

# Exercice 2013

**Alimentation Couche-Tard Inc.**

Rapport de gestion

Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013

*Version amendée*



## 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 de Alimentation Couche-Tard inc. (« Couche-Tard ») pour l'exercice terminé le 28 avril 2013. Il s'agit plus précisément de permettre au lecteur de mieux comprendre notre stratégie de développement, notre performance en relation avec 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 consolidés et des notes afférentes. 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 ») tels que publiés par l'International Accounting Standards Board (« IASB »). Nous utilisons également dans ce rapport des mesures qui ne sont pas conformes aux IFRS. Lorsque de telles mesures sont présentées, elles sont définies et le lecteur en est avisé. Le présent rapport de gestion doit être lu de concert avec les états financiers consolidés annuels et les notes complémentaires figurant dans notre rapport annuel 2013. Ce dernier document ainsi que des renseignements complémentaires concernant Couche-Tard, y compris la plus récente notice annuelle, sont disponibles sur le site SEDAR à [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ainsi que sur notre site web à [www.couche-tard.com/corporatif](http://www.couche-tard.com/corporatif).*

## 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 », « prévoir », « s'attendre à », « estimer » et 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 9 juillet 2013 et ne donnent aucune garantie quant à la performance future de Couche-Tard ou de son secteur d'activités, 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 anticipations 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 inter reliées, 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.

À moins que nous y soyons tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions 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 2013, 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 la plus importante société en tant que chaîne de magasins d'accommodation indépendante en fonction du nombre de magasins exploités par la société (magasins corporatifs). En Europe, nous sommes un chef de file du commerce de l'accommodation et du carburant pour le transport routier dans les pays scandinaves et les pays baltes tandis que nous avons une présence croissante en Pologne.

Au 28 avril 2013, notre réseau comptait 6 094 magasins d'accommodation en Amérique du Nord, dont 4 546 offraient du carburant. Notre réseau nord-américain est constitué de 13 unités d'affaires, dont neuf aux États-Unis, couvrant 39 états et le district de Columbia, et quatre au Canada, couvrant les dix provinces. Plus de 60 000 personnes œuvrent dans l'ensemble du réseau de magasins et aux centres de services en Amérique du Nord.

Par l'entremise de notre acquisition de Statoil Fuel & Retail, nous exploitons un vaste réseau de vente au détail en Scandinavie (Norvège, Suède, Danemark), en Pologne, dans les pays baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) et en Russie qui comptait 2 292 stations-service au 28 avril 2013, dont la majorité offrent du carburant pour le transport routier et des produits d'accommodation alors que certaines sont des stations-service automatisées sans employés vendant du carburant pour le transport routier seulement. Nous offrons aussi d'autres produits tels que de l'énergie stationnaire, du carburant pour le secteur maritime, du carburant pour l'aviation, des lubrifiants et des produits chimiques. Nous exploitons des terminaux clés et des dépôts de carburant dans huit pays. En incluant les employés travaillant dans les stations franchisées portant la bannière Statoil, environ 18 500 personnes travaillent dans notre réseau de détail Européen, nos terminaux et nos centres de services.

De plus, en vertu de contrats de licences, quelque 4 190 magasins sont exploités sous la marque Circle K dans dix autres pays (Chine, Guam, Honduras, Hong Kong, Indonésie, Japon, Macao, Mexique, Vietnam et Émirats arabes unis).

Notre mission est d'offrir à nos clients un service hors pair et rapide en développant avec eux une relation personnalisée et complice tout en les surprenant au quotidien. Dans cette optique, nous nous efforçons de répondre aux demandes et aux besoins de notre clientèle selon leurs exigences locales. Pour ce faire, nous offrons aux consommateurs des produits d'alimentation, des boissons, du carburant et d'autres produits et services de qualité visant à répondre à leurs demandes dans un environnement propre et accueillant. Notre positionnement dans notre secteur d'activité provient principalement de la réussite de notre modèle d'affaires, qui s'appuie sur une gestion décentralisée, une comparaison continue des meilleures pratiques et sur une expertise opérationnelle bénéficiant des expériences vécues dans les différentes régions de notre réseau. Notre positionnement provient également de l'importance que nous accordons aux marchandises en magasin ainsi que de nos investissements continus 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 et des parts de marchés que nous gagnons suivant la fermeture de sites concurrents et 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 de commerce de détail. Nous comptons étudier les opportunités d'investissement qui pourraient se présenter à nous par l'entremise de ce processus.

Cependant, malgré ce contexte, les acquisitions doivent se faire à des conditions raisonnables afin de permettre de créer de la valeur pour notre société et ses actionnaires. Nous ne préconisons donc pas l'augmentation du nombre de magasins au détriment de la rentabilité. En plus de notre participation au processus de consolidation de notre secteur d'activités et de mise en vente d'actifs de commerce de détail par certaines sociétés pétrolières intégrées, notons qu'au cours des dernières années, la contribution organique a aussi été un axe important de croissance du bénéfice net. L'amélioration constante de notre offre, dont les produits frais, de nos conditions d'approvisionnement ainsi que de l'efficacité de notre entreprise a été mise en évidence, plus particulièrement au cours des années précédant l'acquisition de Statoil Fuel & Retail qui avait été marquées par l'absence d'acquisitions importantes et d'accroissement net du nombre de magasins. Ainsi, l'ensemble de ces éléments ont contribué à l'accroissement du bénéfice net et à la création de valeur pour nos actionnaires et autres partenaires. Nous comptons continuer dans cette direction.

## 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 et de notre dette libellée en grande partie en dollars US.

Le tableau suivant présente les renseignements sur les taux de change en fonction des taux de clôture, indiqués en dollars US par tranche unitaire de la devise comparative :

	Période de 12 semaines terminée le <b>28 avril 2013</b>	Période de 13 semaines terminée le 29 avril 2012	Période de 52 semaines terminée le <b>28 avril 2013</b>	Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012
<b>Moyenne pour la période <sup>(1)</sup></b>				
Dollar Canadien	<b>0,9821</b>	1,0053	<b>0,9966</b>	1,0051
Couronne Norvégienne <sup>(2)</sup>	<b>0,1749</b>	-	<b>0,1737</b>	-
Couronne Suédoise <sup>(2)</sup>	<b>0,1554</b>	-	<b>0,1513</b>	-
Couronne Danoise <sup>(2)</sup>	<b>0,1757</b>	-	<b>0,1730</b>	-
Zloty <sup>(2)</sup>	<b>0,3156</b>	-	<b>0,3117</b>	-
Euro <sup>(2)</sup>	<b>1,3104</b>	-	<b>1,2893</b>	-
Lats <sup>(2)</sup>	<b>1,8703</b>	-	<b>1,8481</b>	-
Litas <sup>(2)</sup>	<b>0,3796</b>	-	<b>0,3735</b>	-
Rouble <sup>(2)</sup>	<b>0,0325</b>	-	<b>0,0320</b>	-
<b>Fin de la période</b>				
Dollar Canadien	<b>0,9834</b>	1,0194	<b>0,9834</b>	1,0194
Couronne Norvégienne <sup>(3)</sup>	<b>0,1734</b>	-	<b>0,1734</b>	-
Couronne Suédoise <sup>(3)</sup>	<b>0,1543</b>	-	<b>0,1543</b>	-
Couronne Danoise <sup>(3)</sup>	<b>0,1766</b>	-	<b>0,1766</b>	-
Zloty <sup>(3)</sup>	<b>0,3163</b>	-	<b>0,3163</b>	-
Euro <sup>(3)</sup>	<b>1,3170</b>	-	<b>1,3170</b>	-
Lats <sup>(3)</sup>	<b>1,8822</b>	-	<b>1,8822</b>	-
Litas <sup>(3)</sup>	<b>0,3814</b>	-	<b>0,3814</b>	-
Rouble <sup>(3)</sup>	<b>0,0322</b>	-	<b>0,0322</b>	-

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

(2) Taux moyen pour la période du 1<sup>er</sup> février 2013 au 30 avril 2013 pour la période de 12 semaines terminée le 28 avril 2013 et du 20 juin 2012 au 30 avril 2013 pour la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013. Calculée en prenant la moyenne des taux de change à la clôture de chaque jour de la période indiquée.

(3) Au 30 avril 2013.

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 canadiennes, européennes et corporatives 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 canadiennes, européennes et corporatives.

## Aperçu de l'exercice 2013

Le bénéfice net de l'exercice 2013 s'est chiffré à 572,8 millions \$, en hausse de 25,2 % comparativement à celui de l'exercice 2012, principalement en raison de la contribution des acquisitions, de l'accroissement de la contribution des ventes de marchandises et services, des marges sur le carburant pour le transport routier plus élevées, de la diminution du taux d'impôt sur les résultats, d'un recouvrement d'impôts non-récurrent de 34,7 millions \$ lié à la réduction du taux statuaire en Suède, d'un gain de compression non-récurrent de 19,4 millions \$ sur l'obligation au titre des prestations constituées de certains de nos régimes de retraite à prestations définies ainsi que d'un gain de change net sur la conversion de devises. Ces éléments d'accroissement du bénéfice net ont été contrebalancés, en partie, par une charge de restructuration de 34,0 millions \$, la perte de 102,9 millions \$ sur des contrats de change liés à l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, l'augmentation des frais de financement, les conditions météorologiques moins favorables durant le quatrième trimestre de l'exercice 2013 ainsi que par l'effet de la semaine additionnelle de l'exercice 2012.

En excluant des résultats de l'exercice 2013 les charges de restructuration, le gain de compression afférent aux régimes de retraite, la perte non-récurrente sur des contrats de change, le gain de change net, le recouvrement d'impôts non-récurrent, les frais d'acquisition ainsi que le goodwill négatif et en excluant les gains non-récurrents sur les contrats de change, les frais d'acquisition ainsi que le goodwill négatif des résultats de l'exercice 2012, le bénéfice net de l'exercice 2013 aurait été d'environ 620,9 millions \$ (3,32 \$ par action sur une base diluée) comparativement à 444,7 millions \$ (2,42 \$ par action sur une base diluée) pour l'exercice 2012, une augmentation de 176,2 millions \$, soit 39,6 %.

## Acquisition de Statoil Fuel & Retail ASA (« Statoil Fuel & Retail »)

### *Acquisition de Statoil Fuel & Retail*

Le 19 juin 2012, nous avons acquis 81,2 % des 300 000 000 actions émises et en circulation de Statoil Fuel & Retail pour une contrepartie en espèces de 51,20 couronnes norvégiennes (« NOK ») par action, soit un total de 12,47 milliards NOK ou approximativement 2,10 milliards \$ par l'entremise d'une offre publique volontaire (« l'offre »). Du 22 juin 2012 au 29 juin 2012, nous avons acquis 53 238 857 actions supplémentaires de Statoil Fuel & Retail pour une contrepartie en espèces de 51,20 NOK par action, soit 2,73 milliards NOK ou approximativement 0,45 milliard \$, portant notre participation à 98,9 %. Ayant atteint une participation supérieure à 90 %, en conformité avec les lois norvégiennes, le 29 juin 2012, nous avons procédé à l'acquisition forcée, auprès de leurs porteurs, de toutes les actions de Statoil Fuel & Retail restantes qui n'avaient pas été déposées en réponse à l'offre. Par conséquent, depuis cette date, nous détenons 100 % des actions de Statoil Fuel & Retail émises et en circulation. La contrepartie en espèces de 51,20 NOK par action pour l'acquisition forcée de toutes les actions de Statoil Fuel & Retail restantes non déposées en réponse à notre offre a été versée le 11 juillet 2012. La Bourse d'Oslo a confirmé que la radiation des actions de Statoil Fuel & Retail de sa cote a pris effet le 12 juillet 2012, après la clôture des marchés en Norvège. L'acquisition des 300 000 000 actions émises et en circulation de Statoil Fuel & Retail s'est donc faite pour une contrepartie totale en espèces de 15,36 milliards NOK, soit 2,58 milliards \$. Durant la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013, nous avons enregistré des frais de transaction de 1,8 million \$, à nos résultats en rapport avec cette acquisition, ce qui s'ajoute aux frais de 0,8 million \$ enregistrés aux résultats de l'exercice 2012.

Statoil Fuel & Retail est un important détaillant scandinave de carburant pour transport routier avec plus de 100 ans d'opérations dans la région. Statoil Fuel & Retail exploite un vaste réseau de vente au détail en Scandinavie (Norvège, Suède, Danemark), en Pologne, dans les pays baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) et en Russie avec environ 2 300 sites, dont la majorité offre du carburant pour le transport routier et des produits d'accommodation et certains sont des stations-service automatisées sans employés vendant du carburant pour le transport routier seulement. Statoil Fuel & Retail occupe une position de chef de file dans plusieurs des pays dans lesquels elle fait affaire et est propriétaire des terrains pour plus de 900 sites et des bâtisses pour plus de 1 700 sites.

Statoil Fuel & Retail offre aussi d'autres produits tels que de l'énergie stationnaire, du carburant pour le secteur maritime, du carburant pour l'aviation, des lubrifiants et des produits chimiques. En Europe, Statoil Fuel & Retail exploite des terminaux clés et des dépôts de carburant dans huit pays.

En incluant les employés travaillant dans ses stations franchisées, environ 18 500 personnes travaillent dans le réseau de détail de Statoil Fuel & Retail à travers l'Europe, à son siège social, aux huit bureaux régionaux, à ses terminaux et ses dépôts.

Cette transaction a été financée à l'aide de notre facilité de crédit non renouvelable non garantie d'acquisition (la « facilité d'acquisition »).

Nos résultats pour les périodes de 12 et 52 semaines terminées le 28 avril 2013 incluent ceux de Statoil Fuel & Retail pour la période du 1<sup>er</sup> février 2013 au 30 avril 2013 et pour la période du 20 juin 2012 au 30 avril 2013, respectivement. Notre bilan consolidé au 28 avril 2013 inclut celui de Statoil Fuel & Retail au 30 avril 2013, tel qu'ajusté pour notre allocation du prix d'achat.

Le tableau suivant donne un aperçu des périodes comptables de Statoil Fuel & Retail qui seront incorporées dans nos prochains états financiers consolidés:

Trimestres de Couche-Tard	Périodes comptables équivalentes de Statoil Fuel & Retail	Date du bilan de Statoil Fuel & Retail <sup>(2)</sup>
Période de 12 semaines qui se terminera le 21 juillet 2013 (1 <sup>er</sup> trimestre de l'exercice 2014)	Mai et juin 2013 et du 1 <sup>er</sup> juillet au 21 juillet 2013 <sup>(1)</sup>	30 juin 2013
Période de 12 semaines qui se terminera le 13 octobre 2013 (2 <sup>e</sup> trimestre de l'exercice 2014)	Du 22 juillet au 31 juillet 2013, Août et Septembre 2013 et du 1 <sup>er</sup> octobre au 13 octobre 2013 <sup>(1)</sup>	30 septembre 2013
Période de 16 semaines qui se terminera le 2 février 2014 (3 <sup>e</sup> trimestre de l'exercice 2014)	Du 14 octobre au 31 octobre 2013, novembre et décembre 2013 et janvier 2014	31 janvier 2014
Période de 12 semaines qui se terminera le 27 avril 2014 (4 <sup>e</sup> trimestre de l'exercice 2014)	Février, Mars et Avril 2014	30 avril 2014

- (1) Pour la période du 1<sup>er</sup> juillet au 21 juillet 2013 et celle du 1<sup>er</sup> octobre au 13 octobre 2013, les résultats de Statoil Fuel & Retail seront déterminés selon les meilleures estimations de la direction compte tenu du budget en vigueur et des tendances observées au cours des périodes précédentes. Toute différence entre les résultats estimés et les résultats réels sera constatée dans les résultats du trimestre suivant.
- (2) S'il y a lieu, le bilan consolidé sera ajusté des transactions importantes survenues entre la date du bilan de Statoil Fuel & Retail et la date du bilan de Couche-Tard.

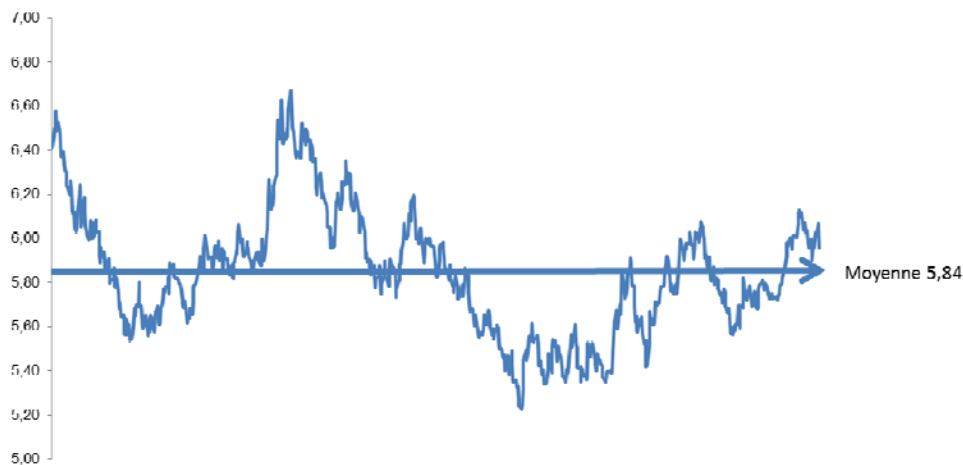
Nous prévoyons que l'alignement des périodes comptables de Statoil Fuel & Retail avec celles de Couche-Tard devrait être complété lorsque nous aurons finalisé les changements de systèmes financiers de Statoil Fuel & Retail.

### Contrats de change à terme

Tel que décrit plus haut, l'acquisition de Statoil Fuel & Retail était libellée en NOK alors que notre facilité d'acquisition est libellée en dollars US. Nous avons donc déterminé qu'il existait un risque lié à la variation du taux de change entre le dollar US et le NOK puisque l'affaiblissement hypothétique du dollar US contre le NOK aurait augmenté nos besoins de liquidités en dollars US afin de clore l'acquisition de Statoil Fuel & Retail. Afin d'atténuer ce risque et en raison d'un marché de change peu liquide pour le NOK, nous avons conclu avec des institutions financières reconnues des contrats de change à terme (ci-après, « contrats de change ») nous permettant ainsi de prédéterminer une portion importante du déboursé que nous prévoyions faire en dollars US pour l'acquisition de Statoil Fuel & Retail.

Au total, du 10 avril 2012 au 12 juin 2012, nous avons donc conclu des contrats de change nous engageant à livrer 3,47 milliards \$ US en échange de 20,14 milliards NOK équivalant à un taux moyen pondéré de 5,8082 NOK pour un dollar US, soit un taux favorable par rapport au taux de 5,75 NOK pour un dollar US en vigueur au 18 avril 2012, date de l'annonce de notre offre pour l'acquisition de Statoil Fuel & Retail et comparable au taux de change historique moyen des dernières années, tel qu'illustré par le graphique suivant :

**Taux de conversion NOK/\$US de juillet 2009 à juin 2012**



Subséquentement, nous avons modifié les dates d'échéance initiales de certains contrats de change afin de les faire coïncider avec les dates réelles de décaissement pour le paiement des actions de Statoil Fuel & Retail et pour le remboursement de certaines dettes de Statoil Fuel & Retail. Ainsi, du 15 juin 2012 au 24 août 2012, nous avons réglé la totalité des contrats de change afin de procéder au paiement des actions de Statoil Fuel & Retail et au remboursement de certaines dettes de cette dernière (voir les détails plus bas).

Puisque, selon les normes comptables, nous ne pouvions appliquer la comptabilité de couverture, l'investissement dans Statoil Fuel & Retail que nous avons porté à notre bilan consolidé a été inscrit en dollars US selon le taux de change en vigueur aux dates de règlement de la transaction d'acquisition tandis que les variations de juste valeur des contrats de change ont été portées aux résultats. Au niveau des flux de trésorerie, la somme de ces deux montants équivaut, à tout égard important, au montant que nous aurions eu à déboursier en dollars US si la transaction avait eu lieu au 18 avril 2012, date de l'annonce de notre offre ou plus spécifiquement au taux moyen de 5,8082 NOK que nous avons fixé par cette stratégie. L'impact sur l'encaisse a donc été celui que nous avons prédéterminé en fixant le taux à un niveau favorable par rapport à notre modélisation de l'acquisition ainsi que par rapport au taux au moment de l'annonce de notre offre.

Au cours de l'exercice terminé le 28 avril 2013, nous avons enregistré aux résultats des pertes de 102,9 millions \$ sur les contrats de change.

En considérant le gain de 17,0 millions \$ enregistré au cours de l'exercice 2012 et la perte de 102,9 millions \$ enregistrée au cours de l'exercice 2013, au cumulatif, nous avons réalisé une perte nette de 85,9 millions \$ sur les contrats de change.

#### *Synergies et initiatives de réduction des coûts*

Depuis l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, nous travaillons activement afin d'identifier et mettre en place les synergies disponibles ainsi que les opportunités de réductions de coût. Nos analyses démontrent que ces opportunités sont nombreuses et prometteuses. Certaines opportunités peuvent être mises en place immédiatement tandis que d'autres peuvent prendre plus du temps à implanter puisqu'elles requièrent une analyse et une planification rigoureuses. Il s'agit ici de trouver le juste équilibre afin de ne pas mettre en péril les activités courantes et les projets déjà entamés.

Pour l'exercice terminé le 28 avril 2013, nous avons enregistré des synergies et réductions de coût que nous estimons à approximativement 28,0 millions \$, avant impôts. Ces synergies et réductions de coûts ont principalement réduit le coût des ventes ainsi que les frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux. Le montant a été établi par rapport à la période de référence, soit le dernier exercice complet de Statoil Fuel & Retail précédant l'acquisition (exercice 2011 terminé le 31 décembre 2011) mais ne représente pas nécessairement l'impact annuel complet de ces initiatives.

Ces synergies et réductions de coût proviennent d'une multitude de sources, comme par exemple la réduction des dépenses liée au fait que Statoil Fuel & Retail ne soit plus une entreprise publique, la renégociation de certaines ententes avec nos fournisseurs, la réduction des dépenses en magasins, la restructuration de certains départements, etc.

Les synergies et les réductions de coûts que nous avons enregistrées au cours de l'exercice ont été plus que compensées par les frais engagés pour des projets visant à créer de la valeur en Europe, incluant la mise en place d'une nouvelle infrastructure informatique, le déploiement d'un progiciel de gestion intégré et des frais de marketing. La mise en place de la nouvelle infrastructure informatique et du progiciel de gestion intégré visent à rendre nos opérations plus efficaces et devraient donc nous aider à atteindre nos objectifs de réduction des coûts. En juin 2013, nous avons complété avec succès la première phase de déploiement d'un nouveau progiciel de gestion intégré en Suède, l'une de nos plus importantes unités d'affaires en Europe. Les résultats préliminaires sont très positifs. Nous prévoyons que le déploiement sera complété au cours de l'exercice 2014 dans l'ensemble de nos unités d'affaires en Europe. Nos dépenses informatiques, incluant les frais de services payés à Statoil ASA, l'ancienne société-mère de Statoil Fuel & Retail, devraient diminuer progressivement au cours des prochains trimestres, parallèlement à l'achèvement de ces projets. En ce qui concerne les frais de marketing, ils ont été engagés durant le quatrième trimestre afin de soutenir nos nouvelles initiatives Européennes destinées à stimuler les ventes, y compris « miles<sup>MC</sup> », notre nouvelle marque de carburant maison ainsi que « Coin offer », un nouveau programme visant à promouvoir notre offre de produits frais à bas prix en magasin. La famille de carburants « miles<sup>MC</sup> » se différencie en promettant à nos clients de rouler jusqu'à 3 % de plus pour le même prix, alors que « miles PLUS<sup>MC</sup> » leur offre aussi d'améliorer la performance de leurs moteurs. Le lancement de la marque « miles<sup>MC</sup> » en Suède et dans les Baltiques au cours du quatrième trimestre a suscité un grand intérêt de la part des consommateurs et des médias, avec le premier magazine automobile indépendant Suédois validant nos affirmations sur les bénéfices de notre carburant « miles<sup>MC</sup> ». Nous attendons avec impatience de voir les résultats globaux alors que la marque de commerce sera déployée dans tous nos marchés européens au cours de l'exercice 2014. Les données préliminaires montrent que ces deux ces nouveaux programmes semblent donner les résultats escomptés.

Notre travail d'identification et de mise en place des synergies disponibles et des opportunités de réduction de coût est loin d'être terminé. Nos équipes continuent de travailler activement sur divers projets qui semblent prometteurs et qui, à l'aide de l'implantation de nouveaux systèmes informatiques et de projets de marketing, devraient nous permettre d'atteindre notre cible. Nous maintenons donc notre objectif de synergies annuelles de 150,0 millions \$ à 200,0 millions \$ d'ici le mois de décembre 2015.

#### *Restructuration*

Dans le cadre de nos initiatives de réduction des coûts et de recherche de synergies visant à améliorer notre efficacité, nous avons pris la décision de procéder à la restructuration de certaines des activités de Statoil Fuel & Retail. À ce titre, une charge de restructuration d'un montant de 34,0 millions \$ a été comptabilisée aux résultats de l'exercice 2013, en conformité avec nos plans et notre processus budgétaire.

#### *Gain sur compression de l'obligation au titre de certains régimes de retraite à prestations définies*

Dans le cadre de la restructuration des activités de Statoil Fuel & Retail, nous avons enregistré aux résultats un gain de compression non-récurrent de 19,4 millions \$ au titre de l'obligation de certains régimes de retraite à prestations définies. La contrepartie de ce gain a été enregistrée en diminution de l'obligation au titre des régimes de prestations définies.

#### *Gain de change*

Au cours de l'exercice 2013, en lien avec le financement de la transaction d'acquisition de Statoil Fuel & Retail, nous avons enregistré un gain de change non-récurrent de 7,4 millions \$ en raison des liquidités en NOK détenues par nos opérations américaines dans l'attente du règlement de la transaction d'acquisition et du remboursement des dettes de Statoil Fuel & Retail.

#### *Dettes de Statoil Fuel & Retail*

Incidence du changement de contrôle sur les obligations de Statoil Fuel & Retail

Au moment de l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, cette dernière avait d'émissions et en circulation, des obligations totalisant 1 500,0 millions NOK (approximativement 253,0 millions \$ au 19 juin 2012). Selon les conventions relatives aux obligations de Statoil Fuel & Retail datées du 21 février 2012, les porteurs d'obligations avaient l'option d'exiger, pendant une période de deux mois, un remboursement anticipé au pair, majoré de l'intérêt couru, si un événement entraînant un changement de contrôle survenait. Cette condition a été remplie le 19 juin 2012, lorsque nous avons acquis le contrôle de plus de 50 % de Statoil Fuel & Retail. Si les porteurs d'obligations exerçaient leur option d'exiger le remboursement anticipé, ce dernier devait être effectué dans les 30 jours ouvrables suivant la date à laquelle l'option était exercée. La période d'exercice des options nécessitant le remboursement anticipé des obligations a expiré le 20 août 2012. Subséquemment, nous avons prolongé l'option de remboursement anticipé jusqu'au 25 septembre 2012. Depuis cette date, nous travaillons activement afin de rembourser les obligations pour lesquelles les porteurs n'ont pas exercé leur option de remboursement anticipé.

Au 28 avril 2013, nous avons racheté des obligations de Statoil Fuel & Retail pour un total de 1 472,0 millions NOK (approximativement 250,0 millions \$ basé sur le taux moyen) de sorte que la valeur nominale des obligations qui n'ont pas été rachetées s'élevait à 28,0 millions NOK (approximativement 5,0 millions \$ au 30 avril 2013). Le rachat des obligations a été effectué à l'aide de notre facilité d'acquisition, de notre crédit d'exploitation à terme renouvelable non garanti et de notre encaisse disponible.

Incidence du changement de contrôle sur la facilité bancaire de Statoil Fuel & Retail

Aux termes de la convention relative à la facilité bancaire de Statoil Fuel & Retail datée du 26 août 2010, les prêteurs majoritaires avaient le droit d'annuler la totalité de leurs engagements et de déclarer tous les prêts en cours, ainsi que l'intérêt couru, comme immédiatement dus et payables si un événement entraînant un changement de contrôle survenait. L'annulation devait être signifiée en faisant parvenir un avis à Statoil Fuel & Retail au moins 30 jours à l'avance. Les prêteurs majoritaires ont demandé l'annulation de la totalité de leurs engagements en date du 7 août 2012. Par suite de cette demande, nous avons dû rembourser le montant en cours de 300,0 millions NOK (approximativement 50,0 millions \$) en vertu de la facilité de crédit renouvelable ainsi que le montant en cours du prêt à terme, soit 2 650,0 millions NOK (approximativement 448,0 millions \$), à la date de l'annulation, le 7 août 2012. Aucun autre montant ne peut être prélevé sur la facilité bancaire de Statoil Fuel & Retail. Les montants ont été remboursés à l'aide de notre facilité d'acquisition et de notre encaisse disponible.



## Disposition des activités de vente de gaz de pétrole liquéfié (« GPL »)

Le 7 décembre 2012, nous avons disposé des activités de vente de GPL de Statoil Fuel & Retail pour une somme de 130,0 millions NOK (approximativement 23,0 millions \$) avant les ajustements liés au fonds de roulement. La transaction n'a pas engendré de gain ou perte sur disposition.

## Allocation du prix d'achat et ajustement des résultats publiés antérieurement

Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2013, nous avons apporté des ajustements à l'allocation du prix d'achat de Statoil Fuel & Retail. Les résultats des trois premiers trimestres de l'exercice 2013 ont donc été ajustés en prenant pour hypothèse que les ajustements à l'allocation du prix d'achat de Statoil Fuel & Retail avaient été complétés en date d'acquisition. De plus, nous avons apporté des modifications à la classification de certains éléments de l'état des résultats de Statoil Fuel & Retail afin de les conformer à la présentation de Couche-Tard. Le tableau suivant résume l'impact de ces ajustements.

	Période de 12 semaines terminée le 22 juillet 2012			Période de 12 semaines terminée le 14 octobre 2012			Période de 16 semaines terminée le 3 février 2013		
	Publié	Ajustements	Ajusté	Publié	Ajustements	Ajusté	Publié	Ajustements	Ajusté
Revenus – Marchandises et services – Europe	32,1	(0,6)	31,5	283,6	(30,8)	252,8	372,2	(36,9)	335,3
Revenus – Carburant pour le transport routier – Europe	221,8	-	221,8	2 216,6	102,1	2 318,7	2 999,8	(65,9)	2 933,9
Revenus – Autres – Europe	109,1	-	109,1	885,0	(90,4)	794,6	1 058,9	6,9	1 065,8
<b>Total des revenus</b>	<b>6 021,5</b>	<b>(0,6)</b>	<b>6 020,9</b>	<b>9 315,7</b>	<b>(19,1)</b>	<b>9 296,6</b>	<b>11 573,7</b>	<b>(95,9)</b>	<b>11 477,8</b>
Coût des ventes – Marchandises et services – Europe	19,9	(0,6)	19,3	174,0	(28,3)	145,7	217,6	(30,8)	186,8
Coût des ventes – Carburant pour le transport routier – Europe	194,6	-	194,6	1 978,6	118,3	2 096,9	2 705,6	(45,6)	2 660,0
Coût des ventes – Autres – Europe	100,8	-	100,8	791,8	(96,5)	695,3	945,0	(3,5)	941,5
<b>Total du coût des ventes</b>	<b>5 162,5</b>	<b>(0,6)</b>	<b>5 161,9</b>	<b>8 148,3</b>	<b>(6,5)</b>	<b>8 141,8</b>	<b>10 082,1</b>	<b>(79,9)</b>	<b>10 002,2</b>
Marge brute – Marchandises et services – Europe	12,2	-	12,2	109,6	(2,5)	107,1	154,6	(6,1)	148,5
Marge brute – Carburant pour le transport routier – Europe	27,2	-	27,2	238,0	(16,2)	221,8	294,2	(20,3)	273,9
Marge brute – Autres – Europe	8,3	-	8,3	93,2	6,1	99,3	113,9	10,4	124,3
<b>Total de la marge brute</b>	<b>859,0</b>	<b>-</b>	<b>859,0</b>	<b>1 167,4</b>	<b>(12,6)</b>	<b>1 154,8</b>	<b>1 491,6</b>	<b>(16,0)</b>	<b>1 475,6</b>
Frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux	549,1	(0,1)	549,0	801,5	(12,3)	789,2	1 100,1	(16,0)	1 084,1
Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	66,1	-	66,1	143,3	(9,0)	134,3	182,2	0,4	182,6
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>243,8</b>	<b>0,1</b>	<b>243,9</b>	<b>222,6</b>	<b>8,7</b>	<b>231,3</b>	<b>209,3</b>	<b>(0,4)</b>	<b>208,9</b>
Frais financiers nets	121,7	0,1	121,8	14,7	1,2	15,9	49,4	-	49,4
<b>Bénéfice avant impôts sur les bénéfices</b>	<b>127,3</b>	<b>-</b>	<b>127,3</b>	<b>211,6</b>	<b>7,5</b>	<b>219,1</b>	<b>163,8</b>	<b>(0,4)</b>	<b>163,4</b>
Impôts sur les bénéfices	24,4	-	24,4	36,4	1,4	37,8	21,3	(0,1)	21,2
<b>Bénéfice net</b>	<b>102,9</b>	<b>-</b>	<b>102,9</b>	<b>175,2</b>	<b>6,1</b>	<b>181,3</b>	<b>142,5</b>	<b>(0,3)</b>	<b>142,2</b>

	Période de 24 semaines terminée le 14 octobre 2012			Période de 40 semaines terminée le 3 février 2013		
	Publié	Ajustements	Ajusté	Publié	Ajustements	Ajusté
Revenus – Marchandises et services – Europe	315,7	(31,4)	284,3	682,4	(62,8)	619,6
Revenus – Carburant pour le transport routier – Europe	2 438,4	102,1	2 540,5	5 535,3	(60,9)	5 474,4
Revenus – Autres – Europe	994,1	(90,4)	903,7	1 955,9	13,6	1 969,5
<b>Total des revenus</b>	<b>15 337,2</b>	<b>(19,7)</b>	<b>15 317,5</b>	<b>26 905,4</b>	<b>(110,1)</b>	<b>26 795,3</b>
Coût des ventes – Marchandises et services – Europe	193,9	(28,9)	165,0	406,0	(54,2)	351,8
Coût des ventes – Carburant pour le transport routier – Europe	2 173,2	118,3	2 291,5	4 976,2	(24,7)	4 951,5
Coût des ventes – Autres – Europe	892,6	(96,5)	796,1	1 740,2	(2,6)	1 737,6
<b>Total du coût des ventes</b>	<b>13 310,8</b>	<b>(7,1)</b>	<b>13 303,7</b>	<b>23 387,4</b>	<b>(81,5)</b>	<b>23 305,9</b>
Marge brute – Marchandises et services – Europe	121,8	(2,5)	119,3	276,4	(8,6)	267,8
Marge brute – Carburant pour le transport routier – Europe	265,2	(16,2)	249,0	559,1	(36,2)	522,9
Marge brute – Autres – Europe	101,5	6,1	107,6	215,7	16,2	231,9
<b>Total de la marge brute</b>	<b>2 026,4</b>	<b>(12,6)</b>	<b>2 013,8</b>	<b>3 518,0</b>	<b>(28,6)</b>	<b>3 489,4</b>
Frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux	1 350,6	(12,4)	1 338,2	2 451,0	(28,7)	2 422,3
Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	209,4	(9,0)	200,4	382,4	0,6	383,0
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>466,4</b>	<b>8,8</b>	<b>475,2</b>	<b>684,6</b>	<b>(0,5)</b>	<b>684,1</b>
Frais financiers nets	136,4	1,3	137,7	187,0	0,1	187,1
<b>Bénéfice avant impôts sur les bénéfices</b>	<b>338,9</b>	<b>7,5</b>	<b>346,4</b>	<b>510,4</b>	<b>(0,6)</b>	<b>509,8</b>
Impôts sur les bénéfices	60,8	1,4	62,2	83,5	(0,1)	83,4
<b>Bénéfice net</b>	<b>278,1</b>	<b>6,1</b>	<b>284,2</b>	<b>426,9</b>	<b>(0,5)</b>	<b>426,4</b>

Nous continuons à travailler sur certains éléments dont la revue des durées de vies utiles restantes de certains actifs. Ainsi, l'amortissement des immobilisations et des autres actifs pourrait être ajusté ultérieurement afin de tenir compte des résultats de ce travail.

## Croissance du réseau

### *Transactions complétées*

En mai 2012, nous avons acquis auprès de Signature Austin Stores, 20 magasins corporatifs opérant dans l'état du Texas, aux États-Unis. Nous louons l'immobilier pour tous les sites.

En août 2012, nous avons acquis auprès de Florida Holding LLC, 29 magasins corporatifs opérant en Floride, aux États-Unis. Nous sommes propriétaires du terrain et de la bâtisse de 24 sites tandis que nous louons les terrains et sommes propriétaires des immeubles pour les autres sites. Un contrat d'approvisionnement en carburant pour le transport routier nous a aussi été transféré pour un site détenu et opéré par un exploitant indépendant.

En novembre 2012, nous avons acquis auprès de Sun Pacific Energy, 27 magasins corporatifs opérant dans l'État de Washington, aux États-Unis. Nous sommes propriétaires du terrain et de la bâtisse pour 26 sites tandis que nous louons ces mêmes actifs pour l'autre site.

En novembre 2012, nous avons acquis auprès de Davis Oil Company, sept magasins corporatifs opérant dans l'État de Géorgie, aux États-Unis. Nous sommes propriétaires du terrain et de la bâtisse pour tous les sites.

En décembre 2012, nous avons acquis auprès de Kum & Go L.C., sept magasins corporatifs opérant dans l'État de l'Oklahoma, aux États-Unis. Nous louons le terrain et la bâtisse pour tous les sites.

En février 2013, nous avons acquis 29 magasins corporatifs situés dans les états de l'Illinois, du Missouri et de l'Oklahoma aux États-Unis auprès de Dickerson Petroleum Inc. Nous sommes propriétaires du terrain et de la bâtisse pour 25 sites tandis que nous louons les terrains et sommes propriétaires des immeubles pour les autres sites. De plus, les contrats d'approvisionnement en carburant pour le transport routier de 21 sites nous ont aussi été transférés, dont 20 sont détenus et opérés par des exploitants indépendants tandis que l'autre est loué par la société et opéré par un exploitant indépendant.

Au cours de l'exercice 2013, en vertu de l'entente de juin 2011 avec ExxonMobil, nous avons acquis quatre magasins opérés par des exploitants indépendants pour lesquels nous sommes propriétaires des terrains et bâtisses. De plus, 23 contrats d'approvisionnement en carburant pour le transport routier nous ont été transférés durant cette période.

De plus, au cours de l'exercice 2013, nous avons fait l'acquisition de 32 magasins corporatifs supplémentaires par l'entremise de transactions distinctes.

Subséquent à l'exercice 2013, en vertu de l'entente signée en juin 2011 avec ExxonMobil, nous avons fait l'acquisition de 60 magasins opérés par des exploitants indépendants ainsi que les contrats d'approvisionnement en carburant pour le transport routier afférents et pour lesquels nous sommes propriétaire de l'immobilier. De plus, six contrats d'approvisionnement en carburant pour le transport routier nous ont été transférés.

Ces acquisitions ont été effectuées en utilisant la trésorerie disponible.

### *Construction de magasins*

Nous avons complété la construction de huit nouveaux magasins corporatifs au cours de la période de 12 semaines terminée le 28 avril 2013 pour un cumulatif de 47 magasins durant l'exercice 2013.

## Sommaire du mouvement de nos magasins pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 28 avril 2013

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des sites de notre réseau au cours de la période de 12 semaines terminée le 28 avril 2013 <sup>(1)</sup> :

Types de sites	Période de 12 semaines terminée le 28 avril 2013				Total
	Corporatifs <sup>(2)</sup>	CODO <sup>(3)</sup>	DODO <sup>(4)</sup>	Franchisés et autres affiliés <sup>(5)</sup>	
Nombre de sites au début de la période	6 216	584	459	1 208	8 467
Acquisitions	31	2	20	-	53
Ouvertures / constructions / ajouts	8	3	7	53	71
Fermetures / dispositions / retraits	(30)	(1)	(6)	(168)	(205)
Conversions en magasins corporatifs	13	(11)	(2)	-	-
Conversions en magasins affiliés	(3)	2	-	1	-
Nombre de sites à la fin de la période	6 235	579	478	1 094	8 386
Nombre de stations-service automatisées incluses dans le solde de fin de période <sup>(6)</sup>	921	-	34	-	955

Le tableau suivant présente certaines informations concernant le mouvement des sites de notre réseau au cours de la période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013 <sup>(1)</sup> :

Types de sites	Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013				Total
	Corporatifs <sup>(2)</sup>	CODO <sup>(3)</sup>	DODO <sup>(4)</sup>	Franchisés et autres affiliés <sup>(5)</sup>	
Nombre de sites au début de la période	4 539	161	189	1 264	6 153
Acquisitions	1 737	461	308	-	2,506
Ouvertures / constructions / ajouts	47	4	28	146	225
Fermetures / dispositions / retraits	(114)	(25)	(42)	(317)	(498)
Conversions en magasins corporatifs	31	(24)	(7)	-	-
Conversions en magasins affiliés	(5)	2	2	1	-
Nombre de sites à la fin de la période	6 235	579	478	1 094	8 386

(1) Ces chiffres incluent 50 % des sites opérés par l'entremise de RDK, une coentreprise.

(2) Sites pour lesquels l'immobilier est contrôlé par Couche-Tard (par l'entremise de la possession ou d'un contrat de location) et pour lesquels les magasins (et/ou les stations-service) sont exploités par Couche-Tard ou un de ses agents à commission.

(3) Sites pour lesquels l'immobilier est contrôlé par Couche-Tard (par l'entremise de la possession ou 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 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 similaire sous une de nos bannières principales ou secondaires.

(4) Sites contrôlés et opérés par des exploitants 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 similaire sous une de nos bannières principales ou secondaires.

(5) Magasins opérés par des exploitants indépendants en vertu d'un contrat de franchisage, de licence ou similaire sous une de nos bannières principales ou secondaires.

(6) Ces sites ne vendent que du carburant pour le transport routier.

En plus des sites ci-dessus, en vertu de contrats de licences, quelque 4 190 magasins sont exploités sous la marque Circle K dans dix autres pays (Chine, Guam, Honduras, Hong Kong, Indonésie, Japon, Macao, Mexique, Vietnam et Émirats arabes unis), ce qui porte à plus de 12 500 le nombre de magasins dans notre réseau.

## Émission de billets de premier rang non garantis libellés en dollar canadiens

Le 1<sup>er</sup> novembre 2012, nous avons procédé à l'émission de billets de premier rang non garantis libellés en dollars canadiens pour un montant total de 1,0 milliard \$ CA, répartis en trois tranches, soit :

	Montant nominal (millions)	Échéance	Taux du coupon
Tranche 1	300,0 \$ CA	1 <sup>er</sup> novembre 2017	2,861 %
Tranche 2	450,0 \$ CA	1 <sup>er</sup> novembre 2019	3,319 %
Tranche 3	250,0 \$ CA	1 <sup>er</sup> novembre 2022	3,899 %

Les intérêts sont payables semi annuellement le 1<sup>er</sup> mai et le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année et le montant nominal sera remboursé à l'échéance de chacune des tranches.

En plus de nous permettre d'étaler l'échéance d'une portion de notre dette à long terme, cette émission nous permet de fixer le taux d'intérêt d'une portion de notre dette à long terme à des taux avantageux.

Le produit net de l'émission, soit approximativement 995,0 millions \$ CA (997,5 millions \$), a servi au remboursement d'une portion de notre facilité d'acquisition.

## Entente de swaps de taux d'intérêt multidevises

Le 1<sup>er</sup> novembre 2012, afin de gérer notre risque de change, nous avons conclu des ententes de swaps de taux d'intérêt multidevises dont la valeur nominale totalise 1,0 milliard \$ CA, nous permettant ainsi de synthétiquement convertir en dollars américains nos billets de premier rang non garantis libellés en dollar canadiens et d'échanger le paiement des intérêts sur la valeur nominale, ce qui, sur une base nette, nous confère des conditions de financement encore plus avantageuses que celles obtenues par l'entremise de l'émission des billets de premier rang non garantis libellés en dollar canadiens.

Reçoit – Nominal (millions)	Reçoit – Taux	Paie – Nominal (millions)	Paie – Taux	Échéance
300,0 \$ CA	2,861 %	300,7 \$ US	2,0340 %	1 <sup>er</sup> novembre 2017
125,0 \$ CA	3,319 %	125,4 \$ US	2,7325 %	1 <sup>er</sup> novembre 2019
20,0 \$ CA	3,319 %	20,1 \$ US	2,7375 %	1 <sup>er</sup> novembre 2019
305,0 \$ CA	3,319 %	305,9 \$ US	2,7400 %	1 <sup>er</sup> novembre 2019
125,0 \$ CA	3,899 %	125,4 \$ US	3,4900 %	1 <sup>er</sup> novembre 2022
125,0 \$ CA	3,899 %	125,4 \$ US	3,4925 %	1 <sup>er</sup> novembre 2022

Nous avons identifié et documenté les ententes de swaps de taux d'intérêt multidevises en tant qu'éléments de couverture du risque de change sur notre investissement net dans nos opérations étrangères aux États-Unis. Selon le traitement comptable afférent, la variation de la juste valeur des ententes de swaps ainsi que la différence entre les intérêts reçus et les intérêts payés sont portées aux autres éléments du résultat global et non à l'état des résultats consolidés.

## Recouvrement d'impôts

Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2013, nous avons comptabilisé un recouvrement d'impôts de 34,7 millions \$ en lien avec l'impact sur les impôts différés d'une diminution de notre taux d'impôt statutaire en Suède.

## Émission d'actions

Le 14 août 2012, nous avons émis 7 302 500 actions à droit de vote subalterne catégorie B au prix de 47,25 \$ CA par action, pour un produit brut d'approximativement 345,0 millions \$ CA (347,9 millions \$).

Le produit net de l'émission, soit approximativement 330,0 millions \$ CA (333,4 millions \$), a principalement servi au remboursement d'une portion de nos facilités de crédit renouvelables non garanties en cours à cette date.

## Programme de rachat d'actions

Nous avons un programme de rachat d'actions nous permettant de racheter un maximum de 2 684 420 actions à vote multiple catégorie A et un maximum de 11 126 400 actions à droit de vote subalterne catégorie B émises et en circulation au 11 octobre 2011. Le programme est venu à échéances le 24 octobre 2012. Nous n'avons pas racheté d'actions en vertu de ce programme au cours de l'exercice 2013.

## Dividendes

Lors de sa réunion du 9 juillet 2013, le conseil d'administration de la société (le « conseil ») a déclaré et approuvé le paiement d'un dividende trimestriel de 0,075 \$ CA par action aux actionnaires inscrits au 18 juillet 2013 pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, payable le 1<sup>er</sup> août 2013. Il s'agit d'un dividende déterminé au sens de la *Loi de l'impôt sur le Revenu* du Canada.

Au cours de l'exercice 2013, le conseil a déclaré des dividendes totaux moyens de 0,3 \$ CA par action.

## Actions et options d'achat d'actions en circulation

Au 5 juillet 2013, 49 367 280 actions à vote multiple catégorie A et 138 214 034 actions à droit de vote subalterne catégorie B de Couche-Tard étaient émises et en circulation. De plus, à pareille date, il y avait 2 232 620 options d'achat d'actions à droit de vote subalterne catégorie B de Couche-Tard en circulation.

## Catégories de l'état des résultats

*Ventes provenant des marchandises et des services.* Les ventes de marchandises en magasin découlent principalement de la vente de produits du tabac, des produits frais y compris la restauration rapide, de bières et vins, d'articles d'épicerie, de friandises, de grignotines et de boissons diverses. Les ventes de marchandises en Europe comprennent aussi les ventes en gros de marchandises à certains opérateurs indépendants et franchisés faites à partir de notre centre de distribution. Les ventes provenant des services comprennent les frais attribuables aux guichets automatiques bancaires, les ventes de cartes d'appel et de cartes-cadeaux, les revenus tirés des lave-autos, les commissions sur la vente de billets de loterie et l'émission de mandats, les frais d'encaissements de chèques ainsi que les ventes de timbres postaux et de billets d'autobus. Les ventes provenant des services comprennent aussi les frais de franchise, les redevances de certains affiliés et les royautés provenant des franchisés.

*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 incluses 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 opérateurs de magasins 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 la vente d'énergie stationnaire, de carburant pour le secteur maritime et de l'aviation, de lubrifiants et de produits chimiques. Les autres revenus comprennent également les redevances de loyers tirés des contrats de location-exploitation pour certains terrains et bâtisses dont nous sommes propriétaires ainsi que les revenus de location de voitures.

*Marge brute.* La marge brute se compose principalement des ventes moins les coûts des marchandises et du carburant vendus. Le principal élément inclus dans le coût des ventes est le coût spécifique des marchandises et du carburant vendus, incluant les frais de transport, déduction faite des rabais fournisseurs. Pour les marchandises en magasin, le coût des stocks se calcule généralement selon la méthode de l'inventaire au prix de détail (prix de détail moins une marge normale) et, pour le carburant pour le transport routier, il est généralement déterminé à l'aide de la méthode du coût moyen. 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, administratifs et généraux.* Les frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux se composent principalement de la main-d'œuvre, des frais d'occupation nets, des frais liés aux modes de paiements électroniques, des commissions aux agents à commission et des frais généraux.

Les indicateurs de performance clés employés par la direction, qui figurent sous la rubrique « Analyse des résultats consolidés pour l'exercice terminé le 28 avril 2013 – 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, la croissance du volume de carburant par magasin comparable, le rendement des capitaux propres et le rendement des capitaux employés.

# Analyse sommaire des résultats consolidés pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 12 et 13 semaines terminées les 28 avril 2013 et 29 avril 2012 respectivement.

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

	Période de 12 semaines terminée le	Période de 13 semaines terminée le	Variation %
	28 avril 2013	29 avril 2012	
Chiffre d'affaires	8 776,0	6 055,7	44,9
Bénéfice d'exploitation	154,6	138,0	(2,0)
Bénéfice net	146,4	117,8	24,3
Autres données d'exploitation :			
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)</sup> :			
Consolidée	34,6 %	32,8 %	1,8
États-Unis	32,7 %	32,8 %	(0,1)
Europe	46,2 %	-	-
Canada	33,1 %	32,9 %	0,2
Croissance des ventes de marchandises par magasin comparable <sup>(2) (3) (4)</sup> :			
États-Unis	0,1 %	3,4 %	(3,3)
Canada	0,9 %	5,4 %	(4,5)
Marge brute sur le carburant pour le transport routier:			
États-Unis (cents par gallon) <sup>(3)</sup>	19,30	16,98	13,7
Europe (cents par litre)	9,83	-	-
Canada (cents CA par litre)	6,01	5,60	7,3
Croissance (diminution) du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable <sup>(3) (4)</sup> :			
États-Unis	1,1 %	0,2 %	0,9
Canada	(1,4 %)	0,1 %	(1,5)

(1) Comprend les autres revenus tirés des redevances de franchisage, des royautés et des remises sur certains achats effectués par les franchisés et les affiliés.

(2) Ne comprend pas les services et autres revenus (décrits à la note 1 ci-dessus). La croissance au Canada est calculée en dollars canadiens.

(3) Pour les magasins corporatifs seulement.

(4) Calculé sur une base comparable de 12 semaines.

## Chiffre d'affaires

Notre chiffre d'affaires a atteint 8,8 milliards \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, en hausse de 2,7 milliards \$, soit une augmentation de 44,9 %, principalement attribuable aux acquisitions. Cet élément de croissance du chiffre d'affaires a été contrebalancé, en partie, par des conditions météorologiques moins favorables dans plusieurs de nos marchés, par l'impact négatif de la 13<sup>ème</sup> semaine du quatrième trimestre de l'exercice 2012, par la baisse du prix moyen du carburant pour le transport routier à la pompe ainsi que par un dollar canadien plus faible.

Plus spécifiquement, la croissance des ventes de marchandises et services du quatrième trimestre de l'exercice 2013 a été de 150,8 millions \$ ou 9,3 % dont approximativement 278,0 millions \$ ont été générés par les acquisitions, en partie contrebalancé par l'impact défavorable de la 13<sup>ème</sup> semaine du quatrième trimestre de l'exercice 2012. Du côté de la croissance interne, sur une base comparable de 12 semaines, les ventes de marchandises par magasin comparable aux États-Unis ont augmenté de 0,1 % tandis qu'au Canada, elles ont augmenté de 0,9 % malgré les conditions météorologiques peu favorables dans plusieurs de nos marchés. La croissance des ventes de marchandises par magasin comparable est attribuable à nos stratégies de mise en marché, à la réalité économique de chacun de nos marchés ainsi qu'aux investissements que nous avons effectués pour améliorer l'offre de produits et le service dans nos magasins. Plus précisément, aux États-Unis, au niveau des cigarettes, les modifications apportées aux conditions d'approvisionnement de l'industrie et à nos stratégies de prix ainsi que le climat concurrentiel ont eu un impact défavorable sur nos ventes pour cette catégorie de produits étant donné leur effet déflationniste. Ainsi, nous calculons que sans les produits du tabac, nos ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 2,0 % aux États-Unis sur une base comparable de 12 semaines. L'impact défavorable attribuable à la catégorie des cigarettes a été contrebalancé par la bonne performance au niveau des produits frais. Pour sa part, le dollar canadien plus faible a eu un impact défavorable d'approximativement 12,0 millions \$ sur les ventes de marchandises et services du quatrième trimestre de l'exercice 2013.

Les ventes de carburant pour le transport routier ont affiché une augmentation de 1,9 milliard \$ ou 42,1 % pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, dont approximativement 2,2 milliards \$ sont attribuables aux acquisitions, contrebalancé, en

partie, par l'effet de la 13<sup>ème</sup> semaine du quatrième trimestre en 2012. Aux États-Unis, le volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable a augmenté de 1,1 % tandis qu'il a diminué de 1,4 % au Canada. La croissance du volume aux États-Unis est satisfaisante lorsque comparée aux données des rapports sur les tendances du volume de trafic publiés par la Federal Highway Administration des États-Unis qui indiquent qu'en février et mars 2013, l'achalandage sur les routes et les rues des États-Unis a diminué de 1,4 % et de 1,5 % respectivement, par rapport à février et mars 2012 tandis qu'il a augmenté de 1,2 % en avril 2013 par rapport à avril 2012.

Le prix de vente moyen moins élevé du carburant pour le transport routier a quant à lui engendré une diminution des ventes d'approximativement 128,0 millions \$, tel que le démontre le tableau suivant en débutant par le premier trimestre de l'exercice terminé le 29 avril 2012 :

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013					
États-Unis (dollars US par gallon)	3,49	3,65	3,35	<b>3,61</b>	3,51
Canada (cents CA par litre)	112,62	117,41	110,43	<b>115,65</b>	113,77
Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012					
États-Unis (dollars US par gallon)	3,67	3,49	3,31	<b>3,73</b>	3,54
Canada (cents CA par litre)	114,08	112,90	109,88	<b>117,05</b>	113,27

Pour ce qui est du dollar canadien plus faible, celui-ci a eu un impact défavorable d'approximativement 16,0 millions \$ sur les ventes de carburant du quatrième de l'exercice 2013.

Les autres revenus ont affiché une augmentation de 699,2 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, entièrement attribuable aux acquisitions. Les autres revenus comprennent les revenus tirés de la location d'actifs, de la vente de carburant pour l'aviation et la marine, d'huile à chauffage, de kérosène, de lubrifiants et de produits chimiques.

## Marge brute

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, la marge brute consolidée sur les marchandises et services a augmenté de 81,6 millions \$, soit 15,4 % par rapport au trimestre comparable de l'exercice 2012. Aux États-Unis, la marge est en baisse de 0,1 %, se chiffrant à 32,7 % tandis qu'au Canada elle s'est chiffrée à 33,1 %, en hausse de 0,2 %. Cette performance reflète les changements au mix-produits, les modifications que nous avons apportées à nos conditions d'approvisionnement ainsi que notre stratégie de mise en marché adaptée à notre environnement compétitif et à la réalité économique de chacun de nos marchés. Plus précisément, aux États-Unis, la légère diminution de la marge en pourcentage des ventes reflète l'impact de nos stratégies de prix dans la catégorie des cigarettes, contrebalancé, en partie, par un changement dans le mix-produit à la faveur des catégories ayant une marge plus élevée, notamment les produits frais. En Europe, la marge s'est chiffrée à 46,2 %, ce qui est conforme à nos attentes et aux marges historiques enregistrées par Statoil Fuel & Retail à cette période de l'année. La marge brute sur les ventes de marchandises et services en pourcentage des ventes plus élevée en Europe reflète des structures de prix et de coûts ainsi qu'une composition des revenus différents de celles en Amérique du Nord.

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, la marge brute sur le carburant de nos magasins corporatifs aux États-Unis affiche une hausse de 2,32 ¢ par gallon, passant de 16,98 ¢ par gallon l'an dernier à 19,30 ¢ par gallon cette année. Au Canada, la marge brute est aussi en hausse, atteignant 6,01 ¢ CA par litre comparativement à 5,60 ¢ CA par litre au quatrième trimestre de l'exercice 2012. Le tableau suivant fournit certaines informations relatives aux marges brutes sur le carburant dégagées par nos sites 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 29 avril 2012 :

(en cents US par gallon)

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiements électroniques	23,20	15,20	17,80	<b>19,30</b>	18,77
Frais liés aux modes de paiements électroniques	4,97	5,15	4,79	<b>5,03</b>	4,97
Déduction faite des frais liés aux modes de paiements électroniques	18,23	10,05	13,01	<b>14,27</b>	13,80
Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiements électroniques	19,95	17,04	14,84	<b>16,98</b>	16,99
Frais liés aux modes de paiements électroniques	5,29	5,20	4,74	<b>5,06</b>	5,04
Déduction faite des frais liés aux modes de paiements électroniques	14,66	11,84	10,10	<b>11,92</b>	11,95

## Frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, les frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux sont en hausse de 52,5 % comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2012 mais sont en diminution de 5,5 % si l'on exclut certains éléments, tel que présenté dans le tableau suivant :

	Période de 12 semaines terminée le 28 avril 2013
<b>Variation totale, telle que publiée</b>	<b>52,5 %</b>
Soustraire:	
Augmentation provenant des dépenses additionnelles des acquisitions	59,5 %
Diminution générée par la baisse des frais liés aux modes de paiements électroniques, excluant les acquisitions	(0,9 %)
Goodwill négatif enregistré aux résultats de l'exercice 2012	1,1 %
Goodwill négatif enregistré aux résultats de l'exercice 2013	(0,6 %)
Diminution générée par le dollar canadien plus faible	(0,7 %)
Frais d'acquisition enregistrés aux résultats de l'exercice 2012	(0,5 %)
Frais d'acquisition enregistrés aux résultats de l'exercice 2013	0,1 %
<b>Variation restante, incluant l'impact de la semaine additionnelle du quatrième trimestre de l'exercice 2012</b>	<b>(5,5 %)</b>

La diminution des frais liés aux modes de paiements électroniques provient principalement du prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé. La variation restante est principalement attribuable à l'impact de la semaine supplémentaire du quatrième trimestre de l'exercice 2012. Nous continuons à favoriser une gestion serrée des coûts dans l'ensemble de nos opérations, tout en prenant soin de maintenir la qualité du service que nous offrons à nos clients.

En Europe, la diminution des dépenses enregistrée en lien avec nos initiatives de réduction de coûts a été plus que compensée par les coûts engagés pour des projets visant à créer de la valeur, y compris la mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure informatique et le déploiement d'un progiciel de gestion intégré. Nos dépenses informatiques devraient diminuer progressivement au cours des prochains trimestres parallèlement à l'achèvement de ces projets. Les dépenses du trimestre incluent également des frais de marketing engagés afin de soutenir nos initiatives commerciales visant à stimuler les ventes en Europe, y compris « miles<sup>MC</sup> », notre nouvelle marque de carburant maison ainsi que « Coin offer », un nouveau programme qui fait la promotion de notre offre de produits frais à bas prix en magasin.

## Frais de restructuration

Dans le quatrième trimestre de l'exercice 2013, nous avons enregistré une charge de restructuration de 34,0 millions \$ en lien avec la restructuration prévue des activités de Statoil Fuel & Retail.



## Gain de compression sur l'obligation au titre de certains régimes de retraite à prestations définies

Au quatrième trimestre de l'exercice 2013, dans le cadre de la restructuration des activités de Statoil Fuel & Retail, nous avons enregistré un gain de compression non-récurrent de 19,4 millions \$ au titre de l'obligation de certains régimes de retraite à prestations définies. La contrepartie de ce gain a été enregistrée en diminution de l'obligation au titre des régimes de prestations définies.

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

Au quatrième trimestre de l'exercice 2013, le BAIIA a augmenté de 45,2 % comparativement à la période comparable de l'exercice précédent, pour atteindre 295,7 millions \$. Les acquisitions ont contribué au BAIIA pour un montant de 80,0 millions \$, déduction faite des frais d'acquisition enregistrés aux résultats tandis que la variation du taux de change a eu un impact négatif d'approximativement 1,0 million \$.

En excluant la charge de restructuration ainsi que le gain de compression au titre de l'obligation de certains régimes de retraite à prestations définies enregistrés durant le quatrième trimestre de l'exercice 2013, le BAIIA ajusté a augmenté de 106,7 millions \$ ou 52,4 % comparativement à la période comparable de l'exercice précédent, pour atteindre 310,3 millions \$.

Il est à noter que le BAIIA et le BAIIA ajusté ne constituent pas des mesures de performance reconnue selon les IFRS, mais nous les utilisons, ainsi que les investisseurs et les analystes, afin d'évaluer la performance de l'entreprise en matière de finance et d'exploitation. Notons que notre méthode de calcul peut différer de celle utilisée par d'autres sociétés publiques :

(en millions de dollars américains)

	Période de 12 semaines terminée le 28 avril 2013	Période de 13 semaines terminée le 29 avril 2012
Bénéfice net, tel que publié	146,4	117,8
Rajouter :		
Impôts sur les bénéfices	(9,5)	36,5
Frais (revenus) de financement nets	20,7	(12,9)
Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	138,1	62,2
BAIIA	295,7	203,6
Rajouter :		
Frais de restructuration	34,0	-
Gain de compression sur les régimes de retraite à prestations définies	(19,4)	-
BAIIA ajusté	310,3	203,6

## Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2013, la dépense d'amortissement et de perte de valeur a augmenté en raison des investissements que nous avons effectués par le biais des acquisitions, du remplacement d'équipements, de l'ajout de magasins et de l'amélioration continue de notre réseau.

De plus, suite à l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, nous avons entrepris un travail d'analyse des durées de vie utiles restantes des immobilisations de Statoil Fuel & Retail afin de modifier les périodes d'amortissement afférentes. Basé sur nos analyses préliminaires, nous avons conclu que la modification des périodes d'amortissement réduirait la charge d'amortissement, ce qui a été reflété dans la charge d'amortissement du quatrième trimestre de l'exercice 2013. Par contre, compte tenu du volume d'actifs à traiter, notre travail d'analyse n'est pas terminé. Des modifications supplémentaires à la charge d'amortissement pourraient donc être apportées.

## Frais de financement, nets

Le quatrième trimestre de l'exercice 2013 affiche des frais de financement nets de 20,7 millions \$, une augmentation de 33,6 millions \$ comparativement au quatrième trimestre de l'exercice 2012. Abstraction faite d'un gain de change net de

6,8 millions \$ enregistré au quatrième trimestre 2013 ainsi qu'en excluant le gain de 17,0 millions \$ enregistré sur des contrats de change au quatrième trimestre de l'exercice 2012, l'augmentation des frais de financement nets est de 23,4 millions \$. L'augmentation provient principalement de l'endettement supplémentaire requis pour financer l'acquisition de Statoil Fuel & Retail ainsi que des dettes assumées lors de l'acquisition de cette dernière. En ce qui a trait au gain de change de 6,8 millions \$, celui-ci provient essentiellement des variations de change sur certains soldes inter-société ainsi que de l'impact de la variation des taux de change sur les ventes libellées en dollars américains effectuées par nos opérations européennes.

## **Impôts sur les bénéfices**

Le quatrième trimestre de l'exercice 2013 affiche une récupération d'impôts de 9,5 millions \$ comparativement à une charge d'impôts de 36,5 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. La récupération d'impôts du quatrième trimestre de l'exercice 2013 provient principalement de l'effet sur les impôts différés d'une diminution du taux d'impôts statutaire en Suède.

Abstraction faite de cet élément, le taux d'impôt du quatrième trimestre de l'exercice 2013 aurait été de 18,4 % comparativement à un taux d'impôts de 23,7 % pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

## **Bénéfice net**

Nous avons clôturé le quatrième trimestre de l'exercice 2013 avec un bénéfice net de 146,4 millions \$, comparativement à 117,8 millions \$ l'exercice précédent, en hausse de 28,6 millions \$, soit 24,3 %. Le bénéfice par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 0,77 \$ contre 0,65 \$ l'an dernier, une augmentation de 18,5 %. La variation du taux de change n'a pas eu d'impact significatif sur le bénéfice net du quatrième trimestre de l'exercice 2013.

En excluant des résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2013 la charge de restructuration, le gain de compression afférent à certains régimes de retraite à prestations définies, les frais d'acquisition, le recouvrement d'impôts non-récurrent, le goodwill négatif ainsi que le gain de change net et en excluant des résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2012 le gain non-récurrent sur contrats de change, les frais d'acquisition ainsi que le goodwill négatif, le bénéfice net du quatrième trimestre de l'exercice 2013 aurait été d'approximativement 115,5 millions \$ (0,61 \$ par action sur une base diluée), contre 102,4 millions \$ (0,57 \$ par action sur une base diluée) une augmentation de 13,1 millions \$, soit 12,8 % et ce, malgré l'effet négatif de la semaine supplémentaire du quatrième trimestre de l'exercice 2012.

## Analyse des résultats consolidés pour l'exercice terminé le 28 avril 2013

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos opérations pour les périodes de 52 semaines terminées les 28 avril 2013 et 24 avril 2011, ainsi que pour la période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012:

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

	2013 – 52 semaines	2012 – 53 semaines	2011 – 52 semaines
<b>Données sur les résultats d'exploitation :</b>			
Revenus tirés des marchandises et services <sup>(1)</sup> :			
États-Unis	4 548,6	4 408,0	4 133,6
Europe	866,1	-	-
Canada	2 181,7	2 190,9	2 049,9
Total des revenus tirés des marchandises et services	7 596,4	6 598,9	6 183,5
Ventes de carburant pour le transport routier :			
États-Unis	14 872,6	13 650,5	10 205,7
Europe	7 537,9	-	-
Canada	2 860,8	2 724,9	2 148,2
Total des ventes de carburant pour le transport routier	25 271,3	16 375,4	12 353,9
Autres revenus <sup>(2)</sup> :			
États-Unis	6,6	5,5	5,4
Europe	2 668,6	-	-
Canada	0,5	0,5	0,5
Total des autres revenus	2 675,7	6,0	5,9
<b>Total des ventes</b>	<b>35 543,4</b>	<b>22 980,3</b>	<b>18 543,3</b>
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)</sup> :			
États-Unis	1 505,9	1 452,6	1 369,8
Europe	381,6	-	-
Canada	733,0	729,8	702,9
Marge brute totale sur les marchandises et services	2 620,5	2 182,4	2 072,7
Marge brute sur le carburant pour le transport routier :			
États-Unis	782,5	637,9	537,3
Europe	719,1	-	-
Canada	162,6	148,8	135,7
Marge brute totale sur le carburant pour le transport routier	1 664,2	786,7	673,0
Marge brute sur les autres revenus <sup>(2)</sup> :			
États-Unis	6,6	5,5	5,4
Europe	317,8	-	-
Canada	0,5	0,5	0,5
Marge brute totale sur les autres revenus	324,9	6,0	5,9
<b>Marge brute totale</b>	<b>4 609,6</b>	<b>2 975,1</b>	<b>2 751,6</b>
Frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux	3 235,2	2 155,6	2 033,3
Frais de restructuration	34,0	-	-
Gain de compression sur l'obligation au titre de régimes de retraites à prestations définies	(19,4)	-	-
Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	521,1	239,8	213,7
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>838,7</b>	<b>579,7</b>	<b>501,6</b>
<b>Bénéfice net</b>	<b>572,8</b>	<b>457,6</b>	<b>369,2</b>
<b>Autres données d'exploitation :</b>			
Marge brute sur les marchandises et services <sup>(1)</sup>			
Consolidée	34,5 %	33,1 %	33,5 %
États-Unis	33,1 %	33,0 %	33,1 %
Europe	44,1 %	-	-
Canada	33,6 %	33,3 %	34,3 %
Croissance des ventes de marchandises par magasin comparable <sup>(3) (4) (5)</sup> :			
États-Unis	1,0 %	2,7 %	4,2 %
Canada	2,0 %	2,8 %	1,8 %
Marge brute sur le carburant pour le transport routier:			
États-Unis (cents par gallon) <sup>(4) (5)</sup>	18,77	16,99	15,54
Europe (cents par litre) <sup>(6)</sup>	9,88	-	-

(en millions de dollars américains, sauf indication contraire)

	2013 – 52 semaines	2012 – 53 semaines	2011 – 52 semaines
Canada (cents CA par litre) <sup>(4)(5)</sup>	5,84	5,45	5,38
Volume de carburant pour le transport routier vendu <sup>(6)</sup> :			
États-Unis (millions de gallons)	4 276,2	3 896,2	3 517,7
Europe (millions de litres)	7 281,1	-	-
Canada (millions de litres)	2 819,9	2 713,5	2 565,4
Croissance (diminution) du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable <sup>(4)</sup> :			
États-Unis	0,6 %	0,1 %	0,7%
Canada	0,0 %	(0,9 %)	3,9%
<b>Données par action :</b>			
Bénéfice net de base par action (dollars par action)	3,10	2,54	2,00
Bénéfice net dilué par action (dollars par action)	3,07	2,49	1,96
	<b>28 avril 2013</b>	<b>29 avril 2012</b>	<b>24 avril 2011</b>
<b>Situation financière :</b>			
Actif total	10 546,2	4 376,8	3 838,1
Dette portant intérêts	3 605,1	665,2	501,5
Capitaux propres	3 216,7	2 174,6	1 979,4
<b>Ratios d'endettement :</b>			
Dette nette à intérêts / capitalisation totale <sup>(7)</sup>	0,48 : 1	0,14 : 1	0,09 : 1
Dette nette à intérêts / BAIIA ajusté <sup>(8)</sup>	1,98 : 1 <sup>(9)</sup>	0,43 : 1	0,26 : 1
Dette nette à intérêts ajustée / BAIIL ajusté <sup>(10)</sup>	3,05 : 1 <sup>(9)</sup>	2,10 : 1	2,09 : 1
<b>Rentabilité :</b>			
Rendement des capitaux propres <sup>(11)</sup>	21,5 % <sup>(9)</sup>	22,0 %	20,3 %
Rendement des capitaux employés <sup>(12)</sup>	11,0 % <sup>(9)</sup>	19,0 %	18,1 %

- (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 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 la vente de gaz de pétrole liquéfié («GPL»), d'huile à chauffage, de kérosène, de lubrifiants et de produits chimiques.
- (3) Ne comprend pas les services et autres revenus (décrits à la note 1 ci-dessus). La croissance au Canada est calculée en dollars canadiens.
- (4) Pour les magasins corporatifs seulement.
- (5) Sur une base comparable de 52 semaines.
- (6) Total du carburant pour transport routier.
- (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 ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres compagnies publiques.
- (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 Impôts, Intérêts et Amortissements et perte de valeur) ajusté de la charge de restructuration et du gain de compression sur l'obligation au titre de certains régimes de retraite à prestations définies. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres compagnies publiques.
- (9) Ce ratio est présenté sur une base pro forma. Il inclut les résultats de Couche-Tard pour l'exercice terminé le 28 avril 2013 ainsi que les résultats de Statoil Fuel & Retail pour la période de 12 mois terminée le 30 avril 2013. Pour le calcul de ce ratio, les données de bilan et de résultats de Statoil Fuel & Retail ont été modifiées afin de rendre leur présentation conforme aux politiques de Couche-Tard et pour tenir compte des ajustements à la juste valeur des actifs acquis, incluant le goodwill, et des passifs assumés.
- (10) 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 plus la dépense de loyer multiplié par huit, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie ainsi que des placements temporaires, divisée par le BAIIL (Bénéfice Avant Impôts, Intérêts, Amortissements et perte de valeur et dépense de Loyer) ajusté de la charge de restructuration et du gain de compression sur l'obligation de certains régimes de retraite à prestations définies. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres compagnies publiques.
- (11) Ce ratio est présenté à titre d'information seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Il représente le calcul suivant : le bénéfice net divisé par l'avoir des actionnaires moyens la période correspondante. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres compagnies publiques.
- (12) Ce ratio est présenté à titre d'information seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Il représente le calcul suivant : le bénéfice avant impôt et intérêts divisés par les capitaux employés moyens pour la période correspondante. Les capitaux employés représentent l'actif total moins le passif à court terme ne portant pas d'intérêts. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres compagnies publiques.

## Chiffre d'affaires

Notre chiffre d'affaires a atteint 35,5 milliards \$ pour l'exercice 2013, en hausse de 12,6 milliards \$, soit une augmentation de 54,7 %, principalement attribuable aux acquisitions et à l'augmentation des ventes de marchandises et du volume de carburant pour le transport routier par magasin comparable, contrebalancé, en partie, par l'effet de la 53<sup>e</sup> semaine de l'exercice 2012, par l'impact de la diminution du prix moyen à la pompe du carburant pour le transport routier à la pompe, par les conditions météorologiques défavorables au quatrième trimestre dans plusieurs de nos marchés ainsi que par le dollar canadien plus faible.

Plus spécifiquement, la croissance des ventes de marchandises et services de l'exercice 2013 a été de 997,5 millions \$ ou 15,1 % dont approximativement 1 049,0 millions \$ ont été générés par les acquisitions, contrebalancée, en partie, par l'effet négatif de la semaine supplémentaire de l'exercice 2012. Du côté de la croissance interne, sur une base comparable de 52 semaines, les ventes de marchandises par magasin comparable aux États-Unis ont augmenté de 1,0 % tandis qu'au Canada, elles ont augmenté de 2,0 %. Tant du côté du marché canadien que du marché américain, la variation des ventes de marchandises par magasin comparable est attribuable à nos stratégies de mise en marché, à la réalité économique de

chacun de nos marchés ainsi qu'aux investissements que nous avons effectués pour améliorer l'offre de produits et le service dans nos magasins. Plus précisément, aux États-Unis, au niveau des cigarettes, les modifications apportées aux conditions d'approvisionnement de l'industrie et à nos stratégies de prix ainsi que le climat concurrentiel ont eu un impact défavorable sur nos ventes pour cette catégorie de produits étant donné leur effet déflationniste. Ainsi, nous calculons que sans les produits du tabac, nos ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 3,4 % aux États-Unis sur une base équivalente de 52 semaines, l'impact défavorable attribuable à la catégorie des cigarettes ayant été plus que contrebalancé par la bonne performance au niveau des produits frais. La croissance des ventes a été partiellement contrebalancée par l'effet de la semaine supplémentaire de l'exercice 2012. En ce qui a trait au dollar canadien plus faible, il a eu un impact défavorable d'approximativement 19,0 millions \$ sur les ventes de marchandises et services de l'exercice 2013.

Les ventes de carburant pour le transport routier ont affiché une augmentation de 8,9 milliards \$ ou 54,3 % pour l'exercice 2013, dont approximativement 9,1 milliards \$ sont attribuables aux acquisitions, contrebalancé, en partie, par l'effet négatif de la semaine supplémentaire de l'exercice 2012. L'économie encore vacillante a continué de mettre de la pression sur la consommation de carburant, ce qui peut expliquer la stagnation du volume de carburant par magasin comparable au Canada et la faible augmentation de 0,6 % aux États-Unis. La croissance du volume aux États-Unis est satisfaisante lorsque comparée aux données des rapports sur les tendances du volume de trafic publiés par la Federal Highway Administration des États-Unis qui indiquent que pour la période allant de mai 2012 à avril 2013, l'achalandage sur les routes et les rues des États-Unis a diminué de 0,1 % par rapport à la période correspondante précédente. Ces facteurs d'augmentation ont été contrebalancés, en partie, par l'effet de la semaine supplémentaire de l'exercice 2012 de même que par la baisse du prix moyen à la pompe.

Le prix de vente moyen moins élevé du carburant a quant à lui engendré une diminution des ventes d'approximativement 68,0 millions \$, tel que le démontre le tableau suivant en débutant par le premier trimestre de l'exercice terminé le 29 avril 2012 :

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013					
États-Unis (dollars US par gallon)	3,49	3,65	3,35	3,61	<b>3,51</b>
Canada (cents CA par litre)	112,62	117,41	110,43	115,65	<b>113,77</b>
Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012					
États-Unis (dollars US par gallon)	3,67	3,49	3,31	3,73	<b>3,54</b>
Canada (cents CA par litre)	114,08	112,90	109,88	117,05	<b>113,27</b>

Pour ce qui est du dollar canadien plus faible, celui-ci a eu un impact défavorable d'approximativement 23,0 millions \$ sur les ventes de carburant de l'exercice 2013.

Les autres revenus ont affiché une augmentation de 2,7 milliards \$ pour l'exercice 2013, entièrement attribuable aux acquisitions. Les autres revenus comprennent les revenus tirés de la location d'actifs, de la vente de carburant pour l'aviation et la marine, de la vente de gaz de pétrole liquéfié («GPL»), d'huile à chauffage, de kérosène, de lubrifiants et de produits chimiques. Il est à noter que nous avons vendu nos activités de GPL en décembre 2012.

## Marge brute

Pour l'exercice 2013, la marge brute consolidée sur les marchandises et services a augmenté de 438,1 millions \$, soit 20,1 % par rapport à l'exercice 2012. Aux États-Unis, la marge est en hausse de 0,1 %, se chiffrant à 33,1 % tandis qu'au Canada elle s'est chiffrée à 33,6 %, en hausse de 0,3 %. Cette performance reflète les changements dans notre mix-produits en faveur des catégories aux marges plus élevées, notamment les produits frais, les modifications que nous avons apportées à nos conditions d'approvisionnement ainsi que notre stratégie de mise en marché adaptée à notre environnement compétitif et à la réalité économique de chacun de nos marchés. Aux États-Unis, la hausse de la marge en pourcentage des ventes a été contrebalancée, en partie, par nos stratégies de prix dans la catégorie des cigarettes. En Europe, la marge s'est chiffrée à 44,1 %, ce qui est conforme à nos attentes et aux marges historiques enregistrées par Statoil Fuel & Retail. La marge brute sur les ventes de marchandises et services en pourcentage des ventes plus élevée en Europe reflète des structures de prix et de coûts ainsi qu'une composition des revenus différents de celles en Amérique du Nord.

Pour l'exercice 2013, la marge brute sur le carburant pour le transport routier de nos magasins corporatifs aux États-Unis affiche une hausse de 1,78 ¢ par gallon, passant de 16,99 ¢ par gallon au cours de l'exercice 2012 à 18,77 ¢ par gallon au cours de l'exercice 2013. Au Canada, la marge brute est en hausse, atteignant 5,84 ¢ CA par litre comparativement à 5,45 ¢ CA par litre durant l'exercice 2012. Le tableau suivant fournit certaines informations relatives aux marges brutes sur le carburant dégagées par nos sites 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 29 avril 2012 :

(en cents US par gallon)

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiements électroniques	23,20	15,20	17,80	19,30	<b>18,77</b>
Frais liés aux modes de paiements électroniques	4,97	5,15	4,79	5,03	<b>4,97</b>
Déduction faite des frais liés aux modes de paiements électroniques	18,23	10,05	13,01	14,27	<b>13,80</b>
Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiements électroniques	19,95	17,04	14,84	16,98	<b>16,99</b>
Frais liés aux modes de paiements électroniques	5,29	5,20	4,74	5,06	<b>5,04</b>
Déduction faite des frais liés aux modes de paiements électroniques	14,66	11,84	10,10	11,92	<b>11,95</b>

## Frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux

Pour l'exercice 2013, les frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux sont en hausse de 50,1 % comparativement à l'exercice 2012 mais sont en baisse de 0,9 % si l'on exclut certains éléments, tel que présenté dans le tableau suivant :

<b>Variation totale, telle que publiée</b>	<b>50,1 %</b>
Soustraire:	
Augmentation provenant des dépenses additionnelles des acquisitions	51,4 %
Diminution générée par la baisse des frais liés aux modes de paiements électroniques (excluant les acquisitions)	(0,1 %)
Diminution générée par le dollar canadien plus faible	(0,3 %)
Frais d'acquisition enregistrés aux résultats de l'exercice 2012	(0,3 %)
Frais d'acquisition enregistrés aux résultats de l'exercice 2013	0,2 %
Goodwill négatif enregistré aux résultats de l'exercice 2012	0,3 %
Goodwill négatif enregistré aux résultats de l'exercice 2013	(0,2 %)
<b>Variation restante, incluant l'impact de la semaine additionnelle de l'exercice 2012</b>	<b>(0,9 %)</b>

La diminution des frais liés aux modes de paiements électroniques provient principalement du prix de vente moyen du carburant pour le transport routier moins élevé. La variation restante est principalement attribuable à l'impact de la 53<sup>e</sup> semaine de l'exercice 2012. Nous continuons à favoriser une gestion serrée des coûts dans l'ensemble de nos opérations, tout en prenant soin de maintenir la qualité du service que nous offrons à nos clients.

En Europe, la diminution des dépenses enregistrée en lien avec nos initiatives de réduction de coûts a été plus que compensée par les coûts engagés pour des projets visant à créer de la valeur, y compris la mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure informatique et le déploiement d'un progiciel de gestion intégré. Nos dépenses informatiques devraient diminuer progressivement au cours des prochains trimestres parallèlement à l'achèvement de ces projets. Les dépenses du trimestre incluent également des frais de marketing engagés afin de soutenir nos initiatives commerciales visant à stimuler les ventes, y compris « *miles<sup>MC</sup>* », notre nouvelle marque de carburant maison ainsi que « *Coin offer* », un nouveau programme qui fait la promotion de notre offre de produits frais à bas prix en magasin.

## Frais de restructuration

Pour l'exercice 2013, nous avons enregistré une charge de restructuration de 34,0 millions \$ en lien avec la restructuration prévue des activités de Statoil Fuel & Retail.

## Gain de compression sur l'obligation au titre de certains régimes de retraite à prestations définies

Au cours de l'exercice 2013, dans le cadre de la restructuration des activités de Statoil Fuel & Retail, nous avons enregistré un gain de compression non-récurrent de 19,4 millions \$ au titre de l'obligation de certains régimes de retraite à prestations définies. La contrepartie de ce gain a été enregistrée en diminution de l'obligation au titre des régimes de prestations définies.

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

Au cours de l'exercice 2013, le BAIIA a augmenté de 63,5 % comparativement à l'exercice 2012, pour atteindre 1 375,6 millions \$. Les acquisitions ont contribué au BAIIA pour un montant de 450,0 millions \$, déduction faite des frais d'acquisition enregistrés aux résultats tandis que la variation du taux de change a eu un impact négatif d'approximativement 2,0 millions \$.

En excluant la charge de restructuration ainsi que le gain de compression au titre de l'obligation de certains régimes de retraite à prestations définies enregistrés durant l'exercice 2013, le BAIIA ajusté a augmenté de 549,1 millions \$ ou 65,3 % comparativement à la période comparable de l'exercice précédent, pour atteindre 1 390,2 millions \$.

Il est à noter que le BAIIA et le BAIIA ajusté ne constituent pas des mesures de performance reconnues selon les IFRS, mais nous les utilisons, ainsi que les investisseurs et les analystes, afin d'évaluer la performance de l'entreprise en matière de finance et d'exploitation. Notons que notre méthode de calcul peut différer de celle utilisée par d'autres sociétés publiques :

(en millions de dollars américains)

	Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013	Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012
Bénéfice net, tel que publié	572,8	457,6
Rajouter :		
Impôts sur les bénéfices	73,9	146,3
Frais (revenus) de financement nets	207,8	(2,6)
Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	521,1	239,8
BAIIA	1 375,6	841,1
Rajouter :		
Frais de restructuration	34,0	-
Gain de compression sur les régimes de retraite à prestations définies	(19,4)	-
BAIIA ajusté	1 390,2	841,1

## Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs

Pour l'exercice 2013, la dépense d'amortissement a augmenté en raison des investissements que nous avons effectués par le biais des acquisitions, du remplacement d'équipements, de l'ajout de magasins et de l'amélioration continue de notre réseau.

De plus, suite à l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, nous avons entrepris un travail d'analyse des durées de vie utiles restantes des immobilisations de Statoil Fuel & Retail afin de modifier les périodes d'amortissement afférentes. Basé sur nos analyses préliminaires, nous avons conclu que la modification des périodes d'amortissement réduirait la charge d'amortissement, ce qui a été reflété dans la charge d'amortissement de l'exercice 2013. Par contre, compte tenu du volume d'actifs à traiter, notre travail d'analyse n'est pas terminé. Des modifications supplémentaires à la charge d'amortissement pourraient donc être apportées.

## Frais (revenus) de financement nets

Pour l'exercice 2013, nous avons enregistré des frais de financement nets de 207,8 millions \$ comparativement à des revenus de financement nets de 2,6 millions \$ pour l'exercice 2012. Abstraction faite de la perte non-récurrente de 102,9 millions \$ enregistrée sur des contrats de change et du gain de change net de 3,2 millions \$ enregistrés durant

l'exercice 2013 et abstraction faite du gain de 17,0 millions \$ enregistré sur les contrats de change durant l'exercice 2012, les frais de financement net ont augmenté de 93,7 millions \$ comparativement l'exercice 2012, principalement en raison de l'endettement supplémentaire requis pour financer l'acquisition de Statoil Fuel & Retail ainsi que des dettes assumées lors de l'acquisition de cette dernière. Le gain de change net de 3,2 millions \$ est principalement composé d'un gain de change généré par les variations de change sur certains soldes inter-société, ainsi que du gain de change non-récurrent de 7,4 millions \$ enregistré sur nos liquidités en NOK détenues par nos opérations américaines en lien avec le financement de l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, contrebalancé par l'impact de la variation des taux de change sur les achats libellés en dollars américains effectués par nos opérations européennes.

## Impôts sur les bénéfices

Le taux d'impôt de l'exercice 2013 est de 11,4 %. La diminution du taux d'impôt est en partie expliquée par la diminution des impôts différés en raison de la diminution de notre taux d'impôt statutaire en Suède. Abstraction faite de cet élément non-récurrent, le taux d'impôt de l'exercice 2013 aurait été de 16,8 % comparativement à un taux de 24,2 % pour l'exercice 2012.

## Bénéfice net

Nous avons clôturé l'exercice 2013 avec un bénéfice net de 572,8 millions \$, comparativement à 457,6 millions \$ l'exercice précédent, en hausse de 115,2 millions \$, soit 25,2 %. Le bénéfice par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 3,07 \$ contre 2,49 \$ l'an dernier, une augmentation de 23,3 %. La variation du taux de change n'a pas eu d'impact significatif sur le bénéfice net de l'exercice 2013.

En excluant des résultats de l'exercice 2013 la perte non-récurrente sur des contrats de change, la charge de restructuration, le gain de compression afférent à certains régimes de retraite à prestations définies, le gain de change net, le recouvrement d'impôts non-récurrent, le goodwill négatif ainsi que les frais d'acquisition et en excluant le gain non-récurrent sur des contrats de change, les frais d'acquisition ainsi que le goodwill négatif des résultats de l'exercice 2012, le bénéfice net de l'exercice 2013 aurait été d'approximativement 620,9 millions \$ (3,32 \$ par action sur une base diluée) comparativement à 444,7 millions \$ (2,42 \$ par action sur une base diluée) pour l'exercice 2012, une augmentation de 176,2 millions \$, soit 39,6 % et ce, malgré l'effet de la semaine supplémentaire de l'exercice 2012.

## Situation financière au 28 avril 2013

Tel que le démontrent nos ratios d'endettement inclus à la section « Informations financières consolidées choisies » ainsi que nos rentrées de fonds nettes liées à nos activités d'exploitation, nous disposons d'une excellente santé financière.

Notre actif consolidé totalisait 10,5 milliards \$ au 28 avril 2013, une augmentation de 6,2 milliards \$ par rapport au solde en date du 29 avril 2012. Cette augmentation découle principalement de la hausse généralisée des actifs attribuable aux acquisitions effectuées au cours de l'exercice 2013, contrebalancée, en partie, par l'affaiblissement du dollar canadien par rapport au dollar américain en date du bilan.

Durant l'exercice 2013, nous avons enregistré un rendement des capitaux employés de 11,0 %<sup>1</sup>.

Les capitaux propres se sont établis à 3,2 milliards \$ au 28 avril 2013, une augmentation de 1,0 milliard \$ par rapport au solde en date du 29 avril 2012, en grande partie attribuable au bénéfice net de l'exercice 2013 ainsi qu'à l'émission de capital-actions, contrebalancé, en partie, par les dividendes déclarés ainsi que par la diminution du cumul des autres éléments du résultat étendu liée à l'affaiblissement du dollar canadien en date du bilan. Durant l'exercice 2013, nous avons enregistré un rendement sur les capitaux propres de 21,5 %<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ce ratio est présenté à titre d'information seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Il représente le calcul suivant : le bénéfice avant impôt et intérêts divisé par les capitaux employés moyens. Les capitaux employés représentent l'actif total moins le passif à court terme ne portant pas intérêts. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés publiques. Ce ratio est présenté sur une base pro forma. Il inclut les résultats de Couche-Tard pour l'exercice terminé le 28 avril 2013 ainsi que les résultats de Statoil Fuel & Retail pour la période de 12 mois terminée le 30 avril 2013. Pour le calcul de ce ratio, les données de bilan et de résultats de Statoil Fuel & Retail ont été modifiées afin de rendre leur présentation conforme aux politiques de Couche-Tard et pour tenir compte des ajustements à la juste valeur des actifs acquis, incluant le goodwill, et des passifs assumés.

<sup>2</sup> Ce ratio est présenté à titre d'information seulement et représente une mesure de la performance surtout utilisée par les milieux financiers. Il représente le calcul suivant : le bénéfice net divisé par l'avoir des actionnaires moyen. Il n'a pas de sens normalisé prescrit par les IFRS et ne pourrait donc être comparé à des mesures du même type présentées par d'autres sociétés publiques. Ce ratio est présenté sur une base pro forma. Il inclut les résultats de Couche-Tard pour l'exercice terminé le 28 avril 2013 ainsi que les résultats de Statoil Fuel & Retail pour la période de 12 mois terminée le 30 avril 2013. Pour le calcul de ce ratio, les données de bilan et de résultats de Statoil Fuel & Retail ont été modifiées afin de rendre leur présentation conforme aux politiques de Couche-Tard et pour tenir compte des ajustements à la juste valeur des actifs acquis, incluant le goodwill, et des passifs assumés.



## Situation de trésorerie et sources de financement

Nous tirons principalement nos liquidités de nos rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation et de nos facilités de crédit. Nous utilisons nos liquidités principalement pour financer nos acquisitions et nos dépenses en immobilisations, verser des dividendes, assurer le service de la dette 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 nos facilités de crédit renouvelables non garanties couvriront nos besoins de liquidité dans un avenir prévisible.

Le 22 septembre 2012, nos crédits d'exploitation A (326,0 millions \$), B (154,0 millions \$) et C (40,0 millions \$) à terme renouvelables non garantis sont venus à échéance. Le 19 octobre 2012, nous avons augmenté de 275,0 millions \$ les emprunts maximums disponibles en vertu de notre crédit d'exploitation D à terme renouvelable non garanti, portant à 1 275,0 millions \$ le montant disponible maximal en vertu du crédit d'exploitation D. En date du 28 avril 2013, notre crédit d'exploitation à terme renouvelable non garanti D était utilisé à hauteur de 345,5 millions \$. À cette même date, le taux d'intérêt moyen pondéré effectif était de 1,75 % et des lettres de garantie de 2,2 millions \$ CA et de 28,4 millions \$ étaient en circulation.

Le 31 octobre 2012, nous avons conclu une nouvelle entente de crédit d'un montant maximal de 50,0 millions \$ d'une durée initiale de 50 mois. La facilité de crédit est disponible sous la forme d'un crédit d'exploitation renouvelable non garanti, disponible en dollars américains (le « crédit d'exploitation E »). Les sommes empruntées portent intérêt à des taux variables fondés sur le taux de base bancaire américain ou le taux LIBOR plus une marge variable. Des frais d'attente, variant selon un ratio de levier financier et selon le taux d'utilisation de la facilité de crédit, sont applicables sur la partie inutilisée de la facilité de crédit. La marge variable servant à déterminer le taux d'intérêt sur les sommes empruntées est calculé selon un ratio de levier financier de la société. Au 28 avril 2013, le crédit d'exploitation E était inutilisé.

Au 28 avril 2013, 948,9 millions \$ étaient disponibles en vertu de ces facilités de crédit et, à cette même date, nous étions en conformité avec les clauses restrictives et les ratios imposés par les conventions de crédit. À pareille date, nous avons donc accès à plus de 1,6 milliard \$ en vertu de notre encaisse et de nos facilités de crédit disponibles.

Par l'entremise de l'acquisition de Statoil Fuel & Retail, nous avons accès à des facilités de découverts bancaires totalisant approximativement 336,0 millions \$. Au 28 avril 2013, les facilités de découverts bancaires étaient inutilisées.

## Données choisies sur les flux de trésorerie consolidés

(en millions de dollars US)	Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013 \$	Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012 \$	Variation \$
<b>Activités d'exploitation</b>			
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	1 161,4	763,8	397,6
<b>Activités d'investissement</b>			
Acquisitions d'entreprises	(2 644,6)	(380,3)	(2 264,3)
Acquisitions d'immobilisations et d'autres actifs, déduction faite des produits de cessions d'immobilisations et d'autres actifs	(486,9)	(288,8)	(198,1)
Règlement net des contrats de change à terme	(86,4)	-	(86,4)
Transaction de cession-bail	30,3	-	30,3
Autres	1,1	(22,7)	23,8
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	(3 186,5)	(691,8)	(2 494,7)
<b>Activités de financement</b>			
Emprunts en vertu de la facilité d'acquisition, déduction faite des frais de financement	3 190,2	-	3 190,2
Émission de billets de premier rang non garantis libellés en dollar canadiens déduction faite des frais de financement	997,5	-	997,5
Remboursement d'emprunts en vertu de la facilité d'acquisition	(995,5)	-	(995,5)
Remboursement d'emprunts pris en charge sur acquisition d'entreprise	(800,5)	-	(800,5)
Diminution nette des autres emprunts	(314,5)	157,1	(471,6)
Émission d'actions résultant d'une offre publique déduction faite des frais d'émission	333,4	-	333,4
Émission d'actions découlant de l'exercice d'options d'achat d'actions	8,1	19,2	(11,1)
Rachat d'actions	-	(201,1)	201,1
Dividendes	(55,6)	(49,8)	(5,8)
(Sorties) rentrées de fonds nettes liées aux activités de financement	2 363,1	(74,6)	2 437,7
<b>Cote de crédit</b>			
Standard and Poor's	BBB-	BBB-	

### Activités d'exploitation

Au cours de l'exercice 2013, l'exploitation de notre réseau de magasins a généré des rentrées de fonds nettes de 1 161,4 millions \$, une augmentation de 397,6 millions \$ par rapport à l'exercice 2012, principalement en raison du bénéfice net plus élevé compte non-tenu des éléments non-monnaïres, notamment l'amortissement et la perte de valeur des immobilisations et des autres actifs.

### Activités d'investissement

Au cours de l'exercice 2013, les activités d'investissement sont principalement reliées à l'acquisition de Statoil Fuel & Retail et d'autres magasins pour un montant total de 2 644,6 millions \$, ainsi qu'aux dépenses nettes en immobilisations et autres actifs pour un montant de 486,9 millions \$. Nos dépenses en immobilisations ont principalement résulté du remplacement d'équipements dans certains magasins afin d'améliorer l'offre de produits et services, de l'ajout de nouveaux magasins ainsi que de l'amélioration continue de notre réseau. Nous avons aussi effectué une transaction de cession-bail dont le produit de cession, net des frais afférents, s'est élevé à 30,3 millions \$.

### Activités de financement

Au cours de l'exercice 2013, nous avons emprunté un montant de 3 190,2 millions \$, net des frais d'acquisition, en vertu de notre facilité d'acquisition, nous avons encaissé un montant net de 997,5 millions \$ suivant l'émission de billets de premier rang non garantis libellés en dollar canadiens et nous avons reçu un montant net de 333,4 millions \$ suite à l'émission de 7 302 500 actions à droit de vote subalterne catégorie B. Ces sommes ont servi à financer l'acquisition de Statoil Fuel & Retail pour un montant de 2 583,3 millions \$, à rembourser une portion des dettes assumées dans le cadre de cette même acquisition pour un montant de 800,5 millions \$ ainsi qu'à rembourser une portion de nos crédits d'exploitation. Durant cette même période, nous avons payé des dividendes de 55,6 millions \$.

## Engagements contractuels et commerciaux

Le tableau suivant présente un résumé de nos engagements contractuels financiers importants au 28 avril 2013 <sup>(1)</sup> :

	2014	2015	2016	2017	2018	Par la suite	Total
	(en millions de dollars US)						
Dettes à long terme <sup>(2)</sup>	603,3	0,3	1 594,6	348,4	294,0	687,8	3 528,4
Contrats de location-financement	19,2	27,4	10,7	5,5	4,5	24,3	91,6
Contrats de location-simple	334,2	306,4	279,5	250,7	221,3	1 262,5	2 654,6
Total	956,7	334,2	1 884,8	604,6	519,8	1 974,5	6 274,6

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

(2) N'inclut pas les paiements d'intérêts futurs.

**Dettes à long terme.** Au 28 avril 2013, notre dette à long terme totalisant 2 984,3 millions \$ se détaille comme suit :

- i) Emprunt de 2 197,3 millions \$ en vertu de notre facilité d'acquisition libellé en dollars US, venant à échéance en juin 2015. En date du 28 avril 2013, le taux d'intérêt moyen pondéré effectif est de 2,37 %. Nous devons effectuer des paiements annuels en 2014 et 2015. Le montant des paiements à effectuer varie en fonction d'un ratio ajusté de levier financier atteint à la date de calcul de même que du montant des flux de trésorerie disponibles. Un montant maximal de remboursement est prévu dans la convention de crédit. Pour l'exercice 2014, le montant à rembourser sera de 603,0 millions \$. Pour l'exercice 2015, il n'est pas possible d'estimer de façon raisonnable le montant du remboursement, cependant, il ne pourra excéder 250,0 millions \$ selon la convention.
- ii) Billets de de premier rang non garantis libellés en dollars canadiens d'un montant total de 978,7 millions \$ répartis en trois tranches :
  - a. Tranche 1 d'un montant nominal de 300,0 millions \$ CA venant à échéance le 1<sup>er</sup> novembre 2017 portant intérêt au taux de 2,861 %.
  - b. Tranche 2 d'un montant nominal de 450,0 millions \$ CA venant à échéance le 1<sup>er</sup> novembre 2019 portant à intérêt au taux de 3,319 %.
  - c. Tranche 3 d'un montant nominal de 250,0 millions \$ CA venant à échéance le 1<sup>er</sup> novembre 2022 portant intérêt au taux de 3,899 %.
- iii) Emprunts de 345,5 millions \$ en vertu des crédits d'exploitation à terme renouvelables non garantis libellés en dollars US, venant à échéance en décembre 2016. En date du 28 avril 2013, le taux d'intérêt moyen pondéré effectif est de 1,75 %. Des lettres de garantie de 2,2 millions \$ CA et de 28,4 millions \$ étaient en circulation au 28 avril 2013.
- iv) Obligations à taux variable libellées en NOK d'un montant de 2,6 millions \$ venant à échéance en février 2017. Au 28 avril 2013, le taux d'intérêt effectif est de 5,04 %.
- v) Obligations à taux fixe libellées en NOK d'un montant de 2,3 millions \$ venant à échéance en février 2019. Au 28 avril 2013, le taux d'intérêt était de 5,75%.
- vi) Autres dettes à long terme de 78,7 millions \$, incluant certaines obligations relatives à des immeubles et des équipements loués en vertu de contrats de location-financement.

**Contrats de location-financement et contrats de location-exploitation.** Nous sommes partie à plusieurs contrats de location-financement et contrats de location-simple, principalement liés à la location de magasins, de terrains, de matériel et d'immeubles à bureaux. Au Canada, nos contrats de location de biens immobiliers comportent, en général, des termes initiaux de cinq à dix ans, aux États-Unis ces termes vont de dix à 20 ans; les contrats comportent habituellement des options de renouvellement dans les deux cas. En Europe, la durée des baux varie de contrats à court terme à des contrats dont l'échéance peut aller jusqu'à 100 ans; la plupart de ces contrats de location sont renouvelables à leur échéance, au prix du marché. Lorsque les contrats de location sont considérés comme des contrats de location simple, les obligations relatives à ces contrats ainsi que les actifs connexes ne sont pas inclus dans nos bilans consolidés. En vertu des contrats de location de certains magasins, nous sommes assujettis à des loyers additionnels basés sur les ventes des magasins ainsi qu'à des augmentations futures du loyer minimal. Lorsque les contrats de location sont considérés comme des contrats de location-financement, les obligations relatives à ces contrats ainsi que les actifs connexes sont inclus dans nos bilans consolidés.

**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 pourrait 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'auto-assurance, nous offrent une protection suffisante. Les pertes futures qui dépasseront les limites des contrats d'assurance ou qui, après une interprétation défavorable, ne seront pas 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, nous conservons la responsabilité finale envers le propriétaire du paiement des montants définis aux termes des contrats de location. Au 28 avril 2013, le total des paiements futurs au titre de location en vertu de ces contrats est d'approximativement 1,0 million \$ et leur juste valeur est non significative. Jusqu'ici, nous n'avons versé aucune somme importante aux termes de telles indemnités. En Europe, nous avons émis des cautionnements envers des tiers et pour le compte de tiers visant des paiements maximum futurs non actualisés totalisant 21,7 millions \$. Ces cautionnements ont surtout trait à des engagements en vertu de cautionnements financiers de baux automobiles et pour le compte de détaillants en Suède. Les cautionnements pour le compte de détaillants en Suède se composent de garanties destinées à des lave-autos, aux inventaires en magasin, en plus des garanties offertes aux fournisseurs d'électricité et de chauffage. La valeur comptable et la juste valeur des engagements en vertu de cautionnements comptabilisées au bilan au 28 avril 2013 étaient négligeables.

Nous émettons également des cautionnements à différentes fins, y compris les obligations fiscales, 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.** En Europe, nous avons conclu des contrats visant la prestation de services de transport de carburant. Les contrats nous confèrent le droit d'utiliser et l'obligation de payer certaines capacités de transport sur la durée de ces contrats, soit du 1<sup>er</sup> juillet 2011 au 30 juin 2016. Un engagement exécutoire survient à l'approbation d'un plan de production pour le mois à venir. Ainsi, au 28 avril 2013, il existait un engagement d'un mois totalisant environ 8,0 millions \$.

Nous avons conclu avec une société pétrolière une entente qui nous confère le droit d'utiliser la marque de commerce JET et l'obligation de payer pour cette licence de marque. L'entente a pris effet le 1<sup>er</sup> novembre 2010 et se terminera le 31 décembre 2015. Les droits annuels de licence totalisent 4,0 millions \$.

Nous avons entrepris un projet qui inclut la conception et l'implantation d'un nouveau progiciel de gestion intégré pour nos opérations européennes. Le projet a été lancé en 2011 et devrait se terminer en 2014. Les engagements contractuels aux termes de ce projet s'établissaient à environ 9,0 millions \$ au 28 avril 2013.

En Juin 2011, nous avons conclu un accord avec ExxonMobil qui, au 28 Avril 2013, nous engage à acheter 117 magasins conditionnellement à l'obligation d'ExxonMobil de soumettre une offre de bonne foi aux opérateurs indépendants. Un montant de 21,6 \$ est détenu en fidéicomis pour cette transaction.

## Opérations hors bilans

Dans le cours normal de nos activités, nous finançons certaines de nos activités hors bilans au moyen de contrats de location-simple de certaines propriétés où nous menons des activités de vente au détail. Les engagements futurs sont compris dans l'élément « Contrats de location-simple » du tableau ci-dessus.

## Principales informations financières trimestrielles

Le cycle de présentation de l'information de 52 semaines de la société se divise en trimestres de 12 semaines chacun, à l'exception du troisième trimestre qui comporte 16 semaines. Lorsqu'un exercice comme celui de 2012 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. Les résultats des trois premiers trimestres de l'exercice 2013 ont été ajustés afin de refléter les modifications apportées à l'allocation préliminaire du prix d'achat de Statoil Fuel & Retail et la reclassification de certains éléments.

(en millions de dollars US, sauf les montants par action)	Période de 52 semaines terminée le 28 avril 2013				Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012			
	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>
	12 semaines	16 semaines	12 semaines	12 semaines	13 semaines	16 semaines	12 semaines	12 semaines
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>8 776,0</b>	<b>11 467,0</b>	<b>9 287,7</b>	<b>6 012,6</b>	6 055,7	6 597,3	5 151,2	5 176,1
Bénéfice d'exploitation avant amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	292,7	391,4	365,6	310,0	200,1	186,5	200,6	232,3
Amortissement et perte de valeur des immobilisations et des autres actifs	138,1	182,5	134,3	66,1	62,2	75,7	52,4	49,5
Bénéfice d'exploitation	154,6	208,9	231,3	243,9	137,9	110,8	148,2	182,8
Quote-part des résultats de coentreprises et d'entreprises associées comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence	3,0	3,9	3,7	5,2	3,4	7,0	5,2	6,0
Frais (revenus) de financement nets	20,7	49,4	15,9	121,8	(13,0)	4,6	2,5	3,3
<b>Bénéfice net</b>	<b>146,4</b>	<b>142,2</b>	<b>181,3</b>	<b>102,9</b>	117,8	86,8	113,5	139,5
<b>Bénéfice net par action</b>								
De base	0,78 \$	0,76 \$	0,98 \$	0,58 \$	0,66 \$	0,49 \$	0,62 \$	0,76 \$
Dilué	0,77 \$	0,75 \$	0,97 \$	0,57 \$	0,65 \$	0,48 \$	0,61 \$	0,75 \$

La volatilité des marges brutes sur le carburant ainsi que la saisonnalité ont un effet sur les variations du bénéfice net trimestriel. Les acquisitions des dernières années et l'augmentation du prix du carburant à la pompe ont fait en sorte que les ventes de carburant représentent une proportion plus importante de notre chiffre d'affaires et, ainsi, nos résultats trimestriels sont plus sensibles à la volatilité des marges sur le carburant. Toutefois, les marges sur le carburant ont tendance à être moins volatiles lorsque considérées sur une base annuelle ou à plus long terme. Ceci étant dit, notre bénéfice d'exploitation continue de provenir en majeure partie de la vente de marchandises et services.

## Analyse des résultats consolidés pour l'exercice terminé le 29 avril 2012

### Chiffre d'affaires

Notre chiffre d'affaires a atteint 23,0 milliards \$ pour l'exercice 2012, en hausse de 4,4 milliards \$, soit une augmentation de 23,9 %, principalement attribuable à l'augmentation des ventes de carburant pour le transport routier liée au prix de vente moyen à la pompe plus élevé, aux acquisitions, à la croissance des ventes de marchandises et services par magasin comparable aux États-Unis et au Canada, à la croissance du volume de carburant par magasin comparable aux États-Unis ainsi qu'à la 53<sup>e</sup> semaine de l'exercice 2012.

Plus spécifiquement, la croissance des ventes de marchandises et services de l'exercice 2012 a été de 415,4 millions \$ ou 6,7 % dont approximativement 84,0 millions \$ ont été générés par les acquisitions. Du côté de la croissance interne, sur une base comparable de 52 semaines, les ventes de marchandises par magasin comparable aux États-Unis ont augmenté de 2,7 % tandis qu'au Canada, elles ont augmenté de 2,8 %. Tant du côté du marché canadien que du marché américain, la variation des ventes de marchandises par magasin comparable est attribuable à nos stratégies de mise en marché, à la réalité économique de chacun de nos marchés ainsi qu'aux investissements que nous avons effectués pour améliorer l'offre de produits et le service dans nos magasins. Aux États-Unis, un fabricant de cigarettes a modifié ses conditions d'approvisionnement et sa structure de prix au début du premier trimestre de l'exercice 2012 en encourageant les marchands à diminuer ou maintenir des prix unitaires bas sur certains de ses produits, ce qui a eu comme impact de mettre une pression déflationniste sur nos ventes de cigarettes. Ainsi, nous calculons que sans les produits du tabac, nos ventes de marchandises par magasin comparable ont augmenté de 5,3 % aux États-Unis sur une base équivalente de 52 semaines.

En ce qui a trait au dollar canadien plus fort, il a eu un impact favorable d'approximativement 40,0 millions \$ sur les ventes de marchandises et services de l'exercice 2012.

Les ventes de carburant pour le transport routier ont affiché une augmentation de 4,0 milliards \$ ou 32,6 % pour l'exercice 2012, dont approximativement 1,1 milliard \$ sont attribuables aux acquisitions. L'économie encore vacillante ainsi que les prix à la pompe plus élevés ont continué de mettre de la pression sur la consommation de carburant, ce qui peut expliquer la quasi-stagnation du volume de carburant par magasin comparable aux États-Unis sur une base équivalente de 52 semaines et la faible diminution de 0,9 % au Canada.

Le prix de vente moyen plus élevé du carburant pour le transport routier a quant à lui engendré une augmentation des ventes d'approximativement 2,5 milliards \$, tel que le démontre le tableau suivant en débutant par le premier trimestre de l'exercice terminé le 24 avril 2011 :

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012					
États-Unis (dollars US par gallon)	3,67	3,49	3,31	3,73	<b>3,54</b>
Canada (cents CA par litre)	114,08	112,90	109,88	117,05	<b>113,27</b>
Période de 52 semaines terminée le 24 avril 2011					
États-Unis (dollars US par gallon)	2,72	2,67	2,89	3,44	<b>2,92</b>
Canada (cents CA par litre)	91,46	90,47	97,76	108,53	<b>96,91</b>

Pour ce qui est du dollar canadien plus fort, celui-ci a eu un impact favorable d'approximativement 41,0 millions \$ sur les ventes de carburant de l'exercice 2012.

## Marge brute

Pour l'exercice 2012, la marge brute consolidée sur les marchandises et services a augmenté de 109,7 millions \$, soit 5,3 %, s'établissant à 33,1 %, une diminution de 0,4 % par rapport à l'exercice 2011. Aux États-Unis, la marge est en baisse de seulement 0,1 %, se chiffrant à 33,0 % tandis qu'au Canada elle s'est chiffrée à 33,3 %, en baisse de 1,0 %. Cette performance reflète les changements au mix-produits, les améliorations que nous avons apportées à nos conditions d'approvisionnement ainsi que notre stratégie de mise en marché adaptée à notre environnement compétitif et à la réalité économique de chacun de nos marchés. Plus précisément, ces diminutions de marge reflètent des promotions plus agressives dans certaines catégories afin de protéger l'achalandage de nos magasins ainsi que l'augmentation du coût de certains de nos produits que nous avons absorbé sans la passer aux consommateurs. Par contre, en dollars absolus, la hausse des ventes de marchandises par magasin comparable a plus que compensé la diminution de la marge en pourcentage sur ces produits, nos stratégies ayant donc eu les résultats escomptés.

Pour l'exercice 2012, la marge brute sur le carburant pour le transport routier de nos magasins corporatifs aux États-Unis affiche une hausse de 1,45 ¢ par gallon, passant de 15,54 ¢ par gallon au cours de l'exercice 2011 à 16,99 ¢ par gallon au cours de l'exercice 2012. Toutefois, en considérant les frais liés aux modes de paiements électroniques, la marge nette par gallon n'a augmenté que de 0,81 ¢ par gallon. Au Canada, la marge brute est en légère hausse, atteignant 5,45 ¢ CA par litre comparativement à 5,38 ¢ CA par litre durant l'exercice 2011. Le tableau suivant fournit certaines informations relatives aux marges brutes sur le carburant pour le transport routier dégagées par nos sites 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 24 avril 2011 :

(en cents US par gallon)

Trimestre	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Moyenne pondérée
Période de 53 semaines terminée le 29 avril 2012					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiements électroniques	19,95	17,04	14,84	16,98	<b>16,99</b>
Frais liés aux modes de paiements électroniques	5,29	5,20	4,74	5,06	<b>5,04</b>
Déduction faite des frais liés aux modes de paiements électroniques	14,66	11,84	10,10	11,92	<b>11,95</b>
Période de 52 semaines terminée le 24 avril 2011					
Avant déduction des frais liés aux modes de paiements électroniques	18,83	16,84	13,12	14,06	<b>15,54</b>
Frais liés aux modes de paiements électroniques	4,15	4,16	4,36	4,93	<b>4,40</b>
Déduction faite des frais liés aux modes de paiements électroniques	14,68	12,68	8,76	9,13	<b>11,14</b>

## Frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux

Pour l'exercice 2012, les frais d'exploitation, de vente, administratifs et généraux sont en hausse de 6,0 % comparativement à l'exercice 2011 mais sont en hausse de seulement 1,8 % si l'on exclut certains éléments, tel que présenté dans le tableau suivant :

<b>Variation totale, telle que publiée</b>	<b>6,0 %</b>
Soustraire:	
Augmentation provenant des dépenses additionnelles des acquisitions	2,1 %
Augmentation générée par la hausse des frais liés aux modes de paiements électroniques	2,0 %
Augmentation générée par le dollar canadien plus fort	0,6 %
Frais d'acquisition enregistrés aux résultats de l'exercice 2011	(0,5 %)
Frais d'acquisition enregistrés aux résultats de l'exercice 2012	0,3 %
Goodwill négatif enregistré aux résultats de l'exercice 2012	(0,3 %)
<b>Variation restante, incluant l'impact de la semaine additionnelle de l'exercice 2012</b>	<b>1,8 %</b>

La hausse des frais liés aux modes de paiements électroniques provient principalement du prix de vente moyen du carburant plus élevé. La variation restante est principalement attribuable à l'impact de la 53<sup>e</sup> semaine de l'exercice 2012 et, dans une moindre mesure, aux dépenses supplémentaires nécessaires afin de soutenir la progression des ventes de marchandises par magasin comparable ainsi qu'à l'augmentation normale des coûts liée à l'inflation.

De plus, en proportion des ventes de marchandises et services, et en excluant les frais liés aux modes de paiements électroniques et les frais d'acquisition pour les deux périodes comparables ainsi que le goodwill négatif enregistré aux résultats de l'exercice 2012, les frais ont représenté 28,8 % des ventes au cours de l'exercice 2012 contre 29,4 % au cours de l'exercice 2011.

## Bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement (BAIIA)

Au cours de l'exercice 2012, le BAIIA a augmenté de 14,4 % comparativement à l'exercice 2011, pour atteindre 841,1 millions \$. Les acquisitions ont contribué au BAIIA pour un montant de 26,0 millions \$, déduction faite des frais d'acquisition enregistrés aux résultats tandis que la variation du taux de change a eu un impact positif de 4,5 millions \$.

Il est à noter que le BAIIA 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 de l'entreprise en matière de finance et d'exploitation. Notons que notre méthode de calcul peut différer de celle utilisée par d'autres sociétés publiques :

(en millions de dollars américains)	<b>Exercice 2012</b> <b>53 semaines</b>	Exercice 2011 52 semaines
Bénéfice net, tel que publié	<b>457,6</b>	369,2
Rajouter :		
Impôts sur les bénéfices	<b>146,3</b>	121,2
(Revenus) frais de financement nets	<b>(2,6)</b>	31,1
Amortissement des immobilisations et des autres actifs	<b>239,8</b>	213,7
<b>BAIIA</b>	<b>841,1</b>	735,2

## Amortissement des immobilisations et des autres actifs

Pour l'exercice 2012, la dépense d'amortissement a augmenté en raison des investissements que nous avons effectués par le biais des acquisitions, du remplacement d'équipements, de l'ajout de magasins et de l'amélioration continue de notre réseau. Depuis le deuxième trimestre de l'exercice 2012, la dépense d'amortissement comprend notamment l'amortissement des actifs intangibles que représentent les contrats d'approvisionnement en carburant acquis de ExxonMobil.

## Frais (revenus) de financement, nets

Pour l'exercice 2012, nous avons enregistré des revenus de financement nets de 2,6 millions \$ comparativement à des frais de financement nets de 31,1 millions \$ à l'exercice 2011. Abstraction faite du gain de 17,0 millions \$ enregistré sur des contrats de change, l'exercice 2012 affiche des frais de financement nets de 14,4 millions \$, une diminution de

16,7 millions \$ comparativement à l'exercice 2011, principalement en raison du remboursement anticipé de notre dette subordonnée non garantie de 350,0 millions \$ durant le troisième trimestre de l'exercice 2011, ce qui a contribué à diminuer le taux d'intérêt moyen sur nos dettes. De plus, dans le cadre du remboursement anticipé de notre dette subordonnée non garantie, nous avons enregistré une charge non-récurrente de 3,0 millions \$ aux résultats de l'exercice 2011. La diminution des frais financiers liée au taux d'intérêt plus bas a été contrebalancée, en partie, par la hausse liée au léger accroissement de nos emprunts moyens attribuable aux sommes déboursées pour les rachats d'actions et pour les acquisitions.

## Impôts sur les bénéfices

Le taux d'impôt de l'exercice 2012 est de 24,2 % comparativement à un taux de 24,7 % pour l'exercice 2011.

## Bénéfice net

Nous avons clôturé l'exercice 2012 avec un bénéfice net de 457,6 millions \$, comparativement à 369,2 millions \$ l'exercice précédent, en hausse de 88,4 millions \$, soit 23,9 %. Le bénéfice par action sur une base diluée s'est quant à lui chiffré à 2,49 \$ contre 1,96 \$ l'an dernier, une augmentation de 27,0 %. La variation du taux de change n'a pas eu d'impact significatif sur le bénéfice net de l'exercice 2012.

En excluant des résultats de l'exercice 2012 les gains non-récurrents sur des contrats de change, les frais d'acquisition ainsi que le goodwill négatif et en excluant les frais d'acquisition des résultats de l'exercice 2011, le bénéfice net de l'exercice 2012 aurait été d'approximativement 444,7 millions \$ (2,42 \$ par action sur une base diluée) comparativement à 377,1 millions \$ (2,00 \$ par action sur une base diluée) pour l'exercice 2011, une augmentation de 67,6 millions \$, soit 17,9 %.

## Contrôles internes

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 d'information conçu pour assurer 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, en tenant compte de l'importance relative. Les contrôles et procédures sur la communication d'information visent à faire en sorte que l'information que doit communiquer la société 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 accumulée et communiquée à la direction de la société, y compris son chef de la direction et son chef de la direction financière, comme il convient, pour permettre la prise de décisions rapides concernant l'information à divulguer. En date au 28 avril 2013, notre direction, suite à leur évaluation, certifie l'efficacité de la conception et le fonctionnement des contrôles et des procédures sur la communication.

Nous évaluons continuellement l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière et leur apportons des améliorations au besoin. Au 28 avril 2013, notre direction et nos auditeurs externes ont émis des rapports certifiant l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

L'évaluation par la direction et nos auditeurs externes de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière et sa conclusion à cet égard ne comprennent pas les contrôles, les politiques et les procédures de Statoil Fuel & Retail, qui a été acquise pendant l'exercice 2013. La conception et l'évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et le contrôle interne à l'égard de l'information financière de Statoil Fuel & Retail devraient être complétées au cours de l'exercice 2014.



L'information financière audité se rapportant à Statoil Fuel & Retail et incluse dans les états financiers consolidés au 28 avril 2013 est comme suit:

<b>État des résultats consolidés</b>		<b>\$</b>
Chiffre d'affaires		11 072,6
Bénéfice net		98,4

<b>Bilan consolidé</b>		<b>%</b>
Actif court terme		57,0
Actif long terme		54,0
Passif court terme		48,0
Passif long terme		18,0

## Principes et estimations comptables essentiels

**Estimations.** Le présent rapport de gestion repose sur nos états financiers consolidés, qui ont été établis selon les IFRS. Ces normes requièrent que nous fassions certaines estimations et hypothèses à l'égard de notre situation financière et de nos résultats d'exploitation, tels qu'apparaissant à nos états financiers consolidés. Nous analysons de façon continue ces estimations à la lumière de l'information disponible, incluant celles relatives aux rabais fournisseurs, à la durée de vie utile des immobilisations corporelles et incorporelles, aux coûts environnementaux, aux impôts sur le résultat, à la comptabilisation des contrats de location, aux avantages sociaux futurs et aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. 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 des estimations.

**Stocks.** Nos stocks se composent principalement de produits destinés à la revente, notamment de produits du tabac, des 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. Le coût des stocks de lubrifiants et de carburant pour l'aviation est déterminé selon la méthode de l'épuisement successif. 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 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 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. Dans le cas où la valeur comptable des actifs à long terme excéderait leur juste valeur, une perte de valeur d'un montant équivalent à l'excédent serait comptabilisée. Nous nous basons sur les conditions du marché et sur notre performance opérationnelle pour évaluer s'il existe des indices de perte de valeur. La variabilité de ces facteurs dépend d'un certain nombre de conditions, y compris l'incertitude au sujet d'événements futurs. Ces facteurs pourraient nous inciter 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 pourraient être surévaluée. Notre 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 aux coûts futurs estimatifs d'enlèvement des réservoirs à essence souterrains et sont fondées sur notre expérience antérieure dans ce domaine, la durée de vie utile estimative du réservoir, le terme des baux pour les réservoirs installés sur des propriétés louées, les estimations externes et les exigences réglementaires des gouvernements. Lorsqu'un réservoir à essence souterrain est installé, un passif actualisé est comptabilisé pour 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 comptabilisé, les flux de trésorerie futurs estimatifs ont été actualisés à 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. Le montant ajouté aux immobilisations est amorti et une charge de désactualisation est constatée en lien avec le passif actualisé sur la durée de vie utile du réservoir ou la durée du bail pour les propriétés louées.

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.

*Questions environnementales.* Nous constatons une provision pour les frais de réhabilitation estimatifs futurs afin de satisfaire aux normes gouvernementales pour nos 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 notre expérience antérieure en matière de réhabilitation de sites ainsi que sur d'autres facteurs tels que l'état du site contaminé, l'emplacement des sites et l'expérience des entrepreneurs qui effectuent les évaluations environnementales et les travaux de réhabilitation.

Dans tous les États américains où nous exerçons nos activités, sauf le Michigan, l'Iowa, la Floride, l'Arizona, le Texas et l'État de Washington, un fonds en fiducie pour le remboursement de certains frais de réhabilitation et des frais pour l'enlèvement des installations pétrolières est disponible. Ces derniers varient selon les états. Ces fonds en fiducie fournissent aux opérateurs d'installations pétrolières une assurance pour le nettoyage de certains dégâts environnementaux causés par l'utilisation d'équipements pétroliers souterrains. Ces fonds en fiducie sont financés par les frais d'enregistrement des réservoirs à essence souterrains et/ou par une taxe de vente de chacun des États sur la vente de carburant. Nous payons les frais d'enregistrement et remettons les taxes de vente dans les États où nous participons aux fonds en fiducie. La couverture d'assurance des fonds en fiducie varie selon les États.

*Impôts sur le résultat.* Des actifs et des passifs d'impôts différés sont constatés pour tenir compte des incidences fiscales futures attribuables aux écarts temporaires entre les valeurs comptables des actifs et des passifs existants dans les états financiers et leurs valeurs fiscales respectives. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont mesurés selon les taux d'imposition en vigueur ou pratiquement en vigueur et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront aux bénéfices imposables des exercices au cours desquels ces écarts temporaires sont censés être recouverts ou réglés. Le calcul des impôts exigibles et différés exige que la direction fasse des estimations, pose des hypothèses et porte un certain jugement sur ce qui suit : les valeurs comptables des actifs et des passifs existants dans les états financiers, lesquels font l'objet d'estimations comptables pour ce qui est des soldes, l'interprétation des lois fiscales dans les diverses compétences fiscales, les attentes quant aux résultats d'exploitation futurs et au moment où les écarts temporaires seront résorbés et les vérifications possibles des déclarations fiscales effectuées par les organismes de réglementation. La direction estime que la provision pour les impôts sur les bénéfices est suffisante en fonction des informations présentement à sa disposition.

Des changements ou des écarts dans ces estimations ou ces hypothèses peuvent entraîner des modifications aux soldes des impôts exigibles ou différés aux bilans consolidés, une charge ou un crédit à la dépense d'impôts dans les états consolidés des résultats et peuvent donner lieu à des encaissements ou à des décaissements.

*Avantages sociaux futurs.* Nous comptabilisons nos obligations découlant des régimes de retraite de nos employés ainsi que les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes. Pour les régimes à prestations définies, les conventions comptables suivantes ont été retenues :

- Les obligations au titre des prestations et le coût des prestations de retraite constituées par les salariés actifs sont établis par calculs actuariels, selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services et les charges de retraite sont imputées aux résultats au fur et à mesure que les services sont rendus par les employés actifs. Les calculs tiennent compte des hypothèses que nous considérons comme étant les plus probables concernant la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des salariés;
- Le taux d'actualisation sur l'obligation au titre des prestations est égal au rendement, à la date de mesure, d'obligations corporatives de première qualité ayant des échéances similaires aux obligations de la société;
- Les actifs des régimes sont évalués à leur juste valeur;
- Les gains actuariels et les pertes actuarielles découlent d'augmentations ou de diminutions de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies découlant de changements dans les hypothèses actuarielles et d'ajustements liés à l'expérience. Les gains actuariels et les pertes actuarielles sont comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global sans incidence sur le bénéfice net;

- Les coûts des services passés sont imputés aux résultats à la première des dates suivantes :
  - La date de modification ou de réduction du régime ;
  - La date à laquelle nous comptabilisons les coûts de restructuration ou d'indemnité de cessation d'emploi correspondants ;
- Les intérêts nets sur le passif (actif) net au titre des prestations définies correspond au passif (actif) net au titre des prestations définies multiplié par le taux d'actualisation et sont inclus dans les frais de financement.

Pour les régimes à cotisations définies, la charge de retraite inscrite aux résultats correspond aux cotisations que nous sommes tenus de verser en échange des services rendus par les salariés.

La valeur actualisée des obligations de retraite dépend d'un certain nombre de facteurs qui sont déterminés sur une base actuarielle en utilisant un certain nombre d'hypothèses. Toute modification de ces hypothèses influera sur la valeur comptable des obligations de retraite. Nous déterminons le taux d'actualisation approprié à la fin de chaque exercice. Il s'agit du taux qui doit être utilisé pour déterminer la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs qui devraient être nécessaires pour régler les obligations de retraite. Pour déterminer le taux d'actualisation approprié, nous considérons les taux d'intérêt d'obligations de sociétés de haute qualité qui sont libellés dans la devise dans laquelle les prestations seront versées et qui ont une échéance se rapprochant de celle de l'obligation de retraite concernée.

*Assurances et indemnités pour accidents de travail.* Nous employons une combinaison d'assurance, de franchise auto-assurée et d'auto-assurance pour nous protéger contre certains risques comme les accidents de travail (dans certains états américains), les dommages matériels et les poursuites en responsabilité civile générale. Les provisions pour ce type de pertes sont estimées selon nos antécédents de réclamations et les hypothèses actuarielles employées dans le secteur des assurances. Une révision importante de notre passif pourrait s'imposer si nos statistiques de réclamations ou les hypothèses actuarielles de nos assureurs changeaient de façon considérable. Les pertes réelles pourraient différer des montants constatés. Au Canada et en Europe, les indemnités pour accidents de travail sont garanties par une assurance imposée par le gouvernement, tandis qu'aux États-Unis, nous devons souscrire à une assurance responsabilité civile, sauf dans certains états où nous sommes auto-assurés. En ce qui concerne l'assurance responsabilité civile aux États-Unis, notre part ayant trait aux indemnités pour accidents de travail est calculée, en ayant recours à des estimations actuarielles indépendantes, et en nous basant sur les passifs globaux que nous avons encourus lors des réclamations passées.

## Normes comptables publiées récemment

### Normes révisées

#### *Présentation des états financiers*

En juin 2011, l'IASB a publié une version révisée de la norme comptable internationale (« IAS ») 1 « Présentation des états financiers ». Les modifications régissent la présentation des autres éléments du résultat global (« AERG ») dans les états financiers, principalement en exigeant de présenter séparément les éléments de l'AERG qui doivent être reclassés aux résultats de ceux qui demeurent dans l'avoir des actionnaires.

Ces modifications entrent en vigueur pour les exercices débutant le ou après le 1<sup>er</sup> juillet 2012. Nous appliquerons ces modifications à compter du premier trimestre de notre exercice 2014 et nous n'anticipons pas d'impact important sur nos états financiers consolidés.

#### *Instruments financiers – Information à fournir et présentation*

En décembre 2011, l'IASB a publié des versions révisées des normes IFRS 7 « Instruments financiers – Information à fournir » et IAS 32 « Instruments financiers – Présentation ». Les modifications clarifient les règles de compensation et établissent de nouvelles exigences de présentation pour les actifs et passifs financiers compensés au bilan.

Les modifications apportés à l'IFRS 7 entrent en vigueur pour les exercices débutant le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2013 tandis que les modifications apportés à l'IAS 32 entrent en vigueur pour les exercices débutant le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Nous appliquerons ces modifications à compter du premier trimestre de nos exercices 2014 et 2015, respectivement et nous n'anticipons pas d'impact important sur nos états financiers consolidés.

## Nouvelles normes

### *Instruments financiers*

En novembre 2009, l'IASB a publié une nouvelle norme, IFRS 9 « Instruments financiers » qui constitue le premier volet d'un projet en trois phases de l'IASB visant à remplacer IAS 39 « Instruments financiers : comptabilisation et évaluation ». La norme fournit des indications sur le classement et l'évaluation des passifs financiers, ainsi que des exigences concernant la décomptabilisation d'actifs et de passifs financiers.

IFRS 9 entre en vigueur pour les exercices débutant le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Nous appliquerons ces nouvelles normes à compter du premier trimestre de notre exercice 2016 et évaluons actuellement l'incidence de ce changement sur nos états financiers consolidés.

### *États financiers consolidés*

En mai 2011, l'IASB a publié une nouvelle norme, IFRS 10 « États financiers consolidés » qui établit qu'une entité doit consolider une entreprise détenue lorsqu'elle a des droits ou est exposée à des rendements variables de par son implication avec l'entreprise détenue et a la capacité d'influencer les rendements grâce à son pouvoir sur la société émettrice. Selon les normes IFRS en vigueur, la consolidation est nécessaire lorsque l'entité a le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir des avantages de ses activités. IFRS 10 remplacera SIC-12 « Consolidation - entités ad hoc » et une portion de l'IAS 27 « États financiers consolidés et individuels ».

### *Accords conjoints*

En mai 2011, l'IASB a publié une nouvelle norme, IFRS 11 « Accords conjoints » qui exige d'un co-entrepreneur de classer sa participation dans un accord de coentreprise comme une coentreprise ou une opération conjointe. Les coentreprises seront comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence alors que pour une opération conjointe, le co-entrepreneur reconnaîtra sa part de l'actif, du passif, des ventes et des dépenses de l'opération conjointe. Selon les normes IFRS en vigueur, les entités ont le choix de la consolidation proportionnelle ou de la méthode de la mise en équivalence des participations dans des coentreprises. IFRS 11 remplacera IAS 31 « participations dans des coentreprises », et SIC-13 « Entités contrôlées conjointement – apports non monétaires par des co-entrepreneurs ».

### *Informations à fournir sur les participations dans les autres entités*

En mai 2011, l'IASB a publié une nouvelle norme, IFRS 12 « Informations à fournir sur les participations dans les autres entités ». IFRS 12 établit les exigences de divulgation des participations dans d'autres entités, telles que des accords de coentreprise, les participations dans des entreprises associées, les entités ad hoc et les opérations hors bilan. La norme reprend les divulgations existantes et introduit également d'importantes exigences de divulgation supplémentaires concernant la nature et les risques associés à des participations d'une société dans d'autres entités.

### *Évaluation de la juste valeur*

En mai 2011, l'IASB a publié une nouvelle norme, IFRS 13 « Évaluation de la juste valeur ». IFRS 13 est une norme globale d'évaluation de la juste valeur et précise les exigences de divulgation ayant un effet pour toutes les normes IFRS. La nouvelle norme précise que la juste valeur est le prix qui serait reçu pour la vente d'un actif, ou payé pour transférer un passif dans une transaction ordonnée entre les participants du marché, à la date de mesure. Elle établit également des informations à fournir sur la mesure de la juste valeur. Selon les normes IFRS en vigueur, les lignes directrices sur la mesure et la divulgation de la juste valeur sont réparties entre les normes spécifiques nécessitant des évaluations de la juste valeur qui dans de nombreux cas ne reflètent pas une base d'évaluation claire ou une communication cohérente.

Les nouvelles normes IFRS 10, 11, 12 et 13 entrent en vigueur pour les exercices débutant le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Nous appliquerons ces nouvelles normes à compter du premier trimestre de notre exercice 2014 et évaluons actuellement l'incidence de ces changements sur nos états financiers consolidés.

## 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 subséquemment sur notre rendement.

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

*Carburant pour le transport routier.* Nos résultats sont sensibles à l'évolution du prix de vente et de la marge brute sur le carburant du 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 de vente du carburant, sont tous des facteurs susceptibles de faire varier le prix de vente du carburant pour le transport routier ainsi que la marge brute afférente. Au cours de l'exercice 2013, nos ventes de carburant pour le transport routier ont représenté environ 71,1 % du total du chiffre d'affaires, mais notre marge brute sur le carburant pour le transport routier ne représentait qu'environ 36,1 % de notre marge brute totale. Pour l'exercice 2013, une variation de un cent par gallon aurait occasionné une variation approximative de 69,0 millions \$ de la marge brute, et aurait eu un impact approximatif sur le bénéfice net de 0,25 \$ par action sur une base diluée.

*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, notamment dans nos marchés américains, 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 2013, une variation de 10% des frais afférents aux modes de paiements électroniques aurait eu un impact sur le bénéfice net d'environ 0,10 \$ par action sur une base diluée.

*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 accroissent leurs opérations et achètent 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 sujettes à de violentes tempêtes, à des ouragans, à des tremblements de terre et à d'autres catastrophes naturelles.

*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.

Depuis plusieurs années, les marchés mondiaux des capitaux et du crédit et l'économie mondiale ont connu une incertitude importante, caractérisée par la faillite, l'échec, l'effondrement ou la vente de diverses institutions financières, la crise de la dette souveraine européenne et un niveau considérable d'intervention des gouvernements à travers le monde. Ces conditions peuvent, en particulier, perturber la demande pour nos produits. À mesure que la contraction des marchés mondiaux des capitaux du crédit s'est propagée dans l'économie en général, les principaux marchés du monde ont connu une croissance économique très faible ou négative. Bien qu'il y ait des signes de reprise économique, les marchés restent fragiles et pourraient de nouveau entrer dans une période de croissance économique négative. Rien ne garantit que nos activités ne seront pas touchées par une conjoncture économique mondiale négative.

*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 2013, le chiffre d'affaires relatif aux produits du tabac s'est élevé à environ 38,0 % du chiffre d'affaires provenant des marchandises et des services. Des augmentations importantes du prix de gros des cigarettes et une hausse des taxes sur les produits du tabac ainsi que la législation et les campagnes dissuasives nationales et locales actuelles ou futures aux États-Unis, au Canada et en Europe 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.

De plus, puisque nous vendons des marques de cigarettes fabriquées à des fins de vente exclusive par Couche-Tard, nous pourrions faire l'objet de poursuites liées à des problèmes de santé découlant de l'usage du tabac. En effet, diverses actions en justice, poursuites et réclamations liées à des problèmes de santé découlant de la vente, de la distribution, de la fabrication, de la conception, de la promotion et de la commercialisation de cigarettes ont été intentées contre des marchands de produits du tabac. Tout jugement défavorable contre nous dans des poursuites liées à des problèmes de santé pourrait nuire à nos activités, à notre situation financière et à nos résultats d'exploitation. En conformité avec les normes comptables, nous n'avons pas constitué de réserves pour des dépenses ou des résultats défavorables résultant de poursuites éventuelles liées à des problèmes de santé.

*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 soutenions pas notre capacité à répondre aux exigences des clients en matière de prix, de qualité et de service à la clientèle.

*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 biocarburants 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.

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 de carburant. 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 en provenance de nos terminaux et/ou de ceux de tiers, des stations de carburant, des aéroports ou d'autres sites. Nous sommes également exposés à des risques d'accident des camions citernes utilisés dans notre système de distribution de carburant. Ces types de risques et les accidents peuvent causer des blessures ou des décès, des interruptions d'activités et/ou la contamination de biens, d'équipement et de l'environnement ainsi que des dommages à des biens, à de l'équipement 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. 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 à 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. 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.

*Acquisitions.* Les acquisitions ont été une partie importante de notre stratégie de croissance et elles continueront de l'être. Notre capacité à identifier des occasions d'acquisitions stratégiques à l'avenir pourrait être limitée par 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 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 de tirer les synergies et les économies de coûts prévus 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 efficacités 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 amener des coûts 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 (y compris 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 liés 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 avoir un effet défavorable important sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

*Exigences législatives et réglementaires.* Comme il en a été question ci-dessus sous la rubrique « Lois et règlements environnementaux », nos activités sont assujetties à un grand nombre de lois et de règlements en matière environnementale. De surcroît, les activités de nos magasins d'accommodation sont assujetties à de nombreux règlements, dont les règlements relatifs à la vente d'alcool et des produits du tabac, à de nombreuses exigences sur la salubrité des aliments et la qualité des produits, aux lois sur le salaire minimum ainsi qu'à la législation et à la réglementation fiscales. Nous engageons actuellement d'importants coûts d'exploitation et d'importantes dépenses en immobilisations afin de respecter les lois et les règlements actuels applicables à nos activités, notamment ceux afférents à la santé, à la sécurité et à l'environnement. Si nous ne parvenons pas à nous conformer aux lois et aux règlements ou aux conditions restrictives ou autres de nos permis ou si nous ne parvenons pas à obtenir les permis ou les enregistrements nécessaires ou à les prolonger ou les renouveler à leur échéance, nous pourrions notamment être assujettis à des sanctions civiles et pénales et, dans certaines circonstances, voir suspendre temporairement ou de façon permanente une partie de nos activités. En outre, les lois et les règlements applicables à nos activités peuvent changer; il est 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 coûts 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'aient pas d'effet significatif sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Notre entreprise peut également être touchée par les lois et les règlements sur le changement climatique et le rôle qu'y jouent la combustion de combustibles fossiles et les émissions de carbone qui en résultent. Certains territoires où nous exerçons des activités ont adopté des mesures visant à limiter les émissions de carbone, mesures qui augmentent les coûts des carburants à base de pétrole et qui peuvent avoir un effet négatif sur la demande de carburant pour le transport routier. De même, l'adoption d'autres mesures de protection de l'environnement qui touchent la chaîne d'approvisionnement du pétrole, telles que des exigences plus rigoureuses applicables 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 les coûts du carburant à base de pétrole et avoir des effets semblables sur le carburant pour le transport routier. L'impact de ces changements, individuellement ou en combinaison, pourrait nuire à nos ventes de carburant pour le transport routier.

*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 être des dettes à taux variables. En date du 28 avril 2013, notre dette à taux variable s'élevait à environ 2 545,0 millions \$. Basé sur le solde de nos dettes à taux variable en date du 28 avril 2013, une augmentation d'un point de pourcentage des taux d'intérêt ferait augmenter nos frais d'intérêts annuels totaux d'environ 25,0 millions \$ ou 0,14 \$ par action sur une base diluée. Si les taux d'intérêt sur le marché augmentent, la dette à taux variable entraînera une augmentation de nos obligations au titre du service de la dette, ce qui pourrait nuire à nos flux de trésorerie. Nous n'utilisons pas actuellement d'instruments dérivés pour atténuer ce risque.

*Liquidité.* Le risque de liquidité est le risque que nous éprouvions des difficultés à honorer nos engagements liés à nos passifs financiers et nos engagements de location. Nous sommes exposés à ce risque principalement en regard de notre dette à long terme, de nos comptes fournisseurs et charges à payer et de nos contrats de location. 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 renouvelables.

*Poursuites.* Dans le cours normal des affaires, nous sommes une 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.

*Assurance.* La plupart de nos installations sont couvertes par de l'assurance de responsabilité civile, de l'assurance contre l'incendie et de l'assurance de garantie supplémentaire dont les conditions particulières et les montants d'assurance correspondent à ceux de biens similaires dans notre secteur d'activités. Rien ne garantit que nous serons 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 ou de catastrophes naturelles, ne sont généralement pas assurés parce qu'ils sont non assurables ou économiquement inapplicables.

*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.

**Taux de change.** Notre monnaie fonctionnelle est le dollar canadien. Ainsi, nos investissements dans nos activités américaines et européennes sont exposés à des 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 également exposés au risque de change lié à une partie de notre dette à long terme libellée en dollars américains. Au 28 avril 2013, toutes choses étant égales par ailleurs, une variation hypothétique de 5,0 % du dollar américain par rapport au dollar canadien aurait eu un impact net de 4,6 millions \$ sur le bénéfice net. Nous n'utilisons actuellement pas d'instruments dérivés pour atténuer ce risque.

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 produits et des charges liés à nos activités 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, principalement en Europe, chaque fois que l'une de nos filiales conclut un contrat générant des revenus 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 la volatilité des taux de change 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 découlant de nos swaps sur rendement total intégré et de nos swaps de devises lorsque ces swaps entraînent des sommes à recevoir d'institutions financières. Nous n'utilisons pas actuellement d'instruments dérivés pour atténuer ce risque.

**Dépendance à l'égard de fournisseurs tiers.** Nos activités pétrolières 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 camion-citerne de tiers. Tout événement causant des perturbations de l'une des chaînes d'approvisionnement ou des raffineries de nos principaux fournisseurs pourrait avoir un impact significatif sur notre capacité à recevoir des produits pétroliers raffinés destinés à la vente ou des matières premières destinées à la production de nos lubrifiants ou sur notre capacité à obtenir ces produits à moindre coût.

**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 28 avril 2013, nous avons des comptes débiteurs impayés totalisant 1 616,0 millions \$. Ce montant se compose principalement de créances sur cartes de crédit, de rabais fournisseurs à recevoir et de créances découlant de la vente de carburant à des exploitants de stations-service indépendants, franchisés ou sous licence ainsi qu'à 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.

**Changements à long terme 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 (automobiles et camions) et les tendances de consommation dans le secteur des déplacements et du tourisme. Une baisse de la clientèle potentielle de nos stations-service et de 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.

**Activités mondiales.** Nous avons des activités importantes dans de nombreux pays. Certains des risques inhérents à la portée de nos activités internationales 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 du change 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.



## Perspectives

Au cours de l'exercice 2014, nous comptons poursuivre nos investissements, avec discernement, afin, entre autres, d'améliorer notre réseau. De plus, nous avons l'intention de continuer à porter une attention continue à nos ventes, à nos conditions d'approvisionnement ainsi qu'à nos frais d'exploitation tout en portant un œil attentif sur les occasions de croissance qui pourraient s'offrir à nous.

Nous continuerons de porter une attention toute particulière à l'intégration de Statoil Fuel & Retail. Pour ce faire, nous avons formé une équipe multidisciplinaire dont les objectifs consistent à assurer une intégration efficace et à identifier les opportunités d'amélioration, incluant les synergies disponibles. Dans ce cadre, nous comptons aussi mettre en place des stratégies qui nous permettront de diminuer notre niveau d'endettement afin de retrouver notre flexibilité financière et maintenir la qualité de notre profil de crédit.

Finalement, tel que le veut notre modèle d'affaires, nous entendons continuer à accorder la priorité à la vente de produits frais ainsi qu'à l'innovation, y compris le lancement de nouveaux produits et services, afin de toujours mieux répondre aux besoins de nos nombreux clients.

Le 9 juillet 2013