environ 273,0 millions \$.

Obligations locatives et portion à court terme des obligations locatives

Les obligations locatives à long terme et la portion à court terme des obligations locatives ont augmenté de 563,3 millions \$, passant de 2,6 milliards \$ au 26 avril 2020 à 3,2 milliards \$ au 25 avril 2021. Cette augmentation découle principalement de l'exercice d'options de renouvellement, de révision des durées des contrats de location, de l'augmentation de notre flotte de transport interne, de l'acquisition de Circle K HK, ainsi que de l'impact net de l'appréciation du dollar canadien et des devises européennes par rapport au dollar américain, pour un montant d'environ 167,0 millions \$, partiellement contrebalancés par les remboursements effectués sur nos obligations locatives au cours de l'exercice 2021.

Capitaux propres

Les capitaux propres se sont établis à 12,2 milliards \$ au 25 avril 2021, une augmentation de 2,1 milliards \$ par rapport au 26 avril 2020, en grande partie attribuable au bénéfice net et aux autres éléments du résultat global de l'exercice 2021, partiellement contrebalancés par l'incidence des rachats d'actions et par les dividendes déclarés au cours de la même période. Pour la période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021, nous avons enregistré un rendement sur les capitaux propres¹ de 24,3 %.

Situation de trésorerie et sources de financement

Nous tirons principalement nos liquidités de nos rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation et des emprunts disponibles par l'entremise de notre facilité de crédit d'exploitation à terme renouvelable non garantie. Nous utilisons nos liquidités principalement pour rembourser notre dette, financer nos acquisitions et nos dépenses en immobilisations, verser des dividendes, racheter nos actions et alimenter notre fonds de roulement. Nous prévoyons que nos rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation et nos emprunts disponibles en vertu de notre facilité de crédit renouvelable non garantie couvriront nos besoins en liquidités dans un avenir prévisible.

Nos facilités de crédit se détaillent comme suit :

Facilité de crédit d'exploitation à terme renouvelable non garantie, échéant en décembre 2024 (« Facilité de crédit d'exploitation D »)

Entente de crédit consistant en une facilité de crédit renouvelable non garantie d'un montant maximal de 2,5 milliards \$. En date du 25 avril 2021, notre facilité de crédit d'exploitation D était inutilisée et des lettres de garantie de 6,8 millions \$ étaient en circulation.

Situation de trésorerie

Au 25 avril 2021, un montant approximatif de 2,5 milliards \$ était disponible compte tenu de notre facilité de crédit d'exploitation D et, à cette même date, nous étions en conformité avec les clauses restrictives et les ratios imposés par la convention de crédit. À pareille date, nous avons accès à environ 5,5 milliards \$ en vertu de notre encaisse et de notre facilité de crédit d'exploitation D disponible.

¹ 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.

Données choisies sur les flux de trésorerie consolidés

(en millions de dollars américains)

Activités d'exploitation

Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation

Activités d'investissement

Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles et d'autres actifs

Acquisitions d'entreprises

Produits de la cession d'immobilisations corporelles et d'autres actifs

Produits de la cession de placements dans des instruments de capitaux propres

Produits de la cession des intérêts de la société dans CAPL, nets des coûts de transaction ainsi que de la trésorerie et équivalents de trésorerie cédés

Autres activités d'investissement

Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement

Activités de financement

(Diminution) augmentation net(te) de la facilité de crédit d'exploitation D à terme renouvelable non garantie

Rachats d'actions

Sorties de fonds se rapportant au principal des obligations locatives et diminution nette des autres dettes

Dividendes versés en trésorerie

Remboursement de billets de premier rang non garantis

Émission de billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains, déduction faite des frais de financement

Règlements d'instruments financiers dérivés

Autres activités de financement

(Sorties) rentrées de fonds nettes liées aux activités de financement

Cotes de crédit

S&P Global Ratings – Cote de crédit corporative

Moody's – Cote de crédit pour les billets de premier rang non garantis

	Périodes de 52 semaines terminées le		
	25 avril 2021	26 avril 2020	Variation
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	4 086,6	3 720,7	365,9
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles et d'autres actifs	(1 222,2)	(1 408,2)	186,0
Acquisitions d'entreprises	(433,5)	(89,5)	(344,0)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles et d'autres actifs	181,4	89,7	91,7
Produits de la cession de placements dans des instruments de capitaux propres	100,5	—	100,5
Produits de la cession des intérêts de la société dans CAPL, nets des coûts de transaction ainsi que de la trésorerie et équivalents de trésorerie cédés	—	185,2	(185,2)
Autres activités d'investissement	(11,8)	9,0	(20,8)
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	(1 385,6)	(1 213,8)	(171,8)
(Diminution) augmentation net(te) de la facilité de crédit d'exploitation D à terme renouvelable non garantie	(1 500,0)	1 460,0	(2 960,0)
Rachats d'actions	(1 046,7)	(470,8)	(575,9)
Sorties de fonds se rapportant au principal des obligations locatives et diminution nette des autres dettes	(387,7)	(380,0)	(7,7)
Dividendes versés en trésorerie	(268,3)	(215,7)	(52,6)
Remboursement de billets de premier rang non garantis	(227,1)	(1 241,4)	1 014,3
Émission de billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains, déduction faite des frais de financement	—	1 484,1	(1 484,1)
Règlements d'instruments financiers dérivés	—	(100,6)	100,6
Autres activités de financement	0,2	(54,9)	55,1
(Sorties) rentrées de fonds nettes liées aux activités de financement	(3 429,6)	480,7	(3 910,3)
S&P Global Ratings – Cote de crédit corporative	BBB	BBB	
Moody's – Cote de crédit pour les billets de premier rang non garantis	Baa2	Baa2	

Activités d'exploitation

Au cours de l'exercice 2021, nos opérations ont généré des rentrées de fonds nettes de 4,1 milliards \$, une augmentation de 365,9 millions \$ comparativement à l'exercice 2020, principalement en raison d'un bénéfice net plus élevé.

Activités d'investissement

Au cours de l'exercice 2021, les dépenses nettes en immobilisations corporelles et incorporelles et autres actifs ont totalisé 1,0 milliard \$, les sorties de trésorerie liées aux acquisitions d'entreprises ont totalisé 433,5 millions \$ et les produits de la cession de placement dans des instruments de capitaux propres ont totalisé 100,5 millions \$.

Les dépenses en immobilisations corporelles et incorporelles et autres actifs ont principalement découlé du remplacement d'équipements dans certains magasins afin d'améliorer l'offre de produits et services, de l'ajout de nouveaux magasins, de l'amélioration continue de notre réseau ainsi que de nos investissements pour les technologies de l'information.

Activités de financement

Au cours l'exercice 2021, nous avons remboursé 1,5 milliard \$ sur notre facilité de crédit d'exploitation D, racheté des actions à droit de vote subalterne de catégorie B pour un montant net de 1,0 milliard \$, remboursé 387,7 millions \$ sur le principal de nos obligations locatives et autres dettes, versé des dividendes pour un montant de 268,3 millions \$ et remboursé 227,1 millions \$ sur nos billets de premier rang non garantis.

Engagements contractuels et commerciaux

Le tableau suivant présente un résumé de nos engagements contractuels financiers importants au 25 avril 2021⁽¹⁾ :

(en millions de dollars américains)	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Engagement contractuels							
Dette à long terme	1 289,5	375,9	168,9	718,4	780,4	5 232,0	8 565,1
Obligations locatives	504,3	428,7	387,1	338,1	300,5	2 000,9	3 959,6
Swaps de taux d'intérêt multidevises à payer ⁽²⁾	48,9	299,7	40,1	588,4	580,7	0,0	1 557,8
Swaps de taux d'intérêt multidevises à recevoir ⁽²⁾	(45,1)	(245,4)	(37,3)	(589,5)	(570,9)	0,0	(1 488,2)
Total	1 797,6	858,9	558,8	1 055,4	1 090,7	7 232,9	12 594,3

(1) Le tableau n'inclut pas les cotisations prévues en vertu des régimes de retraite à prestations définies.

(2) Basé sur les taux du marché, au 25 avril 2021, pour les soldes pour lesquels la monnaie fonctionnelle respective diffère de notre monnaie de présentation et pour les soldes portant intérêts à taux variables.

	2022	2023	2024	2025	2026	Par la suite	Total
Obligations au titre des achats de carburant							
États-Unis (en millions de gallons)	2 120,9	1 701,2	1 231,9	1 207,2	1 204,0	2 558,0	10 023,2
Europe (en millions de litres)	7 443,5	823,6	480,9	0,1	—	—	8 748,1
Canada (en millions de litres)	3 904,2	3 641,7	3 009,7	3 009,7	3 009,7	25 153,5	41 728,5

Dette à long terme. Au 25 avril 2021, notre dette à long terme totalisant 6,4 milliards \$ se détaillait comme suit :

- i. Billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains totalisant 4,0 milliards \$, en dollars canadiens totalisant 1,7 milliard \$ CA, en euros totalisant 750,0 millions € ainsi qu'en couronnes norvégiennes totalisant 675,0 millions NOK, répartis comme suit :

	Montant du principal	Échéance	Taux du coupon	Taux effectif au 25 avril 2021	Dates de paiement des intérêts
Émission du 26 juillet 2017	1 000,0 \$	26 juillet 2022 ⁽¹⁾	2,770 %	2,819 %	26 juillet et 26 janvier
Émission du 1 ^{er} novembre 2012	250,0 \$ CA	1 ^{er} novembre 2022	3,899 %	3,963 %	1 ^{er} mai et 1 ^{er} novembre
Émission du 26 juillet 2017	700,0 \$ CA	26 juillet 2024	3,056 %	3,133 %	26 juillet et 26 janvier
Émission du 2 juin 2015	700,0 \$ CA	2 juin 2025	3,600 %	3,649 %	2 juin et 2 décembre
Émission du 18 février 2016	675,0 NOK	18 février 2026	3,850 %	3,927 %	20 avril et 20 octobre
Émission du 6 mai 2016	750,0 €	6 mai 2026	1,875 %	1,944 %	6 mai
Émission du 26 juillet 2017	1 000,0 \$	26 juillet 2027	3,550 %	3,642 %	26 juillet et 26 janvier
Émission du 22 janvier 2020	750,0 \$	25 janvier 2030	2,950 %	3,033 %	25 juillet et 25 janvier
Émission du 26 juillet 2017	500,0 \$	26 juillet 2047	4,500 %	4,576 %	26 juillet et 26 janvier
Émission du 22 janvier 2020	750,0 \$	25 janvier 2050	3,800 %	3,880 %	25 juillet et 25 janvier

(1) À la suite de la remise d'un avis de rachat par la société le 14 avril 2021, le remboursement de ces billets de premier rang a eu lieu le 14 mai 2021.

- ii. Autres dettes à long terme de 85,1 millions \$, incluant différentes notes payables.

Obligations locatives. Nous louons une portion importante de nos actifs, principalement pour la location de magasins, de terrains, d'équipements et d'immeubles de bureaux. Nos contrats de location de biens immobiliers comportent, en général, des termes initiaux de 5 à 20 ans en Amérique du Nord et cette durée inclut le terme de base initial et les options de renouvellement, lorsqu'applicable. En Europe et en Asie, la durée de contrats de location varie de moins de 12 mois jusqu'à des contrats avec une échéance supérieure à 50 ans et inclut généralement des options de renouvellement au taux du marché, lorsqu'applicable. Lorsque les contrats sont considérés comme des contrats de location, les obligations locatives de ces contrats ainsi que les actifs au titre de droits d'utilisation sont inclus dans nos bilans consolidés. En vertu de certains contrats de location, nous sommes assujettis à des loyers additionnels basés sur le chiffre d'affaires, ainsi qu'à des augmentations futures du loyer minimal.

Obligation au titre des achats de carburant. Nous nous sommes engagés par l'entremise de diverses ententes, à acheter annuellement des montants ou des quantités minimums de carburant. Un manquement à ces exigences minimales pourrait entraîner une résiliation des contrats, une pénalité financière pour les volumes manquants, un changement du prix des produits, le paiement aux fournisseurs concernés d'un pourcentage prédéterminé des engagements et le remboursement d'une portion des rabais reçus. Nous avons généralement excédé ces exigences minimales et nous ne nous attendons pas à ce que de potentiels non-respects de ces exigences dans un avenir prévisible puissent conduire à la matérialisation de l'un des résultats mentionnés ci-dessus. Au 25 avril 2021, nos obligations d'achat de carburant consistaient en plusieurs contrats en vertu desquels nous nous sommes engagés à acheter 10,0 milliards de gallons et 50,5 milliards de litres au cours des prochaines années.

Éventualités. Dans le cours normal de notre exploitation et par le biais d'acquisitions, nous faisons l'objet de réclamations et de litiges. Même si l'issue est difficile à prédire avec certitude, nous n'avons aucune raison de croire que le règlement d'une de ces questions puisse avoir une incidence importante sur notre situation financière, sur les résultats de nos activités ou sur notre aptitude à poursuivre l'une ou l'autre de nos activités commerciales.

Nous détenons des contrats d'assurance qui comportent des franchises élevées. Actuellement, nous croyons que nos contrats d'assurance, combinés à l'autoassurance, nous offrent une protection suffisante. Les pertes futures qui dépasseront les limites des contrats d'assurance ou qui, après une interprétation défavorable, pourraient ne pas être couvertes par les contrats d'assurance seront prélevées à même les fonds de la société. En ce qui concerne nos contrats d'indemnisation relatifs aux accidents de travail, nous émettons des lettres de crédit à titre de garantie pour certains contrats.

Cautionnements. Nous avons transféré un certain nombre de contrats de location de locaux à des tiers. En vertu de certains de ces contrats, advenant un défaut de paiement de la part du sous-locataire, qui assume la responsabilité primaire, nous conservons la responsabilité secondaire envers le propriétaire du paiement des montants définis aux termes des contrats de location. Au 25 avril 2021, le total des paiements futurs au titre de location en vertu de ces contrats est d'approximativement 14,8 millions \$ et leur juste valeur est non significative. Historiquement, nous n'avons versé aucune somme importante aux termes de tels contrats et nous ne nous attendons pas à devoir en verser dans un avenir prévisible.

Nous avons également émis différentes formes de cautionnements, incluant des cautionnements financiers de baux automobiles et pour le compte de détaillants en Suède. Les paiements maximums futurs non actualisés relatif à ces cautionnements totalisent 19,4 millions \$ et la valeur comptable et la juste valeur des engagements en vertu de cautionnements comptabilisés au bilan consolidé au 25 avril 2021 étaient non significatives.

Nous émettons également des cautionnements à différentes fins à l'égard de nos propres activités, y compris les cautionnements pour impôts, les ventes de billets de loterie, la distribution en gros et les ventes de boissons alcoolisées. La plupart du temps, ces cautionnements sont exigés par les municipalités ou les organismes d'État pour l'exploitation de magasins dans leur secteur.

Autres engagements. Nous nous sommes engagés, par l'entremise de diverses ententes d'achat de biens immobiliers et ententes d'achats de produits, à acheter annuellement des montants ou quantités minimums de marchandises. Un manquement à ces exigences minimales pourrait entraîner une résiliation des contrats, un changement du prix des produits, le paiement aux fournisseurs concernés d'un pourcentage prédéterminé des engagements et le remboursement d'une portion des rabais reçus. Nous avons généralement excédé ces exigences minimales et nous ne nous attendons pas à ce que de potentiels non-respects de ces exigences dans un avenir prévisible pourraient conduire à la matérialisation de l'un des résultats mentionnés ci-dessus.

Opérations hors bilans

Dans le cours normal de nos activités, nous avons des lettres de crédit en circulation pour un montant de 106,1 millions \$ au 25 avril 2021. Outre ces lettres de crédit, nous n'avons pas d'autre activité hors bilan. Les engagements futurs sont compris dans l'élément « Dette à long-terme » du tableau ci-dessus.

Principales informations financières trimestrielles

Notre cycle de présentation de l'information de 52 semaines se divise en trimestres de 12 semaines chacun, à l'exception du troisième trimestre qui comporte 16 semaines. Lorsqu'un exercice comme celui de 2023 comprend 53 semaines, le quatrième trimestre compte 13 semaines. Les principales informations financières consolidées tirées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour chacun des huit derniers trimestres figurent dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars US, sauf les données par action)	Période de 52 semaines terminée le 25 avril 2021				Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020			
	4 ^e	3 ^e	2 ^e	1 ^{er}	4 ^e	3 ^e	2 ^e	1 ^{er}
	12 semaines	16 semaines	12 semaines	12 semaines	12 semaines	16 semaines	12 semaines	12 semaines
Chiffre d'affaires	12 237,4	13 157,5	10 655,4	9 709,8	9 687,2	16 604,2	13 678,0	14 163,0
Bénéfice d'exploitation avant amortissement et perte de valeur	1 106,3	1 253,3	1 326,1	1 348,8	1 077,0	1 274,6	1 088,9	1 058,8
Amortissement et perte de valeur	344,9	418,7	305,8	289,5	307,4	406,1	316,2	307,1
Bénéfice d'exploitation	761,4	834,6	1 020,3	1 059,3	769,6	868,5	772,7	751,7
Quote-part des résultats de coentreprises et d'entreprises associées	1,8	8,2	7,5	8,5	7,3	5,1	6,5	6,6
Frais financiers nets	71,7	105,6	77,2	88,0	53,2	84,2	60,1	87,0
Bénéfice net incluant les participations ne donnant pas le contrôle	563,9	607,5	757,0	777,1	578,3	663,9	579,4	536,0
(Bénéfice) perte net(te) attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	(2,0)	(4,0)	(0,8)	2,8
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société	563,9	607,5	757,0	777,1	576,3	659,9	578,6	538,8
Bénéfice net par action								
De base	0,52 \$	0,55 \$	0,68 \$	0,70 \$	0,52 \$	0,59 \$	0,51 \$	0,48 \$
Dilué	0,52 \$	0,55 \$	0,68 \$	0,70 \$	0,52 \$	0,59 \$	0,51 \$	0,48 \$

La volatilité des marges brutes sur le carburant pour le transport routier, principalement aux États-Unis, la saisonnalité ainsi que les variations du cours des devises ont un effet sur les variations du bénéfice net trimestriel.

Analyse des résultats consolidés pour l'exercice terminé le 26 avril 2020

Chiffre d'affaires

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 par 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 670,0 millions \$, en partie contrebalancés par notre croissance organique.

Revenus tirés des marchandises et services

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, en raison du succès de nos activités de déploiement de notre marque globale, aux améliorations apportées à notre offre, ainsi que par nos différentes initiatives pour générer de l'achalandage dans nos magasins, partiellement contrebalancés par l'impact négatif de la COVID-19 sur l'achalandage vers la fin de notre exercice financier.

Ventes de carburant pour le transport routier

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. Au Canada, le volume de vente de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 6,0 %, principalement en raison de l'environnement concurrentiel ainsi que la forte baisse de la demande vers la fin de l'exercice due à la COVID-19.

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 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	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 l'exercice 2020, le total des autres revenus s'est élevé à 766,9 millions \$, une diminution de 544,0 millions \$ comparativement à l'exercice 2019. En excluant le chiffre d'affaires de CAPL ainsi que 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. Cette 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 une incidence 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 brute¹

Pour l'exercice 2020, notre marge brute a atteint 9,6 milliards \$, une augmentation de 526,6 millions \$, ou 5,8 %, 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 qui a totalisé environ 91,0 millions \$.

Marge brute sur les marchandises et services

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 25,9 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 hausse 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 aux États-Unis a diminué de 0,1 %, pour s'établir à 33,3 %, 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 0,9 % pour s'établir à 31,8 %, principalement en raison de la conversion de nos magasin 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

Au cours de l'exercice 2020, notre marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 4,4 milliards \$, soit une augmentation de 502,1 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 598,0 millions \$, ou 15,2 %, 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 vers la fin de l'exercice financier. La marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 29,62 ¢ par gallon aux États-Unis, une hausse de 7,24 ¢ par gallon attribuable à la volatilité des prix du pétrole brut au cours de l'année, à la forte baisse de ces derniers vers la fin de l'exercice ainsi qu'à des changements dans l'environnement concurrentiel. En Europe, la marge brute sur le carburant a été de 8,48 ¢ US par litre, une baisse de 0,13 ¢ par litre, en raison principalement de l'effet négatif net de la conversion en dollars américains de nos opérations européennes, et à été de 7,88 ¢ CA par litre au Canada, une diminution de 0,46 ¢ CA par litre, en raison des pressions concurrentielles dans certains de nos marchés.

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 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	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 ⁽¹⁾	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 ⁽¹⁾	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, les marges et l'incidence des frais liés aux modes de paiement électronique ne sont pas aussi volatiles.

¹ 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.

Marge brute sur les autres revenus

Au cours de l'exercice 2020, notre marge brute sur les autres revenus a été de 238,5 millions \$, soit une diminution de 1,4 million \$ 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, notre marge brute sur les autres revenus a diminué d'environ 5,0 millions \$ pour l'exercice 2020. Cette baisse est principalement due à une demande plus faible des autres produits de carburants, ainsi qu'à la cession de nos activités de vente de carburant pour le secteur maritime en décembre 2018, qui a eu une incidence d'environ 9,0 millions \$ sur l'exercice 2019.

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

Au cours de l'exercice 2020, les coûts d'exploitation ont diminué de 6,3 % par rapport à 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 2,5 %.

	Période de 52 semaines terminée le 26 avril 2020
Variation totale, telle que publiée	(6,3 %)
Ajustements :	
Diminution de la dépense de loyer à la suite de la transition à IFRS 16	6,5 %
Diminution générée par l'effet net de la conversion de devises	1,2 %
Diminution des coûts d'exploitation de CAPL	0,6 %
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 ⁽¹⁾	0,4 %
Paie compensatoire à CAPL pour la cession d'actifs constaté dans les résultats de l'exercice 2019	0,2 %
Augmentation provenant des coûts d'exploitation additionnels liés aux acquisitions	(0,1 %)
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2020	(0,1 %)
Cession des activités de vente de carburant pour le secteur maritime	0,1 %
Variation restante	2,5 %

(1) Au cours de l'exercice 2019, nous avons réglé diverses réclamations et ajusté nos provisions en lien avec des événements spécifiques de l'exercice, 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 aurait été de 2,2 %.

Bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et perte de valeur (« BAIIA¹ ») et BAIIA ajusté¹

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. Le BAIIA ajusté pour l'exercice 2020 a augmenté de 461,4 millions \$, ou 11,8 %, 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 \$.

¹ 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.

Amortissement et perte de valeur (« amortissement »)

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 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 \$ pour l'exercice 2020, 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 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019
Frais financiers nets, tel que publié	284,5	320,1
Ajustements :		
Gain de change net	33,5	5,3
Frais financiers de CAPL	(25,6)	(29,3)
Incidence estimative pro forma de la transition à IFRS 16	—	62,0
Frais financiers nets excluant les ajustements ci-dessus	292,4	358,1

Impôts sur les bénéfices

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-valeur sur les actifs d'impôts différés suite à la cession de nos intérêts dans CAPL et 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 52 semaines terminées le	
	26 avril 2020	28 avril 2019
Taux d'imposition, tel que publié	18,8 %	16,9 %
Ajustements :		
Avantage fiscal découlant du renversement d'une provision pour moins-valeur sur les actifs d'impôts différés	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	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 ajusté¹ »)

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.

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 370,0 millions \$, ou 20,0 %. 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 %.

¹ 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.

Résultats de CAPL

Pour l'exercice 2020, les résultats de CAPL ont été affectés par le fait que l'exercice 2020 comportait 8 mois d'activités comparativement à 12 mois pour l'exercice 2019. Le 19 novembre 2019, nous avons cédé nos intérêts dans CAPL.

Contrôle interne à l'égard de l'information financière

Nous maintenons un système de contrôles internes à l'égard de l'information financière conçu pour protéger les actifs et assurer la fiabilité de l'information financière de la société. Nous maintenons également un système de contrôles et de procédures sur la communication de l'information conçu pour assurer, à tous égards importants, la fiabilité, l'intégralité et la présentation en temps opportun de l'information communiquée dans le présent rapport de gestion et dans tout autre document public. Les contrôles et procédures sur la communication de l'information visent à faire en sorte que l'information que nous devons communiquer dans les rapports déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières soit enregistrée et/ou divulguée en temps opportun, comme l'exige la loi, et soit rassemblée et communiquée à la direction de notre société, y compris à notre président et chef de la direction et à notre chef de la direction financière, comme il convient, pour permettre la prise de décisions rapides concernant l'information à divulguer. En date du 25 avril 2021, notre direction, suite à son évaluation, certifie l'efficacité de la conception et le fonctionnement des contrôles et des procédures de divulgation.

Nous évaluons continuellement l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière et leur apportons des améliorations au besoin. Au 25 avril 2021, notre direction et nos auditeurs externes ont produit des rapports certifiant l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Principes et estimations comptables essentiels

Estimations. Le présent rapport de gestion repose sur les états financiers consolidés de la société, qui ont été établis selon les IFRS. Ces normes requièrent que la société fasse certaines estimations et hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers consolidés et les notes complémentaires. La société analyse de façon continue ces estimations à la lumière de l'information disponible. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les jugements et estimations comptables les plus importants que la société a établis aux fins de la préparation des états financiers consolidés sont présentés avec les conventions pertinentes, le cas échéant, et concernent principalement les sujets suivants : les durées de vie utile des immobilisations corporelles et incorporelles, les impôts sur les bénéfices, les provisions, les pertes de valeur des immobilisations corporelles et incorporelles, les durées des contrats de location et les regroupements d'entreprises, y compris, mais sans s'y limiter, l'évaluation des immobilisations incorporelles acquises.

Au 25 avril 2021, la société a effectué une évaluation de l'impact des incertitudes entourant la pandémie de COVID-19 sur la valeur comptable de ses actifs et passifs. Cette évaluation, qui a nécessité l'utilisation de jugements et d'estimations importants, n'a eu aucune incidence matérielle sur les états financiers consolidés de la société pour l'exercice terminé le 25 avril 2021. Alors que la société continue de surveiller de près la situation de la COVID-19 dans les différentes juridictions où elle opère, sa durée et son plein effet financier sont inconnus et, par conséquent, les estimations de l'étendue à laquelle celle-ci pourrait matériellement et défavorablement impacter la société sont soumises à des incertitudes.

Stocks. Nos stocks se composent principalement de produits destinés à la revente, notamment de produits du tabac et d'alternatives aux produits du tabac, de produits frais, de bières et vin, d'articles d'épicerie, de friandises, de grignotines, de boissons diverses et de carburant pour le transport routier. Les stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût des marchandises est généralement évalué selon la méthode du prix de détail moins une marge bénéficiaire normale. Le coût des stocks de carburant pour le transport routier est généralement déterminé selon la méthode du coût moyen. Certains jugements et certaines estimations de la direction servant à déterminer les marges brutes pourraient avoir une incidence sur l'évaluation des stocks de clôture et les résultats d'exploitation.

Perte de valeur d'actifs à long terme. Les immobilisations corporelles sont soumises à un test de perte de valeur lorsque des événements ou des situations indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Cette recouvrabilité est mesurée en comparant leur valeur comptable nette à leur valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité de l'actif. Dans le cas où la valeur comptable des actifs excéderait leur valeur recouvrable, une perte de valeur d'un montant équivalent à l'excédent serait comptabilisée. La variabilité de ces facteurs dépend d'un certain nombre de conditions, y compris l'incertitude au sujet d'événements futurs. Ces facteurs pourraient inciter la société à conclure que des indices de perte de valeur existent effectivement et que des tests de perte de valeur devraient être effectués, ce qui pourrait amener à conclure à une perte de valeur de certains actifs à long terme et à la constatation d'une perte de valeur.

Goodwill et immobilisations incorporelles. Le goodwill et les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie sont soumis à un test de perte de valeur annuellement ou plus fréquemment si des événements ou changements de circonstances indiquent qu'ils pourraient avoir subi une perte de valeur. Cette évaluation requiert que la direction utilise des estimations et des hypothèses afin d'établir la juste valeur de ses unités d'exploitation et de ses immobilisations incorporelles. Si ces estimations et hypothèses s'avéraient inexactes, la valeur comptable du goodwill et des immobilisations incorporelles pourrait être surévaluée. Le test de perte de valeur annuel est effectué au premier trimestre de chaque exercice.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations se rapportent principalement aux coûts futurs estimatifs d'enlèvement des réservoirs souterrains de carburant et sont fondées sur l'expérience antérieure de la société dans ce domaine, la durée de vie utile estimative du réservoir, la durée restante des baux pour les réservoirs installés sur des propriétés louées, les estimations externes et les exigences réglementaires des gouvernements. Lorsqu'un réservoir de carburant est installé, un passif actualisé est comptabilisé à la valeur actuelle de l'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation et la valeur de l'immobilisation correspondante est augmentée du même montant. Afin de déterminer le passif initial à comptabiliser, les flux de trésorerie futurs estimatifs sont actualisés en utilisant un taux avant impôts reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à ce passif.

À la suite de la constatation initiale de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, la valeur comptable du passif est accrue de manière à tenir compte de l'écoulement du temps, puis ajustée selon les variations du taux d'actualisation courant fondé sur le marché ou de l'échéancier des flux de trésorerie sous-jacents nécessaires pour régler l'obligation.

Coûts environnementaux. La société constate une provision pour les frais estimatifs futurs de réhabilitation de sites afin de satisfaire aux normes gouvernementales pour ses sites connus comme étant contaminés lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état de ces sites sont fondées sur l'expérience antérieure de la société en matière de réhabilitation de sites ainsi que sur d'autres facteurs, tels que l'état de la contamination des sites, l'emplacement des sites et l'expérience des entrepreneurs qui effectuent les évaluations environnementales et les travaux de réhabilitation. Afin de déterminer le passif initial comptabilisé, les flux de trésorerie futurs estimatifs ont été actualisés en utilisant un taux avant impôts reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à ce passif.

Dans la plupart des États américains où la société exerce ses activités, à l'exception de l'Alaska, de la Californie, de la Floride, de l'Iowa, du Maryland, de New York, de l'Oregon, du Texas, de Washington, de la Virginie-Occidentale et du Wisconsin, la société a recours à un fonds en fiducie pour couvrir les frais de certaines mesures de réhabilitation environnementale, déduction faite de la franchise applicable du fonds en fiducie, laquelle varie selon les États. Ces fonds en fiducie fournissent aux exploitants d'installations pétrolières une assurance pour couvrir une partie des frais de nettoyage de certains dégâts environnementaux causés par l'utilisation d'équipements pétroliers. Ces fonds en fiducie sont financés par les frais d'enregistrement des réservoirs de carburant et/ou par des taxes de vente de chacun des États sur la vente de carburant. La société paie les frais d'enregistrement annuel et remet les taxes de vente aux États participants. La couverture d'assurance des fonds en fiducie varie selon les États.

Impôts sur le résultat. La charge d'impôts constatée dans les résultats correspond à la somme de l'impôt différé et de l'impôt exigible qui ne sont pas comptabilisés dans les autres éléments du résultat global (« AERG ») ou directement dans les capitaux propres.

La société utilise l'approche bilan de la méthode du report variable pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices. Selon cette méthode, les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en fonction de l'écart entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs en appliquant, à la date des états financiers consolidés, selon le cas, les taux d'imposition et les lois fiscales en vigueur ou pratiquement en vigueur pour les exercices au cours desquels les différences temporelles devraient se résorber. Les actifs d'impôts différés sont revus à chaque date de clôture et sont réduits dans la mesure où il n'est plus probable que l'avantage fiscal leur étant relié se matérialisera.

En ce qui a trait aux participations dans les filiales et les coentreprises, les passifs d'impôts différés sont comptabilisés pour toutes les différences temporelles imposables, sauf si la société est capable de contrôler la date à laquelle la différence temporelle se résorbera et s'il est probable que celle-ci ne se résorbera pas dans un avenir prévisible. Les actifs d'impôts différés découlant des différences temporelles déductibles générées par de telles participations sont comptabilisés seulement s'il est probable que le bénéfice imposable sera suffisant pour permettre d'utiliser les avantages de la différence temporelle et que celle-ci se résorbera dans un avenir prévisible.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont compensés lorsque la société a un droit juridiquement exécutoire de compenser des actifs et des passifs d'impôts exigibles, qu'ils concernent des impôts sur les bénéfices prélevés par la même autorité fiscale et que la société a l'intention de régler simultanément le montant net de ses actifs et passifs d'impôts exigibles.

La société est assujettie à l'impôt sur les bénéfices dans de nombreuses juridictions et il pourrait y avoir certaines positions où la détermination de l'impôt est incertaine. La société comptabilise des provisions pour positions fiscales incertaines sur la base

des montants qui devraient être payés aux autorités fiscales en lien avec les positions fiscales incertaines lorsqu'il n'est pas jugé probable que l'autorité fiscale acceptera la position de la société. Lorsque le résultat final de ces questions est différent des montants comptabilisés initialement, ces différences ont une incidence sur les actifs et passifs d'impôts exigibles et différés dans la période au cours de laquelle cette différence est déterminée.

Obligations relatives à la responsabilité civile et aux indemnités d'accidents de travail. Aux États-Unis et en Irlande, la société a recours à l'autoassurance pour couvrir certaines pertes relatives à la responsabilité civile et aux indemnités d'accidents de travail. Le coût ultime attendu actualisé de réclamations engagées à la date du bilan consolidé est reconnu à titre de passif. Ce coût est estimé sur la base des données historiques de la société et d'évaluations actuarielles. Afin de déterminer le passif initial comptabilisé, les flux de trésorerie futurs estimatifs ont été actualisés en utilisant un taux avant impôts reflétant les appréciations actuelles par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à ce passif.

Norme comptable adoptée durant l'exercice en cours

Définition d'une entreprise

Le 27 avril 2020, la société a adopté les modifications aux directives d'IFRS 3 *Regroupements d'entreprises*, qui modifient la définition d'une entreprise. Ces modifications introduisent un test de concentration facultatif qui, s'il est positif, mène à la conclusion que l'ensemble d'actifs acquis ne constitue pas une entreprise, et qu'aucune autre appréciation n'est nécessaire. Pour être considérée comme une entreprise, une acquisition doit inclure une entrée et un processus substantiel qui, ensemble, contribuent de manière importante à la capacité de créer des sorties. Également, il n'est plus nécessaire d'évaluer si des intervenants du marché sont en mesure de remplacer les éléments manquants ou d'intégrer les activités et les actifs acquis. La société a appliqué ces modifications aux regroupements d'entreprises et aux acquisitions d'actifs pour lesquels la date d'acquisition se situait le ou après le 27 avril 2020.

Facteurs de risque

Le contrôle et l'amélioration des opérations sont des préoccupations constantes pour nous. Dans cette perspective, l'identification et la gestion des risques sont des facteurs importants. Nous avons identifié et évalué les principaux risques d'entreprise qui pourraient avoir des conséquences négatives sur l'atteinte de nos objectifs et du rendement qui en découle.

Nous gérons les risques de façon continue et mettons en place de nombreuses mesures, dont l'objectif est d'atténuer les risques principaux qui sont mentionnés dans la présente section et d'en amoindrir les impacts financiers.

Pandémie, épidémie ou éclosion d'une maladie infectieuse. Le déclenchement généralisé d'une maladie, y compris la pandémie de COVID-19 ou de toute autre maladie transmissible, ou toute autre crise de santé publique, pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, nos résultats d'exploitation et notre situation financière. Les impacts économiques ou tout autre changement provoqué par une telle éclosion, que ceux-ci soient volontaires ou imposés par une autorité gouvernementale ou autre, pourraient avoir un impact significatif sur les résultats financiers et peuvent inclure des fermetures temporaires d'installations, des pénuries, des perturbations temporaires ou à long terme de main-d'œuvre, des impacts temporaires ou à long terme sur les chaînes d'approvisionnement et les canaux de distributions, des restrictions temporaires ou à long terme sur le commerce et les voyages transfrontaliers, une plus grande volatilité des devises et des risques accrus pour les systèmes informatiques, les réseaux et services numériques.

Des conditions économiques incertaines résultant d'une pandémie, d'une épidémie ou de l'éclosion d'une maladie infectieuse pourraient, à court ou à long terme, avoir une incidence défavorable sur les activités et la performance de notre société et de chacun de nos secteurs opérationnels. Celles-ci pourraient inclure la perte de confiance des consommateurs et des achats s'y rattachant, une plus grande volatilité des devises, des conséquences sur la situation financière de nos clients, fournisseurs et autres parties.

Conjoncture économique. Notre chiffre d'affaires pourrait souffrir des fluctuations des variables économiques mondiales, nationales, régionales et/ou locales et de la confiance des consommateurs. L'évolution de la conjoncture économique pourrait avoir une incidence négative sur les habitudes de consommation, les déplacements et le tourisme dans certaines de nos zones de marché.

Changements dans le comportement de la clientèle. Dans le secteur du carburant pour le transport routier et des activités d'accommodation, l'achalandage est généralement déterminé par les préférences des consommateurs et les tendances en matière de dépenses de consommation, les taux de croissance du trafic routier et les tendances de consommation dans le secteur des déplacements et du tourisme. Une baisse de la clientèle potentielle dans nos stations-service et dans nos magasins d'accommodation en raison de changements dans les préférences des consommateurs, dans les dépenses discrétionnaires des consommateurs ou dans les modes de transport pourrait nuire à nos activités, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation.

Notre succès continu dépend de notre capacité à rester à l'affût des besoins et préférences des consommateurs quant aux façons de faire des affaires avec nous, en particulier en ce qui concerne l'engagement numérique, les transactions sans contact et les plates-formes de commande et de livraison non traditionnelles. Nous travaillons continuellement pour développer, produire et commercialiser de nouveaux produits et affiner notre approche quant à la manière et à l'endroit où nous commercialisons, vendons et livrons nos produits. Si nous ne sommes pas en mesure d'anticiper et de répondre aux défis soudains auxquels nous pourrions être confrontés sur le marché, aux tendances du marché pour nos produits et à l'évolution des demandes des consommateurs, cela pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Changements climatiques. Les développements en matière de changements climatiques et les impacts climatiques et environnementaux des gaz à effet de serre pourraient entraîner une diminution de la demande pour un de nos produits les plus importants, soit le carburant à base de pétrole. La perception péjorative de ce produit, en relation avec les impacts environnementaux, et le *mouvement vert* pourraient affecter négativement nos ventes et notre habileté à commercialiser ce produit. De nouvelles technologies incitant le public à se prévaloir de sources de transport qui ne dépendent pas d'hydrocarbures pourraient nourrir une perception négative envers les hydrocarbures, ce qui affecterait l'attitude du public par rapport à notre carburant, et pourrait donc potentiellement affecter défavorablement notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De plus, de nouvelles technologies visant à améliorer le rendement énergétique, ou encore des mandats gouvernementaux visant à atteindre un meilleur rendement énergétique pourraient voir décroître la demande pour les hydrocarbures, ce qui pourrait nuire à notre entreprise, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation.

Notre entreprise peut également être touchée par les lois et les règlements sur les changements climatiques et le rôle qu'y jouent la combustion des carburants fossiles et les émissions de carbone qui en résultent. Certains territoires où nous exerçons nos activités ont adopté des mesures visant à limiter les émissions de carbone, mesures qui augmentent le coût des carburants à base de pétrole et qui peuvent avoir un effet négatif sur la demande de carburant pour le transport routier. Par ailleurs, l'adoption d'autres mesures de protection de l'environnement qui touchent la chaîne d'approvisionnement du pétrole, comme des exigences plus rigoureuses quant à l'exploration, au forage et au transport du pétrole brut ainsi qu'au raffinage et au transport des produits à base de pétrole, peut aussi augmenter le coût du carburant à base de pétrole et avoir des effets semblables sur la demande de carburant pour le transport routier. L'impact de ces changements, individuels ou combinés, pourrait nuire à nos ventes de carburant pour le transport routier et à la marge brute associée.

Carburant pour le transport routier. Nos résultats sont sensibles à l'évolution du prix et de la marge brute sur le carburant pour le transport routier. Des facteurs hors de notre contrôle, tels que les changements des conditions d'approvisionnement dictés par le marché, les fluctuations du coût du carburant pour le transport routier, liées notamment à la conjoncture politique et économique générale, ainsi que la capacité limitée du marché à absorber les fluctuations du prix du carburant, sont des facteurs susceptibles de faire varier les prix de vente du carburant pour le transport routier ainsi que la marge brute afférente. Ainsi, au cours de l'exercice 2021, les ventes de carburant pour le transport routier ont représenté environ 64,3 % de notre chiffre d'affaires total, mais notre marge brute sur le carburant pour le transport routier ne représentait qu'environ 45,5 % de notre marge brute totale.

Produits du tabac. Les ventes de produits du tabac constituent la principale catégorie de nos revenus tirés des marchandises et des services. Pour l'exercice 2021, les produits du tabac représentaient environ 39,0 % et 21,0 % du chiffre d'affaires et de la marge brute provenant des marchandises et des services, respectivement. Des augmentations importantes du prix de gros des cigarettes, des hausses ou des changements structurels importants en matière de taxes sur les produits du tabac, le durcissement législatif et les campagnes dissuasives ou de prévention de l'usage du tabac, nationales et locales, actuelles ou futures, de même que la concurrence du commerce illicite et l'arrivée de produits alternatifs au tabac pourraient réduire la demande de produits du tabac et, par conséquent, notre chiffre d'affaires et notre bénéfice en raison de la concurrence dans nos marchés et de la sensibilité des consommateurs au prix de ces produits.

Information sensible et protection des données. Dans le cours normal de nos activités en tant que détaillant de carburant et de marchandises, nous recevons un nombre important de données personnelles de nos consommateurs ainsi que d'autres informations de nature délicate concernant nos employés, nos partenaires d'affaires et nos fournisseurs. Bien que nous ayons considérablement investi dans la protection de l'information, et bien que nous maintenions ce que nous croyons être des contrôles sécuritaires envers les données que nous recevons de chaque consommateur, employé ou vendeur identifiable, une faille ou une panne de système pourrait provoquer des fuites de données sur ces personnes, ou toute autre information sensible, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur notre réputation, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De telles brèches ou pannes pourraient également entraîner une augmentation des dépenses allouées à la protection contre de tels risques. Un manquement important de notre part quant à nos obligations réglementaires de protection des informations sensibles et de la vie privée de nos consommateurs, employés et autres, pourrait nous voir soumis à une amende ou à toute autre sanction ou poursuite.

Exigences législatives et réglementaires. Nos activités sont assujetties à un grand nombre de règlements, dont les règlements relatifs à la vente et l'étiquetage d'alcool, de produits du tabac ou contenant de la nicotine et de produits contenant du cannabidiol (CBD) via un magasin sous licence, à de nombreuses exigences sur la salubrité des aliments, l'emballage, la sécurité et la qualité des produits alimentaires, sur les produits de loterie et produits connexes, aux lois et réglementations sur les produits soumis à une limite d'âge, les lois sur le salaire minimum, les heures supplémentaires et autres lois et réglementations sur le travail, les lois sur la confidentialité des données, les lois sur les valeurs mobilières, les lois et réglementations fiscales et les normes d'autorégulation, y compris les normes de sécurité des données de l'industrie des cartes de paiement. De plus, comme il en est discuté à la rubrique « Lois et règlements environnementaux », les activités de nos magasins d'accommodation sont assujetties à un grand nombre de lois et de règlements en matière environnementale.

Nous engageons actuellement d'importants coûts d'exploitation et d'importantes dépenses en immobilisations afin de respecter les lois et les règlements actuels, notamment ceux afférents à la santé, à la sécurité, à l'environnement et ceux applicables à nos activités. En outre, les lois et les règlements applicables à nos activités peuvent changer et il est en effet prévu que, compte tenu de la nature de nos activités, nous continuerons à être soumis à des lois et des règlements de plus en plus rigoureux, notamment en matière de santé, de sécurité et d'environnement, ce qui pourrait entraîner une augmentation de nos frais d'exploitation au-delà des niveaux actuellement prévus et nécessiter à l'avenir d'importantes dépenses en immobilisations et autres. En conséquence, rien ne garantit que les lois et les règlements futurs ou des modifications de ceux-ci, ou des changements par rapport à leur interprétation actuelle, n'entraîneront pas d'effet significatif sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Si nous ne parvenons pas à nous conformer aux lois et aux règlements ou aux restrictions ou autres conditions imposées par nos permis, ou si nous ne parvenons pas à obtenir les permis ou les enregistrements nécessaires ou à les prolonger ou à les renouveler à leur échéance, nous pourrions notamment être soumis à des sanctions civiles et pénales et, dans certaines circonstances, nous voir suspendre temporairement ou de façon permanente une partie de nos activités. En outre, si nous ou nos partenaires commerciaux ne respectons pas les *Normes de sécurité de l'industrie des cartes de paiement* ou ne protégeons pas de manière adéquate les informations sensibles de nos clients, nous pourrions être soumis à des amendes ou à des limitations à notre capacité à accepter les cartes de crédit ou de débit, ce qui pourrait nuire à notre chiffre d'affaires, nos résultats opérationnels, notre marque et notre réputation.

De plus, nous vendons des produits contenant du cannabidiol (CBD) qui est un dérivé du chanvre. La *loi américaine sur l'amélioration de l'agriculture de 2018* (également connue sous le nom de « *Farm Bill* » de 2018) a adopté un certain nombre de modifications du statut juridique du chanvre et des produits contenant du CBD dérivé du chanvre, y compris la suppression de la liste statutaire des substances contrôlées. Cependant, la mise en œuvre du *Farm Bill* de 2018 est en cours et il existe encore une incertitude importante concernant le statut juridique des produits contenant du CBD en vertu de la législation américaine. La FDA réglemente les produits alimentaires humains et animaux et les compléments alimentaires contenant du CBD et a déclaré qu'elle interprète la *loi fédérale sur les aliments, les médicaments et les cosmétiques de 1938*, telle que modifiée, pour interdire la vente de ces produits contenant du CBD. La FDA envisage de modifier le cadre réglementaire pertinent pour autoriser certains produits contenant du CBD, mais à moins que de tels changements ne soient adoptés, la FDA et d'autres autorités réglementaires pourraient prendre des mesures coercitives pour empêcher la commercialisation de produits contenant du CBD, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur notre entreprise, notre réputation, notre situation financière et nos résultats d'exploitation ou nous obliger à interrompre complètement la vente de certains produits.

Il existe un risque que notre interprétation de la législation américaine soit inexacte ou qu'elle soit contestée avec succès par les autorités fédérales ou étatiques américaines. Une contestation réussie d'une telle position par un État américain ou une autorité fédérale pourrait avoir un impact négatif sur nos opérations et nos résultats, y compris en raison de sanctions civiles et pénales, de dommages-intérêts, d'amendes, de la réduction d'une partie de nos opérations ou de saisies d'actifs et le refus des demandes réglementaires, ainsi que notre réputation.

Lois et règlements environnementaux. Nos activités, particulièrement celles relatives à l'entreposage, au transport et à la vente de carburant, sont assujetties à un grand nombre de lois et de règlements en matière environnementale dans les pays où nous exerçons nos activités, y compris des lois et des règlements régissant la qualité du carburant, la pollution du sol, les émissions atmosphériques, les rejets de substances dans l'eau, la mise en œuvre d'objectifs concernant l'utilisation de certains biocombustibles ou de l'énergie renouvelable, la manipulation et l'élimination des substances dangereuses, l'utilisation de systèmes de réduction de vapeur pour récupérer la vapeur de carburant et la réhabilitation des sites contaminés. Les exigences environnementales, de même que l'interprétation et l'application de ces dernières, changent continuellement et ont tendance à devenir de plus en plus strictes avec le temps. En vertu des lois et des règlements fédéraux, provinciaux, étatiques ou municipaux, nous pouvons, à titre de propriétaire ou d'exploitant, être tenus responsables des coûts de nettoyage ou de décontamination de nos sites actuels ou antérieurs, que nous ayons été informés ou non de la contamination en question ou que nous en soyons responsables ou non. De plus, nous pourrions nous exposer à des frais de litige, des amendes et d'autres sanctions en raison de notre incapacité à respecter ces exigences.

Les différentes régions dans lesquelles nous exerçons nos activités prévoient des incitatifs fiscaux et d'autres subventions qui ont également rendu les secteurs des carburants renouvelables ainsi que des véhicules écoénergétiques et à propulsion alternative, plus concurrentiels qu'ils ne le seraient autrement, ce qui pourrait avoir un effet défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Acquisitions. Les acquisitions ont été une partie importante de notre stratégie de croissance et devraient continuer de l'être. Notre capacité à identifier des occasions d'acquisitions stratégiques et à les réaliser à l'avenir pourrait être limitée par différents facteurs, notamment le nombre de possibilités d'acquisitions intéressantes et de vendeurs motivés, par l'étendue de l'utilisation à l'interne de nos ressources et, dans la mesure où cela est nécessaire, par notre capacité à obtenir les approbations réglementaires et du financement à des conditions satisfaisantes pour des acquisitions importantes, s'il y a lieu.

La réalisation des avantages et des synergies escomptés d'une acquisition dépendra en partie de la possibilité d'intégrer de façon efficiente et efficace les activités, les systèmes, la gestion et les cultures de notre société et de l'entreprise acquise ainsi que de la réalisation des avantages que nous comptons tirer des bases ou des sources présumées de synergies. Nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir les synergies et les économies de coûts prévues d'une acquisition pour de nombreuses raisons, telles que les contraintes contractuelles, une incapacité à profiter des économies synergiques attendues et de l'augmentation des efficiences opérationnelles prévues, la perte d'employés clés ou des changements dans les lois et les règlements fiscaux. Le processus d'acquisition et d'intégration d'une entreprise peut entraîner des frais d'exploitation plus élevés que prévus, des radiations ou charges de restructuration non récurrentes importantes, la perte de la clientèle et des perturbations de l'exploitation (telles que des difficultés à maintenir les relations avec les employés, les clients ou les fournisseurs). Le défaut de réussir à intégrer une entreprise acquise peut avoir un effet défavorable important sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Bien que nous effectuions une enquête diligente sur les entreprises ou les actifs que nous acquérons, il se peut que des passifs ou des dépenses liées aux entreprises ou aux actifs acquis nous échappent lors de notre enquête diligente et que nous en soyons tenus responsables, en tant que propriétaire successeur. La découverte de dettes ou d'obligations importantes liées à une acquisition peut entraîner d'importantes conséquences néfastes tant sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Systèmes de technologies de l'information. Nous dépendons de systèmes de technologies de l'information (« systèmes TI ») pour la gestion de nombreux aspects de nos transactions d'affaires et pour l'acheminement de renseignements exhaustifs et fiables à la direction. Ces systèmes TI sont une composante essentielle de notre entreprise et de nos stratégies de croissance. Ainsi, une importante perturbation dans nos systèmes TI, ou la désuétude de ces derniers, pourraient limiter notre capacité à gérer et à exploiter notre entreprise de manière efficace. Ces systèmes sont notamment sensibles aux dommages et à l'interruption par suite d'une panne de courant, aux désastres naturels, aux pannes informatiques ou de réseaux, à la perte de services de télécommunications, à la perte physique ou électronique de données, aux brèches de sécurité, aux cyberattaques, aux virus informatiques ainsi qu'aux lois et règlements qui nécessitent des améliorations obligatoires devant être faites dans un certain laps de temps et auxquelles nous ne pourrions pas nécessairement nous conformer. N'importe laquelle de ces perturbations pourrait avoir un effet défavorable sur nos activités, notre positionnement concurrentiel et/ou notre réputation et pourrait mener à des réclamations qui seraient susceptibles d'avoir un effet défavorable sur notre rentabilité.

Concurrence. Les industries et les zones géographiques dans lesquelles nous exerçons nos activités sont très concurrentielles et marquées par des fluctuations constantes du nombre et du type de détaillants qui offrent les mêmes produits et services que nos magasins. Nous sommes en concurrence avec les autres chaînes de magasins d'accommodation, les magasins d'accommodation indépendants, les exploitants de stations-service, les petits et gros détaillants en alimentation, les entreprises de restauration rapide, les pharmacies locales, les chaînes de pharmacies et les magasins à un dollar. Rien ne garantit que nous serons en mesure de rivaliser avec succès avec nos concurrents. Notre entreprise pourrait également souffrir si nous ne maintenons pas notre capacité à répondre aux exigences des clients en matière de prix, de qualité et de service à la clientèle.

Recrutement et rétention d'employés. Nous sommes tributaires de notre capacité à attirer et à retenir les employés clés ainsi qu'une équipe de direction solide. Si, pour une raison ou une autre, nous ne parvenons pas à attirer et à fidéliser suffisamment de gens compétents, nos activités, nos résultats financiers et notre capacité à atteindre nos objectifs stratégiques pourraient en souffrir.

Modes de paiements électroniques. Nous sommes exposés à des fluctuations considérables des frais afférents aux modes de paiements électroniques résultant de variations importantes des prix de détail du carburant pour le transport routier, puisque les frais afférents aux modes de paiements électroniques sont basés en grande partie sur un pourcentage du prix de détail du carburant. Pour l'exercice 2021, une variation de 10,0 % des frais afférents aux modes de paiements électroniques aurait eu un impact d'environ 0,04 \$ sur le bénéfice net par action sur une base diluée.

Lois et passifs fiscaux. Nous sommes assujettis à des obligations fiscales importantes dans de nombreux territoires, notamment les impôts directs et indirects, les retenues salariales, les impôts de franchises, les retenues d'impôts étrangers et les taxes foncières. L'adoption de nouveaux règlements et lois régissant l'impôt ou la modification de ceux déjà en vigueur nécessite du jugement et pourrait entraîner une hausse de la charge d'impôts ou de l'assujettissement à l'impôt, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur notre situation financière, nos résultats d'exploitation et nos flux de trésorerie. En outre, de nombreuses obligations fiscales font l'objet de vérifications périodiques par les différentes administrations fiscales, ce qui peut donner lieu à des pénalités et des paiements d'intérêts.

Dépendance à l'égard de fournisseurs tiers. Nos activités de vente de carburant dépendent de l'approvisionnement en produits pétroliers raffinés auprès d'un nombre relativement limité de fournisseurs et d'un réseau de distribution desservi principalement par des camions-citernes appartenant à des tiers. Tout événement causant des perturbations sur l'une des chaînes d'approvisionnement de nos fournisseurs pourrait avoir un impact significatif sur notre capacité à recevoir des produits pétroliers raffinés destinés à la revente et pourrait donner lieu à une augmentation du coût de ces produits.

Poursuites. Dans le cours normal des affaires, nous sommes partie défenderesse dans un certain nombre de procédures judiciaires et de réclamations habituelles pour une entreprise dans notre secteur d'activités. Une issue défavorable dans de telles procédures pourrait nuire à nos activités, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation. En effet, l'industrie des magasins d'accommodation, et autres commerces du secteur alimentaire, peuvent être lourdement affectés par des poursuites ou des plaintes de consommateurs ou d'agences gouvernementales quant à la qualité des produits alimentaires, maladies ou autres problématiques opérationnelles touchant la santé ou l'environnement provenant d'une ou plusieurs locations. Le manque d'expérience au sein de nos employés en ce qui a trait à la salubrité alimentaire augmente le risque de maladie alimentaire, ce qui peut mener à des poursuites et donc entacher notre réputation. La publicité négative résultant de poursuites de cette nature, que les allégations soient véridiques ou non, pourrait décourager les consommateurs de s'approvisionner en carburant, en marchandises ou en produits alimentaires à l'un ou plusieurs de nos magasins d'accommodation. Nous pourrions finalement nous voir imposer d'importantes obligations en cas de décisions défavorables à ce sujet. Par ailleurs, même si l'issue des poursuites était favorable, des frais de litige importants pourraient détourner temps et argent de nos opérations, ce qui pourrait affecter notre performance et notre capacité à continuer d'exploiter nos magasins.

Image de marque et réputation. Nos marques de commerce et nos autres droits de propriété intellectuelle sont importants au positionnement concurrentiel de la société et nous tirons parti d'une image de marque bien établie. Si la société ne parvient pas à protéger ses droits de propriété intellectuelle, ou si un tiers remporte un recours revendiquant des droits sur notre propriété intellectuelle, la marque pourrait perdre en valeur, semant la confusion chez les consommateurs et nuisant à nos activités et à nos résultats financiers. L'incapacité de maintenir la sécurité et la qualité des produits pourrait nuire à notre image de marque et à notre réputation, en plus de mener à des demandes d'indemnités (y compris des recours collectifs), des enquêtes par les organismes gouvernementaux et des dommages.

Caractère saisonnier et catastrophes naturelles. Les conditions météorologiques peuvent avoir une incidence sur notre chiffre d'affaires. En effet, les habitudes de consommation enregistrées par le passé démontrent que nos clients augmentent leurs achats et se procurent des articles offrant une marge brute plus importante lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Nous exerçons des activités dans les régions du Sud-Est et de la Côte Ouest des États-Unis et, même si ces régions sont généralement reconnues pour leur climat tempéré, elles sont susceptibles de subir des tempêtes violentes, des ouragans, des tremblements de terre et d'autres catastrophes naturelles.

Dangers et risques associés au carburant. Nos activités nous exposent à certains risques, en particulier dans nos terminaux et autres installations d'entreposage, où de grandes quantités de carburant sont entreposées, et dans nos stations-service. Ces risques comprennent les défaillances de l'équipement, les accidents du travail, les incendies, les explosions, les émissions de vapeur, les déversements et les fuites dans les installations d'entreposage ou en cours de transport à destination ou encore en provenance de nos terminaux et/ou de ceux de tiers, des stations-service ou d'autres sites. Nous sommes également exposés à des risques d'accidents des camions-citernes utilisés dans notre système de distribution de carburant. Ces types de risques et d'accidents peuvent causer des blessures ou des décès, des interruptions d'activités et/ou la contamination de biens, d'équipements et de l'environnement ainsi que des dommages à des biens, des équipements ou à l'environnement. De plus, nous pourrions faire l'objet de poursuites, de demandes d'indemnisation, d'amendes ou de sanctions gouvernementales ou engager d'autres obligations ou pertes par rapport à ces incidents et accidents et engager des coûts importants en conséquence. Ces incidents et ces accidents peuvent également toucher notre réputation ou nos marques, conduisant ainsi à une baisse des ventes de nos produits et services et peuvent nuire à notre entreprise, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation.

Endettement. À l'heure actuelle, nous avons 6,3 milliards \$ d'obligations à un taux moyen de 3,268 % arrivant à échéance au plus tard le 25 janvier 2050. Ce niveau d'endettement pourrait avoir d'importantes conséquences, comme l'affectation d'une partie des flux de trésorerie de nos activités au remboursement des intérêts sur les dettes et au paiement d'autres obligations financières, les rendant ainsi non disponibles à d'autres fins, ce qui pourrait limiter la capacité de la société à obtenir du financement supplémentaire. Les conventions de crédit comportent des clauses restrictives qui pourraient limiter notre capacité à consentir, prendre en charge ou permettre l'existence d'autres dettes, garanties ou charges. Elles obligent

également la société à se conformer à certains tests de ratio de couverture qui peuvent empêcher la société de poursuivre des occasions d'affaires particulières ou d'initier certaines démarches.

Taux de change. La monnaie fonctionnelle de notre société mère est le dollar canadien. Ainsi, nos investissements dans nos activités américaines et européennes sont exposés aux variations nettes des taux de change. Si ces variations se produisaient, le montant de notre investissement net dans nos activités américaines et européennes pourrait augmenter ou diminuer. Nous utilisons à l'occasion des swaps de devises pour couvrir une partie de ce risque.

Nous sommes aussi exposés au risque de change lié à notre trésorerie et équivalents de trésorerie libellés en devises autres que les monnaies fonctionnelles respectives, notre dette à long terme libellée en dollars américains, à nos billets de premier rang non garantis libellés en couronnes norvégiennes et en euros et aux swaps de taux d'intérêt multidevises, dont une portion est désignée comme couverture d'investissement net dans nos opérations aux États-Unis, en Norvège, au Danemark, dans les pays baltes et en Irlande. Puisque nous utilisons le dollar américain comme monnaie de présentation, une partie de ces impacts est compensée par la conversion des états financiers consolidés libellés en dollars canadiens vers le dollar américain. Au 25 avril 2021, en ce qui concerne la dette à long terme libellée en dollars américains, en couronnes norvégiennes et en euros ainsi que les swaps de taux d'intérêt multidevises qui sont désignés comme instruments de couverture de l'investissement net dans nos opérations étrangères, une variation dans ces devises serait contrebalancée par des montants équivalents des investissements nets couverts aux Autres éléments du résultat global. En ce qui concerne la trésorerie et équivalents de trésorerie libellés en en devises autres que les monnaies fonctionnelles respectives, au 25 avril 2021 et avec toutes autres variables demeurant constantes, une variation hypothétique de 5,0 % des diverses devises autres que les monnaies fonctionnelles respectives aurait eu un impact net de 108,5 millions \$ sur le Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société, lequel serait partiellement contrebalancé par un impact net de 90,0 millions \$ provenant de la portion de nos dettes à long terme libellées en dollars américains non désignée comme instruments de couverture de l'investissement net dans nos opérations étrangères.

Nous utilisons le dollar américain comme monnaie de présentation. Ainsi, l'évolution des taux de change pourrait augmenter ou diminuer significativement nos actifs nets libellés en devises à la consolidation, ce qui ferait augmenter ou diminuer, selon le cas, l'avoir des actionnaires. En outre, les variations des taux de change auront une incidence sur la conversion des revenus et des charges liés à nos opérations canadiennes et européennes et se traduiront par un bénéfice net inférieur ou supérieur à celui qui aurait été constaté autrement.

Outre les risques de conversion des devises, nous courons un risque lié aux transactions en devises, chaque fois que l'une de nos filiales conclut un contrat avec un client ou un fournisseur libellé en une monnaie différente de sa monnaie fonctionnelle. Compte tenu de la volatilité des taux de change, nous pourrions ne pas être en mesure de gérer efficacement notre risque lié aux transactions en devises et/ou nos risques de conversion, et cette volatilité pourrait avoir un effet défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Risque de crédit. Nous sommes exposés au risque de crédit provenant de dépôts indexés liés aux unités d'actions et des instruments financiers dérivés lorsque leur juste valeur ouverte nous est favorable. En conformité avec notre politique de gestion des risques, afin de réduire ce risque, nous avons conclu ces instruments financiers avec des institutions financières majeures ayant un risque de crédit très faible.

Dans certains marchés européens, les clients peuvent régler leurs achats effectués dans nos différents points de vente ou chez tout autre marchand par l'utilisation d'une carte de crédit Circle K / MasterCard. Nous avons conclu des accords en vertu desquels les risques et avantages liés aux cartes de crédit, tels que les revenus d'honoraires, les frais d'administration et les pertes de crédit, sont partagés entre nous et les banques émettrices. À la lumière d'évaluations de crédit précises ainsi que d'une surveillance continue des soldes, nous estimons que les créances ne représentent pas un risque significatif.

Taux d'intérêt. Nous sommes exposés aux fluctuations des taux d'intérêt associés aux variations de taux d'intérêt à court terme. Les emprunts en vertu de nos facilités de crédit portent intérêt à des taux variables et d'autres dettes que nous pouvons contracter pourraient également porter intérêt à des taux variables. En date du 25 avril 2021, notre dette à taux variable était non significative ce qui limite notre risque de taux d'intérêt. Si les taux d'intérêt sur le marché augmentaient, la dette à taux variable entraînerait une augmentation de nos obligations au titre du service de la dette, ce qui pourrait nuire à nos flux de trésorerie. Nous n'utilisons actuellement pas d'instruments dérivés pour mitiger ce risque. Nous pourrions aussi être exposés au risque de variation des flux de trésorerie découlant des taux d'intérêt dont seront assorties les futures émissions de titres de créance. Pour atténuer ce risque, nous pourrions conclure des contrats sur produits dérivés afin de couvrir les taux d'intérêt des titres de créance que nous prévoyons émettre.

Liquidité. Il s'agit du risque que nous éprouvions des difficultés à honorer nos engagements liés à nos passifs financiers et à nos obligations locatives. Nous sommes exposés à ce risque principalement en regard de notre dette à long terme, de nos comptes fournisseurs et charges à payer, de nos obligations locatives et les sorties associées avec nos instruments financiers dérivés. Nous tirons nos liquidités principalement des rentrées de fonds liées aux activités d'exploitation et de nos emprunts disponibles en vertu de nos facilités de crédit.

Débiteurs. Nous sommes exposés à un risque lié à la solvabilité et à l'exécution des engagements de nos clients, de nos fournisseurs et des parties aux contrats que nous concluons. En date du 25 avril 2021, nous avons des comptes débiteurs impayés totalisant 1,8 milliard \$. Ce montant se compose principalement de rabais fournisseurs à recevoir, de créances sur cartes de crédit et de créances découlant de la vente de carburant et autres produits à des exploitants de stations-service indépendants, franchisés ou sous licence ainsi que de sommes à recevoir d'autres clients industriels et commerciaux. Les contrats avec des cycles de paiement plus longs ou des difficultés dans l'exécution des contrats ou la perception des comptes débiteurs pourraient entraîner des fluctuations importantes de nos flux de trésorerie et pourraient nuire à nos activités, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation.

Assurance. La plupart de nos installations sont couvertes par une assurance de responsabilité civile, une assurance contre l'incendie et une assurance de garantie supplémentaire dont les conditions particulières et les montants d'assurance sont comparables aux pratiques usuelles dans notre secteur d'activités. Rien ne garantit que nous soyons en mesure de continuer à obtenir une telle assurance ou de l'obtenir à des conditions favorables. Certains types de sinistres, comme ceux résultant des guerres, d'actes de terrorisme, de pandémies ou de catastrophes naturelles, ne sont généralement pas assurés parce qu'ils sont non assurables ou économiquement inapplicables.

Activités mondiales. Nous avons des activités importantes dans de nombreux pays. Certains des risques inhérents à la portée internationale de nos activités comprennent la difficulté de faire respecter les contrats et de percevoir des créances dans certains systèmes juridiques étrangers, les droits légaux plus vastes des syndicats et de la main-d'œuvre étrangère, les fluctuations des taux de change, la possibilité de changements dans les conditions économiques locales, les inefficacités fiscales potentielles liées au rapatriement de fonds provenant de filiales étrangères, le contrôle des échanges de devises et les mesures gouvernementales restrictives telles que les restrictions sur le transfert ou le rapatriement de fonds et les questions de protection commerciale, y compris des interdictions ou des restrictions visant les acquisitions ou les coentreprises. N'importe lequel de ces facteurs pourrait nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation.

Structure corporative. Nous sommes une société de portefeuille et la quasi-totalité de nos actifs est constituée du capital-actions de nos principales filiales. Nous menons la quasi-totalité de nos activités par l'intermédiaire de nos filiales, qui génèrent l'essentiel de nos revenus. Par conséquent, nos flux de trésorerie et notre capacité à concrétiser les possibilités d'amélioration actuelles ou souhaitables dépendent des bénéfices de nos filiales et de la distribution de ces bénéfices. La capacité de ces entités à verser des dividendes et d'autres distributions dépendra de leurs résultats d'exploitation et sera soumise aux lois et réglementations en vigueur qui exigent que les normes de solvabilité et de capital soient respectées par ces sociétés et aux restrictions contractuelles contenues dans les instruments régissant leur dette. En cas de faillite, de liquidation ou de restructuration de l'une de nos filiales importantes, les créanciers et les créanciers commerciaux pourront avoir droit au paiement de leurs réclamations à partir des actifs de ces filiales avant nous.

Actes de guerre ou de terrorisme. Les actes de guerre ou de terrorisme pourraient avoir une incidence sur l'économie en général ainsi que sur l'offre et le prix du pétrole brut. Ces facteurs pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Perspective

Pour l'exercice 2022, alors que nous continuons à sortir de la pandémie et avec le retour de l'achalandage dans nos magasins, nous allons adapter notre offre afin de répondre aux besoins de nos clients tout en continuant de leur faciliter la vie un peu plus chaque jour. Nous nous concentrerons sur notre activité principale de l'accommodation et de mobilité, en améliorant l'offre de produits frais dans nos magasins, en innovant les options de paiement dans les aires de distribution d'essence et à l'intérieur de nos magasins, ainsi qu'en utilisant des analyses de données avancées pour la tarification localisée, les promotions et l'assortiment. Nous sommes prêts à réinvestir dans nos nombreuses initiatives internes, à rechercher de nouvelles occasions d'acquisition et à continuer d'entretenir la culture de discipline et d'esprit d'entrepreneuriat qui nous distingue alors que nous nous rapprochons de l'atteinte de notre objectif quinquennal de doubler nos activités. Dans le marché du travail en évolution rapide, nous sommes fermement engagés en tant qu'entreprise à accroître l'engagement des employés ainsi que la diversité et l'inclusion. Le développement durable reste au premier plan de nos priorités et est un focus pour l'entreprise.

Pour ce qui est de l'avenir, nous continuerons, comme toujours, à rechercher et à saisir les opportunités de croissance pour l'entreprise, en nous concentrant toujours sur la création de valeur pour nos employés, partenaires et actionnaires.

29 juin 2021