



ALIMENTATION COUCHE-TARD ANNONCE DES RÉSULTATS RECORDS POUR SON DEUXIÈME TRIMESTRE DE L'EXERCICE 2018 AVEC LA CONTRIBUTION DE CST

- Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société (le « bénéfice net ») de 435,3 millions \$ (0,76 \$ par action sur une base diluée) pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018 comparativement à 321,5 millions \$ (0,57 \$ par action sur une base diluée) pour le deuxième trimestre de l'exercice 2017. En excluant certains éléments des deux périodes comparables, le bénéfice net du trimestre aurait été d'approximativement 458,0 millions \$¹ ou 0,80 \$ par action sur une base diluée, comparativement à 0,58 \$ par action sur une base diluée¹ pour le deuxième trimestre de l'exercice 2017, une augmentation de 37,9 %.
- Le réseau de la société a été touché par les ouragans Harvey et Irma aux États-Unis et environ 3 000 jours-magasin en ventes de marchandises et services ainsi qu'environ 5 700 jours-magasin en ventes de carburant ont été perdus.
- Revenus totaux tirés des marchandises et services de 3,1 milliards \$, soit une augmentation de 23,4 %. Augmentation des ventes de marchandises par magasin comparable, excluant le réseau de magasins de CST Brands Inc. (« CST »), de 0,7 % aux États-Unis et de 1,6 % en Europe, et diminution de 1,6 % au Canada.
- La marge brute sur les marchandises et services a légèrement reculé de 0,1 % aux États-Unis pour s'établir à 33,2 % en raison de l'intégration des magasins de CST. En excluant les magasins de CST, la marge brute aux États-Unis aurait augmenté de 0,2 % pour atteindre 33,5 %. La marge brute sur les marchandises et services a augmenté de 0,6 % en Europe pour se chiffrer à 42,0 % et de 1,0 % au Canada pour atteindre 34,6 %.
- Volume total de carburant pour le transport routier en progression de 21,5 %. Volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable, excluant le réseau de magasins de CST, en baisse de 0,7 % aux États-Unis, en raison des ouragans Harvey et Irma. Volume par magasin comparable en diminution de 0,2 % en Europe et de 2,3 % au Canada, excluant aussi le réseau de magasins de CST.
- Augmentation de la marge brute sur le carburant pour le transport routier de 4,83 ¢ US par gallon aux États-Unis, pour s'établir à 24,70 ¢ US par gallon, de 0,44 ¢ US par litre en Europe, pour s'établir à 9,54 ¢ US par litre et de 1,89 ¢ CA par litre au Canada, pour s'établir à 8,64 ¢ CA par litre.
- Émission réussie de billets de premier rang non garantis libellés en dollars canadiens et en dollars américains pour un montant total de 700,0 millions \$ CA et 2,5 milliards \$ US, respectivement, et remboursement des billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains de CST d'un montant de 577,1 millions \$.
- Le montant annualisé des réductions de coûts en lien avec l'intégration de CST a atteint environ 84,0 millions \$.
- La société a conclu un accord avec Metro inc. en vue de procéder au rachat aux fins d'annulation de 4,4 millions de ses actions.
- La société a complété avec succès son projet de changement de marque dans les pays baltes. La société garde le rythme et continue le déploiement de son projet en Pologne et en Amérique du Nord. Près de 2 000 magasins en Amérique du Nord et près de 1 400 magasins en Europe arborent désormais la nouvelle marque mondiale Circle K de Couche-Tard.
- Rendement des capitaux propres et rendement des capitaux investis de 21,6 % et de 12,4 % respectivement sur une base pro forma.

Laval (Québec), Canada, le 28 novembre 2017 – Pour son deuxième trimestre terminé le 15 octobre 2017, Alimentation Couche-Tard inc. (TSX : ATD.A, ATD.B) annonce un bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société record de 435,3 millions \$, soit un bénéfice par action de 0,76 \$ sur une base diluée. Les résultats du deuxième trimestre de l'exercice 2018 ont été affectés par une perte de change nette de 17,3 millions \$ avant impôts, des frais supplémentaires liés aux ouragans totalisant 4,8 millions \$ avant impôts, une dépense d'amortissement accéléré de 4,2 millions \$ avant impôts en lien avec le projet de déploiement de la marque mondiale de la société et des frais d'acquisition de 3,4 millions \$ avant impôts. Les résultats du trimestre correspondant de l'exercice 2017 comprenaient des frais d'acquisition de 7,6 millions \$ avant impôts, une dépense d'amortissement accéléré de 6,5 millions \$ avant impôts en lien avec le déploiement de la nouvelle marque mondiale de la société ainsi qu'un gain de change

¹ Vous référer à la section « Bénéfice net et bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires de la société » de ce communiqué pour plus d'informations relativement à cette mesure de performance non reconnue par les IFRS.

net de 5,3 millions \$ avant impôts. En excluant ces éléments, le bénéfice net par action ajusté sur une base diluée du deuxième trimestre de l'exercice 2018 aurait été de 0,80 \$, une augmentation de 37,9 %. Cette hausse est attribuable à la contribution des acquisitions, ainsi qu'à l'impact des marges brutes sur le carburant pour le transport routier plus élevées, en partie contrebalancée par l'incidence négative des ouragans Harvey et Irma sur les revenus et la marge brute. Les données financières sont exprimées en dollars US, sauf indication contraire.

« En ce qui concerne notre rendement global pour le trimestre, la contribution positive du réseau de CST nouvellement acquis est particulièrement remarquable et a permis de soutenir la forte hausse de près de 38,0 % de notre bénéfice net par action ajusté », a annoncé Brian Hannasch, président et chef de la direction d'Alimentation Couche-Tard. « Ce résultat est d'autant plus impressionnant à la lumière des défis qu'a dû relever une partie de notre réseau dans la foulée des ouragans Harvey et Irma et de la faiblesse persistante du secteur en général. Je suis très fier du travail accompli par nos équipes, qui ont su se mobiliser pendant et après ces tempêtes catastrophiques afin que nos magasins reprennent le cours normal des opérations et puissent desservir nos communautés. »

« L'intégration du réseau de CST se déroule à merveille. Nos équipes opérationnelles optimisent la configuration des magasins, implantent nos programmes clés et mettent en œuvre des promotions stratégiques visant à accroître l'achalandage dans ces magasins, » d'ajouter M. Hannasch. « Nos stratégies nous ont permis de contrebalancer la tendance négative de l'achalandage en moins de trois mois. Sur le plan des synergies, au terme de quatre mois seulement, le niveau annuel de réduction de coûts s'établissait à 84,0 millions \$. Nous sommes par conséquent nettement en avance sur notre plan de départ et nous avons bon espoir d'atteindre notre cible initiale de 150,0 à 200,0 millions \$ de réductions de coûts¹ au cours des trois années suivant la clôture de la transaction. »

« Du côté des acquisitions, nous prévoyons que la transaction Holiday Stationstores clôturera au troisième trimestre de l'exercice 2018. Plus nous nous familiarisons avec le réseau Holiday, plus nous apprécions le talent de son équipe de gestion, son effectif dévoué et ses actifs exceptionnels. Au cours des prochaines semaines, nous continuerons à évaluer l'entreprise et à planifier le processus d'intégration, qui s'amorcera dès la clôture de la transaction. Pourtant, il est d'ores et déjà manifeste que de nombreuses occasions de partage des meilleures pratiques découleront de l'acquisition, » a précisé M. Hannasch.

« Tout en poursuivant notre stratégie d'expansion fondée sur les acquisitions, nous nous positionnons comme un chef de file novateur soucieux de l'avenir du secteur de l'accommodation. Au début du mois, nous avons annoncé un partenariat avec des constructeurs automobiles européens en vue de créer le premier réseau paneuropéen de charge ultra rapide, véritable hommage à notre marque Circle K nouvellement mise en place. Ce partenariat permettra de favoriser la mobilité des voitures électriques sur de longues distances. Notre objectif : évaluer et approfondir le potentiel de cette technologie dans l'avenir, tout en continuant l'expansion de notre offre de carburants traditionnels et la croissance de l'achalandage dans nos magasins, » a conclu M. Hannasch.

Claude Tessier, chef de la direction, déclare « L'une de nos plus grandes priorités est de réduire notre dette et de continuer à renforcer notre bilan. Les solides flux de trésorerie générés au cours du trimestre grâce à la contribution de CST et de nos bonnes marges sur le carburant nous ont permis d'accélérer notre plan de désendettement, tel que démontré par notre ratio d'endettement ajusté de 2,88 :1. » Il ajoute, « Le rachat récent de 4,4 millions de nos actions à des conditions favorables a aussi été une bonne opportunité de créer de la valeur pour nos actionnaires. Comme à l'habitude, nous continuerons de nous concentrer sur le contrôle des coûts et sur notre habituelle rigueur financière afin de créer de la valeur pour nos actionnaires. »

Événements importants du deuxième trimestre de l'exercice 2018

- Au cours du trimestre, notre réseau de magasins a été touché par deux ouragans majeurs : Harvey, au Texas, et Irma, en Floride. Nos magasins ont été affectés principalement en ce qui a trait à la perte de revenus, à des ruptures d'approvisionnement en carburant ainsi qu'à des dépenses supplémentaires, incluant des dommages aux propriétés, des pertes d'inventaire et des coûts de nettoyage. Au total, 1 300 de nos magasins ont été affectés à différents niveaux et nous avons perdu environ 3 000 jours-magasin en ventes de marchandises et services et environ 5 700 jours-magasin en ventes

¹ Puisque l'objectif cité représente une déclaration prospective, nous devons, selon les lois sur les valeurs mobilières, préciser que notre estimation de réduction de coûts repose sur un certain nombre de facteurs et hypothèses importants. Entre autres, notre objectif de synergies et d'économies de coûts se base sur notre analyse comparative des structures organisationnelles en place et des niveaux actuels des dépenses à travers notre réseau ainsi que sur notre capacité à combler une partie des écarts constatés, lorsque pertinent. Notre objectif de synergies et de réductions de coûts se base aussi sur notre évaluation des contrats présentement en vigueur en Amérique du Nord et sur le fait que nous croyons être en mesure de renégocier ces contrats afin de profiter de notre pouvoir d'achat accru. De plus, notre objectif de synergies et de réductions de coûts prend pour hypothèse que nous serons en mesure d'instaurer et de maintenir un processus efficace de partage des meilleures pratiques à travers notre réseau. Finalement, notre objectif s'appuie aussi sur notre capacité à intégrer le système de CST au nôtre. Un changement important dans ces facteurs et hypothèses pourrait faire varier de façon importante notre estimation des synergies et réductions de coûts ainsi que le délai d'implantation de nos diverses initiatives.

de carburant. Des coûts supplémentaires totalisant 4,8 millions \$ ont été engagés au cours du trimestre. À ce jour, notre réseau est presque entièrement opérationnel.

- Le 26 juillet 2017, nous avons émis des billets de premier rang non garantis, libellés en dollars canadiens, totalisant 700,0 millions \$ CA (environ 558,0 millions \$) ainsi que des billets de premier rang non garantis libellés en dollars américains totalisant 2,5 milliards \$, répartis comme suit :

	Montant nominal	Échéance	Taux du coupon
Tranche 6	1 000,0 millions \$	26 juillet 2022	2,700 %
Tranche 7	700,0 millions \$ CA	26 juillet 2024	3,056 %
Tranche 8	1 000,0 millions \$	26 juillet 2027	3,550 %
Tranche 9	500,0 millions \$	26 juillet 2047	4,500 %

Le produit net de ces émissions, qui a totalisé environ 3,0 milliards \$, a principalement été utilisé pour rembourser une partie de notre facilité d'acquisition et de notre crédit d'exploitation à terme renouvelable non garanti.

- Le 28 juillet 2017, nous avons remboursé la totalité des billets de premier rang en circulation de CST pour un montant de 577,1 millions \$ au moyen de notre facilité d'acquisition.
- Suite à la revue de notre stratégie d'approvisionnement en carburant pour le transport routier, depuis le 1^{er} août 2017, nous approvisionnons notre réseau de magasins scandinaves par l'entremise de plusieurs fournisseurs, principalement au moyen de contrats d'une durée de 12 à 18 mois. Nous croyons que nous profiterons de ces changements par l'entremise de l'amélioration de nos conditions d'approvisionnement et d'une flexibilité accrue.
- Le 11 octobre 2017, nous avons conclu un accord en vue de procéder au rachat de 4 372 923 actions à droit de vote subalterne de catégorie B détenues par Les Placements Metro Canada inc., une filiale à part entière de Metro inc., pour un montant net de 194,3 millions \$. Les actions de catégorie A détenues par Les Placements Metro Canada inc. ont été converties en un nombre équivalent d'actions de catégorie B préalablement au rachat. La transaction a été conclue le 17 octobre 2017, subséquemment à la fin du trimestre. Toutes les actions rachetées ont été annulées. Le dividende réputé avoir été reçu par Les Placements Metro Canada inc. suite à ce rachat est un dividende déterminé au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada* ainsi que de la *Loi sur les impôts du Québec*. De plus, le 11 octobre 2017, 11 369 599 actions de catégorie A ont été converties en actions de catégorie B.
- Au 15 octobre 2017, le montant annualisé des réductions de coûts réalisées pour l'acquisition de CST s'établissait à environ 84,0 millions \$. Les réductions de coûts devraient principalement être réalisées par la diminution des frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux, l'amélioration des coûts de distribution des marchandises et du carburant pour le transport routier et l'optimisation des coûts d'approvisionnement en marchandises.
- Le déploiement de notre nouvelle marque mondiale Circle K a été complété avec succès dans les pays baltes. Le projet continue de bien progresser en Amérique du Nord et en Pologne. Nous affichons fièrement notre nouvelle marque mondiale Circle K dans près de 2 000 magasins en Amérique du Nord et près de 1 400 magasins en Europe. Dans le cadre de ce projet, nous avons enregistré une dépense d'amortissement de 4,2 millions \$ à nos résultats du deuxième trimestre de l'exercice 2018.

Croissance de notre réseau

- Le 6 septembre 2017, conformément aux exigences de la Federal Trade Commission des États-Unis, nous avons conclu la vente de 70 magasins corporatifs, acquis dans le cadre de la transaction conclue avec CST, à Empire Petroleum Partners, LLC (« Empire »).
- Au cours du deuxième trimestre et du premier semestre de l'exercice 2018, nous avons acquis six magasins corporatifs dans le cadre de transactions distinctes.
- Au deuxième trimestre de l'exercice 2018, nous avons complété la construction, la relocalisation ou la reconstruction de 21 magasins, ce qui porte le total à 44 magasins depuis le début de l'exercice. Au 15 octobre 2017, 52 magasins étaient en construction et devraient ouvrir dans les prochains trimestres.

Sommaire du mouvement de nos magasins pour le deuxième trimestre et le premier semestre de l'exercice 2018

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des magasins de notre réseau au cours de la période de 12 semaines terminée le 15 octobre 2017.

Types de magasins	Période de 12 semaines terminée le 15 octobre 2017				Total
	Corporatifs	CODO	DODO	Franchisés et autres affiliés	
Nombre de magasins au début de la période	9 329	742	1 050	1 104	12 225
Acquisitions	6	-	-	-	6
Ouvertures / constructions / ajouts	21	-	7	24	52
Fermetures / dispositions / retraits	(31)	(4)	(11)	(22)	(68)
Conversion de magasins	2	(1)	(1)	-	-
Nombre de magasins à la fin de la période	9 327	737	1 045	1 106	12 215
Réseau de CAPL					1 206
Magasins Circle K exploités sous licence					1 843
Nombre total de magasins dans le réseau					15 264
Nombre de stations de carburant automatisées incluses dans le solde de fin de période					978

Transactions en cours

- Le 7 août 2017, nous avons conclu une entente afin d'acquérir certains actifs de Jet Pep, Inc., y compris un terminal de carburant, l'équipement de camionnage connexe ainsi que 18 magasins corporatifs situés en Alabama. De plus, dans le cadre d'une transaction distincte, CrossAmerica Partners LP a conclu une entente afin d'acquérir d'autres actifs de Jet Pep, Inc., soit 101 sites exploités à commission, incluant 92 sites détenus, 5 sites loués et 4 comptes indépendants à commission. Ces transactions devraient se clôturer d'ici la fin du mois de novembre 2017 et seront financées à même les liquidités disponibles et les facilités de crédit existantes.
- Le 10 juillet 2017, nous avons conclu un accord avec Holiday Companies visant l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Holiday Stationstores, Inc. et de certaines sociétés affiliées (« Holiday »). Holiday est un important joueur dans l'industrie de l'accommodation et du carburant dans la région du Midwest américain, avec 522 magasins, dont 374 sont exploités par Holiday et 148 sont exploités par des franchisés. Holiday a également une solide présence dans le marché des lave-autos avec 221 sites, une installation de préparation alimentaire et un terminal de carburant situé à Newport, au Minnesota. Les magasins sont situés au Minnesota, au Wisconsin, dans l'État de Washington, en Idaho, au Montana, au Wyoming, au Dakota du Nord, au Dakota du Sud, au Michigan et en Alaska. Le 31 juillet 2017, cette transaction a été approuvée par les actionnaires de la société mère d'Holiday. La transaction est assujettie aux approbations réglementaires et aux conditions de clôture usuelles et elle devrait se clôturer au cours du troisième trimestre de l'exercice 2018. Nous prévoyons financer cette transaction à même nos liquidités disponibles et nos facilités de crédit existantes.

Transaction subséquente

- Le 27 novembre 2017, subséquemment à la fin du trimestre, nous avons conclu une entente pour vendre 100 % de nos actions de Statoil Fuel & Retail Marine AS à St1 Norge AS. La transaction est assujettie aux approbations réglementaires et aux conditions de clôture usuelles et elle devrait se finaliser d'ici la fin de l'exercice 2018.

Données sur le taux de change

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

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

Moyenne pour la période	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 24 semaines terminées le	
	15 octobre 2017	9 octobre 2016	15 octobre 2017	9 octobre 2016
Dollar canadien	0,8021	0,7656	0,7766	0,7705
Couronne norvégienne	0,1268	0,1208	0,1227	0,1207
Couronne suédoise	0,1239	0,1173	0,1197	0,1187
Couronne danoise	0,1590	0,1502	0,1548	0,1506
Zloty	0,2769	0,2589	0,2716	0,2570
Euro	1,1828	1,1179	1,1516	1,1206
Rouble	0,0171	0,0155	0,0171	0,0154

Analyse sommaire des résultats consolidés pour le deuxième trimestre et le premier semestre de l'exercice 2018

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 12 et 24 semaines terminées le 15 octobre 2017 et le 9 octobre 2016. CAPL désigne CrossAmerica Partners LP.

	Périodes de 12 semaines terminées le			Périodes de 24 semaines terminées le		
	15 oct. 2017	9 oct. 2016	Variation %	15 oct. 2017	9 oct. 2016	Variation %
<i>(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)</i>						
Données sur les résultats d'exploitation :						
Revenus tirés des marchandises et services ⁽¹⁾ :						
États-Unis	2 240,5	1 791,3	25,1	4 221,6	3 604,2	17,1
Europe	320,1	284,0	12,7	640,7	547,6	17,0
Canada	526,3	450,9	16,7	1 003,4	907,2	10,6
CAPL	28,5	-	100,0	29,5	-	100,0
Total des revenus tirés des marchandises et services	3 115,4	2 526,2	23,3	5 895,2	5 059,0	16,5
Ventes de carburant pour le transport routier :						
États-Unis	5 376,2	3 665,0	46,7	9 618,2	7 472,9	28,7
Europe	1 771,7	1 477,8	19,9	3 369,4	2 829,2	19,1
Canada	1 147,7	523,3	119,3	2 115,1	1 025,2	106,3
CAPL	501,1	-	100,0	516,7	-	100,0
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	(43,7)	-	(100,0)	(46,4)	-	(100,0)
Total des ventes de carburant pour le transport routier	8 753,0	5 666,1	54,5	15 573,0	11 327,3	37,5
Autres revenus ⁽²⁾ :						
États-Unis	4,9	3,0	63,3	8,0	6,0	33,3
Europe	249,0	249,1	0,0	486,5	472,6	2,9
Canada	6,6	1,1	500,0	13,0	1,2	983,3
CAPL	15,7	-	100,0	16,4	-	100,0
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	(4,0)	-	(100,0)	(4,3)	-	(100,0)
Total des autres revenus	272,2	253,2	7,5	519,6	479,8	8,3
Total des ventes	12 140,6	8 445,5	43,8	21 987,8	16 866,1	30,4
Marge brute sur les marchandises et services ⁽¹⁾ :						
États-Unis	742,8	597,0	24,4	1 402,2	1 199,0	16,9
Europe	134,5	117,5	14,5	269,4	227,5	18,4
Canada	181,9	151,6	20,0	348,9	303,0	15,1
CAPL	7,0	-	100,0	7,3	-	100,0
Marge brute totale sur les marchandises et services	1 066,2	866,1	23,1	2 027,8	1 729,5	17,2
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis	537,9	348,9	54,2	940,4	711,4	32,2
Europe	254,0	241,8	5,0	493,1	452,0	9,1
Canada	100,6	41,4	143,0	183,2	80,7	127,0
CAPL	23,2	-	100,0	23,9	-	100,0
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	915,7	632,1	44,9	1 640,6	1 244,1	31,9
Marge brute sur les autres revenus ⁽²⁾ :						
États-Unis	4,9	3,0	63,3	8,0	6,0	33,3
Europe	38,8	45,2	(14,2)	81,0	86,2	(6,0)
Canada	6,4	1,1	481,8	13,0	1,1	1 081,8
CAPL	15,7	-	100,0	16,4	-	100,0
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	(4,0)	-	(100,0)	(4,3)	-	(100,0)
Marge brute totale sur les autres revenus	61,8	49,3	25,4	114,1	93,3	22,3
Marge brute totale	2 043,7	1 547,5	32,1	3 782,5	3 066,9	23,3
Frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux						
Excluant CAPL	1 180,4	930,1	26,9	2 211,9	1 845,9	19,8
CAPL	21,0	-	100,0	21,8	-	100,0
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	(3,2)	-	(100,0)	(4,2)	-	(100,0)
Total des frais d'exploitation, de vente et d'administration et frais généraux	1 198,2	930,1	28,8	2 229,5	1 845,9	20,8
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations et d'autres actifs	(0,8)	0,4	(300,0)	(17,6)	(1,2)	(1 366,7)
Frais d'intégration et de restructuration (incluant 5,2 millions \$ pour CAPL)	-	-	-	43,2	-	100,0
Amortissements et perte de valeur des immobilisations corporelles et incorporelles et des autres actifs						
Excluant CAPL	187,4	156,7	19,6	357,2	303,1	17,8
CAPL	17,6	-	100,0	18,1	-	100,0
Total de l'amortissement et perte de valeur des immobilisations corporelles et incorporelles et des autres actifs	205,0	156,7	30,8	375,3	303,1	23,8
Bénéfice d'exploitation	634,8	460,3	37,9	1 151,2	919,1	25,3
Excluant CAPL	634,8	460,3	37,9	1 151,2	919,1	25,3
CAPL	7,3	-	100,0	1,0	-	100,0
Élimination des transactions intersociétés avec CAPL	(0,8)	-	(100,0)	(0,1)	-	(100,0)
Bénéfice d'exploitation total	641,3	460,3	39,3	1 152,1	919,1	25,4
Bénéfice net incluant la participation ne donnant pas le contrôle	436,3	321,5	35,7	795,8	644,3	23,5
Perte nette attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(1,0)	-	(100,0)	4,2	-	100,0
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de la société	435,3	321,5	35,4	800,0	644,3	24,2
Données par action :						
Bénéfice net de base par action (dollars par action)	0,77	0,57	35,1	1,41	1,13	24,8
Bénéfice net dilué par action (dollars par action)	0,76	0,57	33,3	1,41	1,13	24,8
Bénéfice net ajusté et dilué par action (dollars par action)	0,80	0,58	37,9	1,47	1,15	27,8

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

	Périodes de 12 semaines terminées le			Périodes de 24 semaines terminées le		
	15 oct. 2017	9 oct. 2016	Variation %	15 oct. 2017	9 oct. 2016	Variation %
Autres données d'exploitation – excluant CAPL :						
Marge brute sur les marchandises et services ⁽¹⁾ :						
Consolidée	34,2 %	34,3 %	(0,1)	34,4 %	34,2 %	0,2
États-Unis	33,2 %	33,3 %	(0,1)	33,2 %	33,3 %	(0,1)
Europe	42,0 %	41,4 %	0,6	42,0 %	41,5 %	0,5
Canada	34,6 %	33,6 %	1,0	34,8 %	33,4 %	1,4
Croissance (diminution) des ventes de marchandises par magasin comparable ⁽³⁾⁽⁴⁾ :						
États-Unis ⁽⁵⁾	0,7 %	2,3 %		1,0 %	2,3 %	
Europe	1,6 %	3,4 %		1,5 %	4,4 %	
Canada ⁽⁵⁾	(1,6 %)	1,2 %		(0,9 %)	1,0 %	
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :						
États-Unis (cents par gallon) ⁽⁵⁾	24,70	19,87	24,3	22,87	20,36	12,3
Europe (cents par litre)	9,54	9,10	4,8	9,38	8,91	5,3
Canada (cents CA par litre) ⁽⁵⁾	8,64	6,75	28,0	8,44	6,76	24,9
Volume total de carburant pour le transport routier vendu :						
États-Unis (millions de gallons)	2 178,2	1 769,3	23,1	4 112,6	3 521,2	16,8
Europe (millions de litres)	2 661,3	2 658,4	0,1	5 325,5	5 073,9	5,0
Canada (millions de litres)	1 448,9	810,1	78,9	2 783,3	1 563,1	78,1
Croissance (diminution) du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable ⁽⁴⁾ :						
États-Unis ⁽⁵⁾	(0,7 %)	3,5 %		(0,2 %)	3,0 %	
Europe	(0,2 %)	0,1 %		(0,3 %)	0,6 %	
Canada ⁽⁵⁾	(2,3 %)	(0,8 %)		(1,3 %)	(0,1 %)	

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

	15 octobre 2017	30 avril 2017	Variation \$
Données tirées du bilan :			
Actif total (incluant 1,0 milliard \$ pour CAPL)	20 637,1	14 185,6	6 451,5
Dettes portant intérêts (incluant 457,7 millions \$ pour CAPL)	7 632,9	3 354,9	4 278,0
Capitaux propres	6 807,8	6 009,6	798,2
Ratios d'endettement⁽⁶⁾ :			
Dette nette portant intérêts / capitalisation totale ⁽⁷⁾	0,48 : 1	0,31 : 1	
Dette nette portant intérêts / BAIIA ajusté ⁽⁸⁾⁽¹²⁾	2,13 : 1	1,09 : 1	
Dette nette à intérêts ajustée / BAIIAL ajusté ⁽⁹⁾⁽¹²⁾	2,88 : 1	2,02 : 1	
Rentabilité⁽⁶⁾ :			
Rendement des capitaux propres ⁽¹⁰⁾⁽¹²⁾	21,6 %	22,5 %	
Rendement des capitaux investis ⁽¹¹⁾⁽¹²⁾	12,4 %	15,8 %	

(1) Comprend les revenus tirés des redevances de franchisage, des royautés et des remises sur certains achats effectués par les franchisés et les affiliés ainsi que de la vente en gros de marchandises.

(2) Comprend les revenus tirés de la location d'actifs, de la vente de carburant pour l'aviation et pour le secteur maritime, de mazout, de kérosène et de produits chimiques.

(3) Ne comprend pas les services et autres revenus (décrits aux notes 1 et 2 ci-dessus). La croissance au Canada et en Europe est calculée en devises locales.

(4) Exclut les magasins de CST nouvellement acquis.

(5) Pour les magasins corporatifs seulement.

(6) Ces mesures sont présentées comme si notre participation dans CAPL était comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence, car nous croyons qu'elle permet une présentation plus pertinente du rendement sous-jacent de la société.

(7) Ce ratio est présenté à titre d'information seulement et représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. Il représente le calcul suivant : la dette à long terme portant intérêts, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par l'addition de l'avoir des actionnaires et de la dette à long terme, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Aux fins de ce calcul, la dette à long terme de CAPL est exclue, car il s'agit d'une dette sans recours contre la société.

(8) Ce ratio est présenté à titre d'information seulement et représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. Il représente le calcul suivant : la dette à long terme portant intérêts, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements) ajusté pour tenir compte d'éléments spécifiques. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Aux fins de ce calcul, la dette à long terme de CAPL est exclue, car il s'agit d'une dette sans recours contre la société.

(9) Cette mesure est présentée à titre d'information seulement et représente une mesure de la santé financière surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : la dette à long terme portant intérêts plus la dépense de loyer multipliée par huit, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par le BAIIAL (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements et loyer) ajusté pour tenir compte d'éléments spécifiques. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes. Aux fins de ce calcul, la dette à long terme de CAPL est exclue, car il s'agit d'une dette sans recours contre la société.

(10) Cette mesure est présentée à titre d'information seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : le bénéfice net divisé par l'avoir des actionnaires moyen de la période correspondante. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(11) Cette mesure est présentée à titre d'information seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Elle représente le calcul suivant : le bénéfice avant impôts et intérêts divisé par les capitaux employés moyens de la période correspondante. Les capitaux employés représentent l'actif total moins le passif à court terme ne portant pas intérêt. Elle n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et pourrait donc ne pas être comparable à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(12) Au 15 octobre 2017, ce ratio est présenté sur une base pro forma pour la période de 53 semaines terminée le 15 octobre 2017 pour l'acquisition de CST et pour le réseau de magasins acquis d'Imperial Oil. Au 30 avril 2017, cette mesure est présentée sur une base pro forma pour la période de 53 semaines terminée le 30 avril 2017 pour le réseau de magasins acquis d'Imperial Oil. Considérant la date de clôture de l'acquisition de CST, la société n'a pas encore terminé son appréciation de la juste valeur des actifs acquis, des passifs pris en charge et du goodwill. Les données des résultats et du bilan de CST ont été modifiées afin de rendre leur présentation conforme aux politiques de Couche-Tard.

Chiffre d'affaires

Notre chiffre d'affaires a atteint 12,1 milliards \$ au deuxième trimestre de l'exercice 2018, une hausse de 3,7 milliards \$ ou 43,8 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2017, essentiellement en raison de la contribution des acquisitions, du prix de vente moyen plus élevé du carburant pour le transport routier ainsi que de l'incidence positive nette de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos activités canadiennes et européennes. Ces éléments, qui ont contribué à l'accroissement du chiffre d'affaires, ont été en partie contrebalancés par l'incidence des conditions météorologiques défavorables dans plusieurs régions d'Amérique du Nord, y compris les ouragans Harvey et Irma.

Pour le premier semestre de l'exercice 2018, nos revenus ont augmenté de 5,1 milliards \$, soit 30,4 % comparativement au premier semestre de l'exercice 2017 pour des raisons essentiellement similaires à celles du deuxième trimestre.

Plus spécifiquement, le total des revenus tirés des marchandises et services s'est élevé à 3,1 milliards \$ au deuxième trimestre de l'exercice 2018, une augmentation de 589,2 millions \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2017. Excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos activités européennes et canadiennes, les revenus tirés des marchandises et services ont augmenté d'environ 522,8 millions \$, ou 20,7 %. Cette hausse est attribuable à la contribution des acquisitions, qui a totalisé environ 511,0 millions \$, ainsi qu'à la croissance organique. Les ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 0,7 % aux États-Unis, excluant notre réseau CST, malgré le ralentissement général persistant de l'industrie, les conditions météorologiques défavorables dans certaines régions du pays et l'impact des ouragans. Les ventes de marchandises par magasin comparable ont reculé de 1,2 % dans notre réseau américain de magasins CST, une nette amélioration par rapport à la tendance antérieure à l'acquisition, et ce, malgré l'impact négatif de l'ouragan Harvey. Au cours du trimestre, les efforts liés à la configuration des magasins, le déploiement de programmes clés et les promotions stratégiques ont contrebalancé la tendance négative de l'achalandage en magasin observée dans le réseau américain de CST avant l'acquisition. En Europe, les ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 1,6 %, grâce au succès de nos activités de changement de marque et au déploiement ainsi qu'à l'amélioration de notre offre de produits alimentaires frais. Au Canada, excluant notre réseau CST, les ventes de marchandises par magasin comparable ont diminué de 1,6 %, affectées par des problèmes d'approvisionnement temporaires qui ont touché de façon importante la disponibilité des produits dans nos magasins, par l'effet continu du contexte concurrentiel difficile dans l'ouest du pays ainsi que par des conditions météorologiques défavorables dans l'est. Les ventes de marchandises par magasin comparable au sein du réseau canadien de CST ont reculé de 4,2 %, pour des raisons similaires en plus de l'effet des perturbations temporaires découlant de nos activités d'intégration.

Au cours du premier semestre de l'exercice 2018, les revenus de marchandises et services ont augmenté de 836,2 millions \$. Excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos activités européennes et canadiennes, les revenus tirés des marchandises et services ont augmenté de 796,8 millions \$, ou 15,8 %. L'impact de la contribution des acquisitions s'élève à un montant approximatif de 718,0 millions \$. Excluant notre réseau CST, les ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 1,0 % aux États-Unis et de 1,5 % en Europe, et ont reculé de 0,9 % au Canada.

Pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018, le total des ventes de carburant pour le transport routier s'est élevé à 8,8 milliards \$, une augmentation de 3,1 milliards \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice 2017. Excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet net positif de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos activités canadiennes et européennes, les ventes de carburant pour le transport routier ont augmenté d'environ 2,5 milliards \$ ou 44,5 %. Cette augmentation est attribuable à la contribution des acquisitions qui s'est élevée à approximativement 1,8 milliard \$ et à l'impact positif du prix de vente moyen du carburant plus élevé, qui s'est élevé à approximativement 819,0 millions \$. À l'exclusion de notre réseau CST, le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable aux États-Unis a diminué de 0,7 %, fortement affecté par les ouragans Harvey et Irma, qui ont donné lieu à des fermetures temporaires de magasins, à des pénuries de carburant et à un effondrement temporaire de la demande. Dans notre réseau américain de CST, qui affiche une forte présence au Texas, le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a reculé de 5,1 %, fortement touché par l'ouragan Harvey. En Europe, le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 0,2 % et au Canada, excluant notre réseau de CST, il a reculé de 2,3 %, en raison principalement des conditions météorologiques défavorables dans l'est. Au sein de notre réseau canadien de CST, le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 6,1 %, en raison principalement de changements de stratégies et d'activités promotionnelles.

Au cours du premier semestre de l'exercice 2018, les ventes de carburant pour le transport routier ont augmenté de 4,2 milliards \$. Excluant le chiffre d'affaires de CAPL et l'effet positif net de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos activités canadiennes et européennes, les ventes de carburant pour le transport routier ont augmenté de 3,7 milliards \$ ou 32,6 %. Cette augmentation est attribuable à la contribution des acquisitions qui s'est élevée à approximativement 2,6 milliards \$ et à l'impact du prix de vente moyen du carburant plus élevé, qui s'est élevé à

approximativement 1,0 milliard \$. Excluant notre réseau CST, le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a diminué de 0,2 % aux États-Unis, de 0,3 % en Europe et de 1,3 % au Canada.

Le tableau suivant donne un aperçu du prix de vente moyen sur le carburant pour le transport routier dans nos différents marchés, en débutant par le troisième trimestre de l'exercice terminé le 24 avril 2016 :

Trimestre	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	Moyenne pondérée
Période de 53 semaines terminée le 15 octobre 2017					
États-Unis (dollars US par gallon) – excluant CAPL	2,18	2,25	2,21	2,47	2,28
Europe (cents US par litre)	61,87	62,46	61,39	68,23	63,58
Canada (cents CA par litre)	94,67	97,20	99,81	101,46	98,18
Période de 52 semaines terminée le 9 octobre 2016					
États-Unis (dollars US par gallon) – excluant CAPL	1,99	1,86	2,20	2,10	2,04
Europe (cents US par litre)	57,04	51,59	58,65	58,01	56,29
Canada (cents CA par litre)	88,41	82,28	92,66	90,36	88,63

Le total des autres revenus au deuxième trimestre et au premier semestre de l'exercice 2018 a été de 272,2 millions \$ et de 519,6 millions \$, respectivement. Excluant le chiffre d'affaires de CAPL, les autres revenus ont augmenté de 7,3 millions \$ et de 27,7 millions \$ respectivement au deuxième trimestre et au premier semestre de l'exercice 2018. L'incidence des acquisitions sur le deuxième trimestre et le premier semestre de l'exercice 2018 a été d'approximativement 8,0 millions \$ et 15,0 millions \$, respectivement.

Marge brute

Notre marge brute a atteint 2,0 milliards \$ au deuxième trimestre de l'exercice 2018, une hausse de 496,2 millions \$ ou 32,1 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2017, en raison essentiellement de la contribution des acquisitions, de la croissance organique, y compris des marges plus élevées sur le carburant pour le transport routier, de la contribution de CAPL ainsi que de l'incidence nette positive de la conversion en dollars américains des revenus tirés de nos activités canadiennes et européennes.

Pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018, notre marge brute sur les marchandises et services a été de 1,1 milliard \$, soit une augmentation de 200,1 millions \$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2017. Excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet net positif de la conversion en dollars américains de nos revenus tirés des opérations européennes et canadiennes, la marge brute sur les marchandises et services a augmenté de 179,1 millions \$ ou 20,7 %. Cette hausse est attribuable à la contribution des acquisitions pour un montant approximatif de 172,0 millions \$ ainsi qu'à notre croissance organique. Aux États-Unis, notre marge brute a légèrement diminué de 0,1 % pour s'établir à 33,2 % en raison du mix produits et de la structure de coûts différents au sein de notre réseau de magasins CST. Excluant notre réseau de CST, notre marge brute sur les marchandises et services aux États-Unis s'est établie à 33,5 %, une hausse de 0,2 %. Notre marge brute a progressé de 0,6 % en Europe, pour se chiffrer à 42,0 %, grâce au déploiement de nos programmes de produits alimentaires frais dans les magasins que nous avons récemment acquis. Au Canada, notre marge brute est en hausse de 1,0 %, s'établissant à 34,6 %, attribuable à la composition des revenus différente dans notre réseau de magasins Imperial Oil, récemment acquis.

Au cours du premier semestre de l'exercice 2018, la marge brute consolidée sur les marchandises et services s'est établie à 2,0 milliards \$, soit une hausse de 298,3 millions \$ par rapport au semestre correspondant de l'exercice 2017. Excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet net positif de la conversion en dollars américains de nos revenus tirés des opérations européennes et canadiennes, la marge brute consolidée sur les marchandises et services a augmenté de 284,0 millions \$ ou 16,4 %. La marge brute s'est établie à 33,2 % aux États-Unis, soit une baisse de 0,1 %, à 42,0 % en Europe, soit une hausse de 0,5 % et à 34,8 % au Canada, soit une augmentation de 1,4 %.

Pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018, notre marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 915,7 millions \$, soit une augmentation de 283,6 millions \$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2017. Excluant la marge brute de CAPL ainsi que l'effet net positif de la conversion en dollars américains de nos revenus tirés des opérations européennes et canadiennes, au deuxième trimestre de l'exercice 2018, la marge brute sur le carburant pour le transport routier a augmenté de 245,4 millions \$ ou 38,8 %. Pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018, la marge brute sur le carburant pour le transport routier s'est établie à 24,70 ¢ par gallon aux États-Unis, une hausse de 4,83 ¢ par gallon. En Europe, la marge brute sur le carburant pour le transport routier s'est établie à 9,54 ¢ le litre, une hausse de 0,44 ¢ le litre, tandis qu'au Canada, la marge brute sur le carburant pour le transport routier s'est établie à 8,64 ¢ CA le litre, une augmentation de 1,89 ¢ CA le litre, en raison principalement des marges plus élevées dans notre réseau de magasins Imperial Oil acquis récemment.

Au cours du premier semestre de l'exercice 2018, notre marge brute consolidée sur le carburant pour le transport routier a été de 1,6 milliard \$, soit une augmentation de 396,5 millions \$ par rapport au semestre correspondant de l'exercice 2017. Excluant

la marge brute de CAPL ainsi que l'effet net positif de la conversion en dollars américains de nos revenus tirés des opérations européennes et canadiennes, la marge brute consolidée sur le carburant pour le transport routier a augmenté de 362,6 millions \$ ou 29,1 %. La marge brute sur le carburant pour le transport routier a été de 22,87 ¢ par gallon aux États-Unis, de 8,44 ¢ CA par litre au Canada et de 9,38 ¢ par litre en Europe.

Le tableau suivant fournit certaines informations relatives aux marges brutes sur le carburant pour le transport routier dégagées par 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 troisième trimestre de l'exercice terminé le 24 avril 2016 :

(en cents US par gallon)

Trimestre	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	Moyenne pondérée
Période de 53 semaines terminée le 15 octobre 2017					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiement électronique	18,33	15,47	20,75	24,70	20,06
Frais liés aux modes de paiement électronique	3,99	4,12	3,79	4,21	4,04
Déduction faite des frais liés aux modes de paiement électronique	14,34	11,35	16,96	20,49	16,02
Période de 52 semaines terminée le 9 octobre 2016					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiement électronique	19,90	16,78	20,86	19,87	19,40
Frais liés aux modes de paiement électronique	3,84	3,74	4,08	3,99	3,91
Déduction faite des frais liés aux modes de paiement électronique	16,06	13,04	16,78	15,88	15,49

Tel qu'il est démontré par le tableau ci-dessus, les marges sur le carburant pour le transport routier aux États-Unis peuvent être volatiles de trimestre en trimestre, mais ont tendance à se stabiliser à plus long terme. Au Canada et en Europe, la volatilité des marges et l'incidence des frais liés aux modes de paiement électronique ne sont pas aussi importantes.

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre de l'exercice 2018, notre marge brute sur les autres revenus a été respectivement de 61,8 millions \$ et 114,1 millions \$, soit une augmentation de 12,5 millions \$ et 20,8 millions \$ respectivement par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice 2017. Excluant la marge brute de CAPL, notre marge brute sur les autres revenus a augmenté de 0,8 million \$ et 8,7 millions \$ respectivement au deuxième trimestre et au premier semestre de l'exercice 2018.

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

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre de l'exercice 2018, les coûts d'exploitation ont augmenté de 28,8 % et de 20,8 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice 2017, mais ont augmenté de seulement 2,6 % et 2,1 %, respectivement, si l'on exclut certains éléments, tels que présentés dans le tableau suivant :

	Période de 12 semaines terminée le 15 octobre 2017	Période de 24 semaines terminée le 15 octobre 2017
Variation totale, telle que publiée	28,8 %	20,8 %
Ajustements :		
Augmentation provenant des coûts d'exploitation additionnels liés aux acquisitions	20,4 %	14,8 %
Coûts d'exploitation de CAPL pour l'exercice 2018	2,3 %	1,2 %
Diminution générée par l'effet net de la conversion de devises	2,3 %	0,7 %
Augmentation générée par l'augmentation des frais liés aux modes de paiement électronique, excluant les acquisitions	1,1 %	0,9 %
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2017	(0,8 %)	(0,5 %)
Frais supplémentaires engagés à la suite des ouragans Harvey et Irma	0,5 %	0,3 %
Frais d'acquisition constatés dans les résultats de l'exercice 2018	0,4 %	0,4 %
Augmentation provenant des cinq jours d'exploitation supplémentaires des activités européennes	-	0,9 %
Variation restante	2,6 %	2,1 %

La variation restante est attribuable à l'inflation normale, à des dépenses de publicité et de marketing plus élevées découlant de notre projet de changement de marque, à la hausse de nos dépenses afin de supporter notre croissance organique ainsi qu'au niveau de dépenses proportionnellement plus important des magasins récemment construits, ces derniers ayant généralement une plus grande superficie que la moyenne de notre réseau existant. 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.

Bénéfice avant intérêts, impôts, amortissements (BAIIA) et BAIIA ajusté

Au deuxième trimestre de l'exercice 2018, le BAIIA est passé de 622,3 millions \$ à 854,6 millions \$, une augmentation de 37,3 % comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. En excluant du BAIIA du deuxième trimestre de l'exercice 2018 et du deuxième trimestre de l'exercice 2017 les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le BAIIA ajusté du deuxième trimestre de l'exercice 2018 a augmenté de 211,8 millions \$ ou 33,6 % comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de la contribution des acquisitions et de la croissance organique, y compris les marges sur le carburant pour le transport routier. Au deuxième trimestre de l'exercice 2018, les

acquisitions ont contribué pour environ 158,0 millions \$ au BAIIA ajusté, tandis que la variation du taux de change a eu un impact net positif d'approximativement 10,0 millions \$.

Le BAIIA du premier semestre de l'exercice 2018 est passé de 1 237,0 millions \$ à 1 544,3 millions \$, une augmentation de 24,8 % comparativement au semestre correspondant de l'exercice précédent. En excluant du BAIIA du premier semestre de l'exercice 2018 et du premier semestre de l'exercice 2017 les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le BAIIA ajusté du premier semestre de l'exercice 2018 a augmenté de 311,5 millions \$ ou 25,0 % comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de la contribution des acquisitions et de la croissance organique. Au premier semestre de l'exercice 2018, les acquisitions ont contribué pour environ 234,0 millions \$ au BAIIA ajusté, tandis que la variation du taux de change a eu un impact net positif d'approximativement 6,0 millions \$.

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

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 24 semaines terminées le	
	15 octobre 2017	9 octobre 2016	15 octobre 2017	9 octobre 2016
Bénéfice net, tel que publié	436,3	321,5	795,8	644,3
Ajouter :				
Impôts sur les bénéfices	123,7	122,2	224,4	242,9
Frais financiers nets	89,6	21,9	148,8	46,7
Amortissements et perte de valeur des immobilisations corporelles et incorporelles et des autres actifs	205,0	156,7	375,3	303,1
BAIIA	854,6	622,3	1 544,3	1 237,0
Ajustements :				
Frais additionnels liés aux ouragans	4,8	-	4,8	-
Frais d'acquisition	3,4	7,6	6,7	8,5
BAIIA attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(21,1)	-	(16,5)	-
Frais de restructuration et d'intégration attribuables aux actionnaires de la société (incluant 5,2 millions \$ pour notre participation dans CAPL)	-	-	38,0	-
Gain sur la disposition d'un terminal	-	-	(11,5)	-
Gain sur la participation dans CST	-	-	(8,8)	-
BAIIA ajusté	841,7	629,9	1 557,0	1 245,5

Amortissement et perte de valeur des immobilisations corporelles et incorporelles et des autres actifs (« amortissement »)

Pour le deuxième trimestre et le premier semestre de l'exercice 2018, la dépense d'amortissement et de perte de valeur a augmenté de 48,3 millions \$ et de 72,2 millions \$, respectivement. À l'exclusion de CAPL, la dépense d'amortissement a augmenté de 30,7 millions \$ et de 54,1 millions \$, respectivement, au deuxième trimestre et au premier semestre de l'exercice 2018, en raison principalement des investissements réalisés par l'entremise d'acquisitions, du remplacement d'équipement, de l'ajout de nouveaux magasins et de l'amélioration continue de notre réseau. La dépense d'amortissement du deuxième trimestre et du premier semestre de l'exercice 2018 comporte une charge respective de 4,2 millions \$ et de 7,9 millions \$ relative à l'amortissement accéléré de certains actifs pour notre projet de changement de marque mondiale.

Frais financiers nets

Les frais financiers nets du deuxième trimestre de l'exercice 2018 ont totalisé 89,6 millions \$, une augmentation de 67,7 millions \$ comparativement au deuxième trimestre de l'exercice 2017. Abstraction faite de la perte de change nette de 17,3 millions \$ et du gain de change net de 5,3 millions \$ enregistrés au deuxième trimestre de l'exercice 2018 et de l'exercice 2017, respectivement, et des frais financiers de CAPL, l'augmentation des frais financiers nets est de 39,2 millions \$. Cette augmentation s'explique essentiellement par la hausse de notre dette à long terme moyenne attribuable aux acquisitions récentes, contrebalancée en partie par les remboursements effectués. La perte de change nette de 17,3 millions \$ inscrite pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018 est en grande partie attribuable à l'incidence des variations de change sur certains soldes bancaires et éléments du fonds de roulement.

Les frais financiers nets du premier semestre de l'exercice 2018 ont totalisé 148,8 millions \$, une augmentation de 102,1 millions \$ comparativement au premier semestre de l'exercice 2017. Abstraction faite de la perte de change nette de 37,6 millions \$ et du gain de change net de 8,5 millions \$ enregistrés au premier semestre de l'exercice 2018 et de l'exercice 2017, respectivement, et des frais financiers de CAPL, l'augmentation des frais financiers nets est de 49,8 millions \$. Cette augmentation s'explique essentiellement par la hausse de notre dette à long terme moyenne attribuable aux acquisitions

récentes, contrebalancée en partie par les remboursements effectués. La perte de change nette de 37,6 millions \$ inscrite pour le premier semestre de l'exercice 2018 est en grande partie attribuable à l'incidence des variations de change sur certains soldes bancaires et éléments du fonds de roulement.

Impôts sur les bénéfices

Le deuxième trimestre de l'exercice 2018 affiche un taux d'impôt de 22,1 % comparativement à un taux d'impôt de 27,5 % pour le deuxième trimestre de l'exercice 2017. La baisse du taux d'impôt découle d'une composition géographique différente de nos bénéfices. Pour le premier semestre de l'exercice 2018, le taux d'impôt a été de 22,0 %.

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

Nous avons clôturé le deuxième trimestre de l'exercice 2018 avec un bénéfice net de 435,3 millions \$, comparativement à 321,5 millions \$ pour le deuxième trimestre de l'exercice précédent, une augmentation de 113,8 millions \$ ou 35,4 %. Le bénéfice net par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 0,76 \$, contre 0,57 \$ pour l'exercice précédent. L'effet net positif découlant de la conversion en dollars américains des revenus et dépenses de nos opérations canadiennes et européennes s'est élevé à approximativement 5,0 millions \$ au deuxième trimestre de l'exercice 2018.

En excluant du bénéfice net des deuxièmes trimestres des exercices 2018 et 2017 les éléments présentés dans le tableau ci-dessous, le bénéfice net du deuxième trimestre de l'exercice 2018 aurait été d'environ 458,0 millions \$, contre 328,0 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, une augmentation de 130,0 millions \$, ou 39,6 %. Les résultats ajustés par action sur une base diluée auraient été de 0,80 \$ pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018, comparativement à 0,58 \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice 2017, une augmentation de 37,9 %.

Le premier semestre de l'exercice 2018 affiche un bénéfice net de 800,0 millions \$, comparativement à 644,3 millions \$ pour le semestre correspondant de l'exercice 2017, en hausse de 155,7 millions \$, ou 24,2 %. Le bénéfice net par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 1,41 \$, contre 1,13 \$ pour l'exercice précédent. L'effet net positif découlant de la conversion en dollars américains des revenus et dépenses de nos opérations canadiennes et européennes s'est élevé à approximativement 2,0 millions \$ au premier semestre de l'exercice 2018.

En excluant du bénéfice net des premiers semestres des exercices 2018 et 2017 les éléments spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous, le bénéfice net pour le premier semestre de l'exercice 2018 aurait été d'approximativement 839,0 millions \$ comparativement à 655,0 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, une augmentation de 184,0 millions \$, ou 28,1 %. Le bénéfice net ajusté par action sur une base diluée se serait chiffré à 1,47 \$ pour le premier semestre de l'exercice 2018 contre 1,15 \$ pour la période correspondante de l'exercice 2017, une augmentation de 27,8 %.

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

(en millions de dollars américains)	Périodes de 12 semaines terminées le		Périodes de 24 semaines terminées le	
	15 octobre 2017	9 octobre 2016	15 octobre 2017	9 octobre 2016
Bénéfice net attribuable aux actionnaires, tel que publié	435,3	321,5	800,0	644,3
Ajustements :				
Perte (gain) de change net(te)	17,3	(5,3)	37,6	(8,5)
Frais additionnels liés aux ouragans	4,8	-	4,8	-
Dépense d'amortissement accéléré	4,2	6,5	7,9	13,4
Frais d'acquisition	3,4	7,6	6,7	8,5
Frais de restructuration et d'intégration – attribuables aux actionnaires de la société	-	-	38,0	-
Recouvrement d'impôts découlant d'une réorganisation interne	-	-	(13,4)	-
Gain sur la disposition d'un terminal	-	-	(11,5)	-
Gain sur la participation dans CST	-	-	(8,8)	-
Incidence fiscale des éléments ci-dessus et des arrondissements	(7,0)	(2,3)	(22,3)	(2,7)
Bénéfice net ajusté	458,0	328,0	839,0	655,0

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

Dividendes

Lors de sa réunion du 28 novembre 2017, le conseil d'administration de la société a déclaré et approuvé le paiement d'un dividende trimestriel de 9,0 ¢ CA par action aux actionnaires inscrits le 7 décembre 2017 pour le deuxième trimestre de l'exercice 2018, payable le 21 décembre 2017. Il s'agit d'un dividende déterminé au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada*.

Profil

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

Au 15 octobre 2017, le réseau de Couche-Tard comptait 9 465 magasins d'accommodation en Amérique du Nord, dont 8 135 offraient du carburant pour le transport routier. Son réseau nord-américain est constitué de 18 unités d'affaires, dont 14 aux États-Unis, couvrant 41 États, et 4 au Canada, qui couvrent les 10 provinces. Environ 95 000 personnes travaillent dans l'ensemble de son réseau et de ses centres de services en Amérique du Nord. De plus, par l'entremise de CrossAmerica Partners LP, Couche-Tard fournit du carburant pour le transport routier sous différentes bannières à plus de 1 200 sites aux États-Unis.

En Europe, Couche-Tard exploite un vaste réseau de vente au détail en Scandinavie, en Irlande, en Pologne, dans les pays baltes et en Russie par le biais de dix unités d'affaires. Au 15 octobre 2017, la société comptait 2 750 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 employés, n'offrant que du carburant. Couche-Tard offre aussi d'autres produits tels que de l'énergie stationnaire, du carburant pour le secteur maritime, du carburant pour le secteur de l'aviation et des produits chimiques. En incluant les employés travaillant dans les magasins franchisés arborant nos marques, quelque 25 000 personnes travaillent dans notre réseau de détail, nos terminaux et nos centres de services en Europe.

De plus, en vertu des contrats de licence, plus de 1 800 magasins sont exploités sous la marque Circle K dans 14 autres pays et territoires (Arabie saoudite, Chine, Costa Rica, Égypte, Émirats arabes unis, Guam, Honduras, Hong Kong, Indonésie, Macao, Malaisie, Mexique, Philippines et Vietnam), ce qui porte à plus de 15 200 le nombre de magasins dans notre réseau mondial.

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

Personnes-ressources :

Relations investisseurs : Claude Tessier, chef de la direction financière

Tél. : 450-662-6632, poste 4407

relations.investisseurs@couche-tard.com

Relations médias : Marie-Noëlle Cano, directrice principale, Communications globales

Tél. : 450-662-6632, poste 4611

communication@couche-tard.com

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

Webémission sur les résultats le 28 novembre 2017, à 14 h 30 (HNE)

Couche-Tard invite les analystes connus de la société à faire parvenir, avant 11 h (HNE), le 28 novembre 2017, leurs deux questions auprès de la direction.

Les analystes financiers, investisseurs, médias et toute autre personne intéressée à écouter la webémission sur les résultats de Couche-Tard pourront le faire le 28 novembre 2017, à 14 h 30 (HNE), en se rendant sur le site Internet de la société, au <http://corpo.couche-tard.com>, sous la rubrique Relations investisseurs/Présentations corporatives ou en signalant le 1-866-865-3087 ou le numéro international 1-647-427-7450, suivi par le code d'accès 8897044#.

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