



Le chemin de fer de l'Amérique du Nord

COMMUNIQUÉ

Le CN déclare un bénéfice net de 582 M\$ CA, ou 1,23 \$ CA par action après dilution, au quatrième trimestre de 2009

À l'exclusion de la vente d'une ligne à Metrolinx et d'un recouvrement d'impôts reportés, le bénéfice net rajusté du quatrième trimestre de 2009 s'est établi à 424 M\$ CA ou 0,90 \$ CA par action après dilution

MONTREAL, le 26 janvier 2010 — Le CN (Bourse de Toronto : CNR) (Bourse de New York : CNI) a annoncé aujourd'hui ses résultats financiers et d'exploitation pour le quatrième trimestre et pour l'exercice terminés le 31 décembre 2009.

Points saillants des résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2009

- Pour le dernier trimestre de 2009, le bénéfice net et le bénéfice dilué par action se sont accrus de 2 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, se chiffrant à 582 M\$ CA et à 1,23 \$ CA, respectivement. Ces résultats tiennent compte d'un gain après impôts de 59 M\$ CA (0,12 \$ CA par action après dilution) réalisé sur la vente d'une ligne à Metrolinx, une agence de transport en commun de Toronto, et d'un recouvrement d'impôts reportés de 99 M\$ CA (0,21 \$ CA par action après dilution).
- En excluant ces éléments, le bénéfice net rajusté du quatrième trimestre de 2009 s'est établi à 424 M\$ CA, ou 0,90 \$ CA par action après dilution, comparativement au bénéfice net rajusté de 531 M\$ CA, ou 1,12 \$ CA par action après dilution, obtenu à la période correspondante de l'exercice précédent et qui excluait un recouvrement d'impôts reportés. ⁽¹⁾
- Au quatrième trimestre de 2009, les produits d'exploitation ont baissé de 14 % par rapport à la même période un an plus tôt, s'établissant à 1 882 M\$ CA.
- Le ratio d'exploitation s'est chiffré à 65,3 % au quatrième trimestre, comparativement à 62,7 % au trimestre correspondant de 2008.
- Les flux de trésorerie disponibles ont été de 790 M\$ CA pour l'exercice 2009, ce qui se compare à 794 M\$ CA pour l'exercice 2008. ⁽¹⁾

Le bénéfice net pour l'ensemble de l'exercice 2009 a diminué de 2 % par rapport à 2008 pour s'établir à 1 854 M\$ CA, et le bénéfice dilué par action a baissé de 1 % pour se chiffrer à 3,92 \$ CA. Les résultats de 2009 tiennent compte de gains après impôts de 194 M\$ CA (0,41 \$ CA par action après dilution) réalisés sur la vente de deux lignes, d'un recouvrement d'impôts reportés de 157 M\$ CA (0,33 \$ CA par action après dilution) découlant principalement de la réduction de taux provinciaux d'impôts sur les sociétés, et de coûts après impôts de 30 M\$ CA (0,06 \$ CA par action après dilution) liés à l'acquisition de la Elgin, Joliet and Eastern Railway Company. En excluant ces éléments,

le bénéfice net rajusté de 2009 s'est établi à 1 533 M\$ CA (3,24 \$ CA par action après dilution) comparativement au bénéfice net rajusté de 2008 qui se chiffrait à 1 778 M\$ CA (3,71 \$ CA par action après dilution) et excluait un recouvrement d'impôts reportés. ⁽¹⁾

Claude Mongeau, président-directeur général, a déclaré : « Au quatrième trimestre, le CN a surmonté de nombreux obstacles, allant de perturbations climatiques et de problèmes touchant l'exploitation dans l'Ouest canadien à une grève de cinq jours des mécaniciens de locomotive au Canada. De plus, la vigueur du dollar canadien a eu une incidence négative sur notre bénéfice. Mais malgré ces obstacles, au dernier trimestre de 2009, nous avons constaté des améliorations successives continues dans le niveau de trafic du CN ainsi que des progrès dans les comparaisons des volumes d'une année à l'autre. Le nombre de wagons complets est resté stable d'une année à l'autre, mais il a augmenté de 4 % par rapport au troisième trimestre de 2009 ».

Les résultats du quatrième trimestre d'une année à l'autre indiquent une croissance des volumes de charbon, de véhicules automobiles, de produits céréaliers et engrais et de produits pétroliers et chimiques survenue à mesure que la reprise économique se confirmait. Le volume de trafic intermodal a diminué de 3 %, le nombre de wagons complets de métaux et minéraux a baissé de 2 % et les marchés des produits forestiers sont restés faibles.

M. Mongeau a affirmé : « Tout au long de l'exercice, l'équipe du CN a monté la barre en ce qui a trait aux prestations de l'exploitation, exercé un contrôle rigoureux sur les coûts ainsi que généré de solides flux de trésorerie disponibles et créé une valeur accrue pour les actionnaires grâce à la monétisation des actifs sous-utilisés. Pour l'avenir, nous allons tirer parti des améliorations que nous avons obtenues relativement aux indicateurs de mesure de l'exploitation en 2009, notamment la vitesse des trains, la diminution des temps de séjour des wagons dans les terminaux et l'amélioration de l'efficacité énergétique des locomotives. »

Incidence du taux de change sur les résultats

La fluctuation du dollar CA par rapport au dollar US, qui a des répercussions sur la conversion des produits et des charges du CN libellés en dollars US, a entraîné une diminution d'environ 35 M\$ CA (0,07 \$ CA par action après dilution) du bénéfice net du quatrième trimestre de 2009, tout en faisant augmenter de 25 M\$ CA (0,05 \$ CA par action après dilution) le bénéfice net de l'exercice 2009.

Perspectives pour 2010, augmentation du dividende et nouveau programme de rachat d'actions⁽²⁾

M. Mongeau a déclaré : « Le CN est d'avis qu'il y aura une reprise économique graduelle en 2010. Un certain nombre de nos marchés semblent s'améliorer, et nous pensons tirer parti de quelques occasions cette année. Malgré les difficultés auxquelles nous sommes toujours confrontés, nous visons une croissance dans les deux chiffres du bénéfice par action (BPA) dilué en 2010, par rapport au BPA dilué rajusté de 3,24 \$ CA en 2009, ainsi que des flux de trésorerie disponibles de l'ordre de 700 M\$ CA en 2010. » ⁽¹⁾

L'une des difficultés que le CN devra affronter en 2010 sera le taux de change entre les devises canadienne et américaine; il s'est établi en moyenne à 0,88 \$ CA en 2009, mais il devrait être considérablement plus élevé en 2010. De plus, le CN prévoit une augmentation des charges en 2010, notamment une hausse des charges d'amortissement et des crédits considérablement moindres en ce qui a trait aux charges au titre des risques divers.

M. Mongeau a poursuivi : « Je suis heureux que, compte tenu de la reprise économique prévue ainsi que de l'excellent bilan du CN et de sa capacité à produire de solides flux de trésorerie, le Conseil d'administration ait approuvé une hausse de 7 % du dividende trimestriel versé sur les actions ordinaires ainsi qu'un nouveau programme de rachat d'actions d'une tranche maximale de 15 millions d'actions ordinaires du CN. »

Produits et charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2009

La baisse de 14 % des produits d'exploitation au quatrième trimestre tient avant tout à l'incidence négative, d'une année à l'autre, de la conversion en dollars CA plus forts des produits d'exploitation libellés en dollars US, à la réduction du supplément carburant découlant de baisses d'une année à l'autre des prix du carburant applicables ainsi qu'à la réduction des volumes de marchandises dans la plupart des marchés du fait de la conjoncture économique. Ces facteurs ont été neutralisés en partie par des augmentations des tarifs marchandises.

Tous les groupes marchandises ont enregistré une diminution de leurs produits d'exploitation : Produits forestiers (26 %), Métaux et minéraux (20 %), Produits pétroliers et chimiques (16 %), Intermodal (13 %), Véhicules automobiles (13 %), Charbon (8 %) et Produits céréaliers et engrais (7 %).

Les charges d'exploitation du quatrième trimestre de 2009 ont baissé de 11 %, se chiffrant à 1 229 M\$ CA. La baisse découle principalement de l'incidence favorable de la conversion en dollars CA plus forts des charges d'exploitation libellées en dollars US, de la réduction des charges au titre du carburant ainsi que de la diminution des charges au titre des risques divers et autres et des services acquis et matières. Ces facteurs ont été neutralisés en partie par l'augmentation des charges au titre de la main-d'oeuvre et des avantages sociaux.

Produits et charges d'exploitation pour l'exercice 2009

Les produits d'exploitation de l'exercice se sont chiffrés à 7 367 M\$ CA, soit un recul de 13 % surtout attribuable au fléchissement marqué des volumes transportés dans presque tous les marchés en raison de la conjoncture économique nord-américaine et mondiale, à une réduction du supplément carburant découlant de baisses d'une année à l'autre des prix du carburant applicables ainsi qu'à la réduction des volumes. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie par des hausses des tarifs marchandises et par les répercussions favorables de la conversion en dollars CA plus faibles des produits d'exploitation libellés en dollars US.

Tous les groupes marchandises ont enregistré une diminution de leurs produits d'exploitation en 2009 : Véhicules automobiles (24 %), Métaux et minéraux (23 %),

Produits forestiers (20 %); Intermodal (15 %), Produits pétroliers et chimiques (6 %), Charbon (3 %) et Produits céréaliers et engrais (3 %). Pour l'ensemble de l'exercice, le nombre de tonnes-milles commerciales a diminué de 10 % par rapport à 2008.

Pour l'exercice 2009, les charges d'exploitation ont baissé de 11 %, s'établissant à 4 961 M\$ CA, en raison surtout de la diminution des charges au titre du carburant et des services acquis et matières, ce qui reflète en partie le fléchissement des volumes transportés ainsi que les initiatives de réduction des coûts prises par la direction. Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par l'incidence négative de la conversion en dollars CA plus faibles des charges d'exploitation libellées en dollars US.

Le ratio d'exploitation du CN pour 2009 s'est établi à 67,3 %, soit une hausse de 1,4 point de pourcentage comparativement au ratio pour 2008.

- 1) Veuillez vous reporter à l'analyse et au rapprochement des mesures de la performance rajustées non conformes aux PCGR, dans la section complémentaire ci-jointe, Mesures de calcul non conformes aux PCGR.
- 2) Veuillez vous reporter à la rubrique Énoncés prospectifs, qui présente un résumé des principaux risques et hypothèses relativement aux perspectives du CN pour 2010.

Énoncés prospectifs

Certains renseignements contenus dans le présent communiqué constituent des « énoncés prospectifs » au sens de la *Private Securities Litigation Reform Act* of 1995 des États-Unis et en vertu de la législation canadienne relative aux valeurs mobilières. Le CN met le lecteur en garde contre le fait que ces énoncés, de par leur caractère prospectif, impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. La Compagnie met le lecteur en garde contre le fait que ses hypothèses pourraient ne pas s'avérer et qu'en raison de la conjoncture économique actuelle, ces hypothèses, qui étaient raisonnables au moment où elles ont été formulées, comportent un degré plus élevé d'incertitude. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de causer des différences importantes entre les résultats réels ou la performance réelle de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux perspectives ou aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Les principales hypothèses utilisées pour déterminer les renseignements prospectifs sont énoncées ci-dessous.

Principales hypothèses

Le CN a formulé un certain nombre d'hypothèses relatives à l'économie et au marché au moment d'établir ses perspectives pour 2010. La Compagnie prévoit que la production industrielle nord-américaine connaîtra une augmentation de l'ordre de 3 à 4 % pendant l'exercice. Fait particulièrement important, le CN s'attend à ce qu'environ 750 000 unités résidentielles soient mises en chantier aux États-Unis et à ce qu'approximativement 11,5 millions de véhicules automobiles soient vendus dans ce pays pendant l'année. De plus, le CN suppose que la campagne agricole 2010-2011 au Canada correspondra à la moyenne quinquennale et qu'en 2010, la récolte s'enrichira d'un bon stock de produits récoltés en 2009. Du fait de ces hypothèses, le CN cible une croissance du nombre de wagons complets se situant vers le haut d'une fourchette de croissance à un chiffre ainsi qu'une amélioration d'environ 4 % au chapitre des prix. Le CN s'attend à ce que le taux de change entre les devises canadienne et américaine se situe entre 0,95 \$ CA et la parité et à ce que le prix du baril de pétrole brut (West Texas Intermediate) soit d'environ 75 à 80 \$ US. En 2010, le CN prévoit affecter quelque 1,5 G\$ CA à des programmes d'immobilisations, dont plus de 1 G\$ CA à l'infrastructure ferroviaire en vue de maintenir la sécurité du chemin de fer et d'améliorer la productivité et la fluidité du réseau.

Les éléments importants qui pourraient avoir une incidence sur les énoncés prospectifs comprennent, sans en exclure d'autres, les effets de la conjoncture économique et commerciale générale, la concurrence dans le secteur, l'inflation, les fluctuations monétaires et des taux d'intérêt, les variations de prix du carburant, les nouvelles dispositions législatives et (ou) réglementaires, la conformité aux lois et règlements sur l'environnement, les mesures prises par les organismes de réglementation, les différents événements qui pourraient perturber l'exploitation, y compris les événements naturels comme les intempéries, les sécheresses, les inondations et les tremblements de terre, les négociations syndicales et les interruptions de travail, les réclamations liées à l'environnement, les incertitudes liées aux enquêtes, aux poursuites ou aux autres types de réclamations et de litiges, les risques et obligations résultant de déraillements, de même que les autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par le CN auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis. On pourra trouver un résumé des principaux facteurs de risque dans la section « Rapport de gestion » des rapports annuels et intermédiaires du CN ainsi que dans la Notice annuelle et le formulaire 40-F déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis et qui sont accessibles sur le site Web du CN.

Le CN ne peut être tenu de mettre à jour ou de réviser les énoncés de nature prospective pour tenir compte d'événements futurs ou de changements de situations ou de prévisions, à moins que ne l'exigent les lois canadiennes applicables sur le commerce des valeurs mobilières. Si le CN décidait de mettre à jour un énoncé de nature prospective, il ne faudrait pas en conclure qu'il fera d'autres mises à jour relatives à cet énoncé, à des questions connexes ou à tout autre énoncé de nature prospective.

Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau du CN – la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales ferroviaires actives – dessert les ports de Vancouver et Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, en Alabama, ainsi que les grandes régions métropolitaines de Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Duluth-Superior, au Minnesota et au Wisconsin, Green Bay, au Wisconsin, Minneapolis-St. Paul, au Minnesota, Memphis, et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Pour de plus amples renseignements sur le CN, visitez le site Web de la Compagnie à l'adresse www.cn.ca.

- 30 -

Sources :

Médias

Bryan Tucker
Directeur principal Affaires publiques et
Relations avec les médias
514 399-6450

Investisseurs

Robert Noorigian
Vice-président Relations avec
les investisseurs
514 399-0052