



Le chemin de fer de l'Amérique du Nord

COMMUNIQUÉ

**Le CN déclare un bénéfice net de 534 M\$ CA,
ou 1,13 \$ CA par action après dilution, au TR2 2010,
soit une hausse de 38 % par rapport au TR2 2009**

***La Compagnie révisé à la hausse ses perspectives financières de 2010
sur la base des solides résultats du premier semestre
et de l'anticipation d'une reprise économique soutenue***

MONTREAL, le 22 juillet 2010 — Le CN (Bourse de Toronto : CNR) (Bourse de New York : CNI) a annoncé aujourd'hui ses résultats financiers et d'exploitation pour le deuxième trimestre et pour le premier semestre, terminés le 30 juin 2010.

Points saillants du TR2 2010

- Le bénéfice net et le bénéfice par action (BPA) dilué ont augmenté de 38 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, pour s'établir à 534 M\$ CA et à 1,13 \$ CA, respectivement.
- Le BPA dilué s'est chiffré à 1,13 \$ CA, soit une hausse de 49 % par rapport au BPA dilué rajusté de 0,76 \$ CA du TR2 2009. ¹⁾
- Les produits d'exploitation ont augmenté de 18 %, s'établissant à 2 093 M\$ CA, tandis que le nombre de wagons complets a augmenté de 27 % et les tonnes-milles commerciales, de 15 %.
- Le bénéfice d'exploitation a augmenté de 39 % pour s'établir à 813 M\$ CA.
- Le ratio d'exploitation s'est amélioré de 6,1 points de pourcentage pour se chiffrer à 61,2 %.
- Pour la période de six mois, les flux de trésorerie disponibles ont totalisé 958 M\$ CA, en hausse par rapport aux flux de trésorerie de 463 M\$ CA générés pendant la période correspondante de 2009. ¹⁾

Claude Mongeau, président-directeur général, a déclaré : « Je suis très heureux de nos solides résultats du deuxième trimestre de 2010 et de notre performance sur le plan des flux de trésorerie disponibles. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos clients pour les aider à assurer leur croissance et, du même coup, accroître nos volumes, ce qui a permis de générer une hausse de 27 % du nombre de wagons complets et de 18 % des produits d'exploitation pour le trimestre.

« Les résultats exceptionnels du CN s'appuient sur une planification minutieuse – disposer des bonnes ressources au bon moment –, sur un service à la clientèle amélioré et sur une exécution rigoureuse du modèle d'exploitation ferroviaire précise du CN par notre équipe. Cette performance a donné lieu à une augmentation des charges d'exploitation de seulement 7 % et nous a aidés à améliorer de plus de six points le ratio d'exploitation, qui s'est établi à 61,2 %. »

Pour le premier semestre de 2010, le bénéfice net a totalisé 1 045 M\$ CA, ou 2,21 \$ CA par action après dilution, soit une hausse par rapport aux 811 M\$ CA, ou 1,72 \$ CA par action après dilution, enregistrés à la période correspondante de 2009.

Le BPA dilué rajusté du premier semestre de 2010 s'est établi à 1,93 \$ CA, comparativement à un BPA dilué rajusté de 1,40 \$ CA au premier semestre de 2009. ¹⁾

Perspectives révisées pour 2010 ²⁾

Les solides résultats du CN au premier semestre et l'anticipation d'une reprise économique soutenue pour l'exercice en cours ont amené la Compagnie à réviser ses perspectives financières à la hausse pour 2010. Le CN croit maintenant avoir l'envergure nécessaire pour atteindre une augmentation d'environ 25 % du BPA dilué rajusté de 2010, comparativement au BPA dilué rajusté de 3,24 \$ CA enregistré en 2009. De plus, le CN prévoit atteindre des flux de trésorerie disponibles de l'ordre de 1,1 G\$ CA en 2010. ¹⁾ Ces perspectives révisées quant aux flux de trésorerie disponibles découlent de la performance de la Compagnie au premier semestre, de prévisions de bénéfices supérieurs, du produit de la vente d'une ligne ferroviaire de Toronto au premier trimestre, d'une diminution des impôts en espèces, et d'une contribution volontaire additionnelle d'environ 250 M\$ CA à la caisse de retraite que nous anticipons faire pour améliorer la capitalisation du régime. ³⁾

M. Mongeau a précisé : « Le CN a tiré parti avec succès de la reprise économique plus vigoureuse que prévu au premier semestre de 2010. Nous continuerons de profiter des occasions à venir en aidant nos clients à accroître l'efficacité de leur chaîne d'approvisionnement afin de contribuer à soutenir leur compétitivité dans leurs marchés finaux. »

Incidence du taux de change sur les résultats

Bien que le CN déclare ses résultats en dollars canadiens, une part importante de ses produits et de ses charges est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont affectés par les fluctuations des taux de change. Sur une base de devise constante qui exclut l'incidence des fluctuations des taux de change, le bénéfice net du CN pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2010 aurait été plus élevé, d'environ 35 M\$ CA, ou 0,07 \$ CA par action après dilution, et d'environ 76 M\$ CA, ou 0,16 \$ CA par action après dilution, respectivement. ¹⁾

Produits d'exploitation, volumes de trafic et charges du TR2 2010

L'augmentation de 18 % des produits d'exploitation du CN au TR2 s'explique avant tout par l'accroissement considérable des volumes transportés dans tous les marchés qui découle de l'amélioration de la conjoncture dans les économies nord-américaine et mondiale, par l'incidence de l'augmentation du supplément carburant attribuable à des hausses d'une année à l'autre des prix du carburant applicables et à l'accroissement des volumes, ainsi que par des augmentations des tarifs marchandises. Ces facteurs ont été neutralisés en partie par les répercussions négatives de la conversion en dollars CA plus vigoureux des produits d'exploitation libellés en dollars US.

Une augmentation des produits d'exploitation a été enregistrée dans les groupes Charbon (40 %), Véhicules automobiles (39 %), Métaux et minéraux (33 %), Intermodal (25 %), Produits forestiers (6 %) et Produits pétroliers et chimiques (6 %). Les produits d'exploitation du groupe Produits céréalier et engrais ont diminué de 1 %.

Les tonnes-milles commerciales, qui mesurent le poids et la distance relatifs des marchandises transportées en service ferroviaire par le CN, ont augmenté de 15 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Les produits marchandises ferroviaires par tonne-mille commerciale – une mesure de rendement définie comme les produits d'exploitation provenant du déplacement d'une tonne de marchandises sur une distance de un mille – sont restés inchangés en pourcentage au TR2, ce qui tient avant tout à l'incidence d'un supplément carburant plus élevé, à des hausses des tarifs marchandises et à la diminution de la longueur moyenne des parcours, facteurs qui ont été contrebalancés par les répercussions négatives de la conversion du dollar CA plus vigoureux.

Au TR2 2010, les charges d'exploitation ont augmenté de 7 %, principalement en raison de l'augmentation des charges au titre du carburant, compensée en partie par l'incidence positive de la conversion en dollars CA plus vigoureux des charges d'exploitation libellées en dollars US et par des gains de productivité.

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 portant sur les mesures de calcul non conformes aux PCGR.

2) Veuillez vous reporter à la rubrique Énoncés prospectifs ci-dessous, qui présente un résumé des hypothèses et des risques principaux relativement aux perspectives du CN pour 2010.

3) Veuillez vous reporter à la Note 5 – Régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite afférente aux États financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Compagnie.

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 aux termes des lois canadiennes régissant le commerce des 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 prévient également 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 modifier, de façon importante, 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.

Principales hypothèses

Le CN révisé les perspectives pour 2010 qu'il avait formulées le 26 janvier 2010 dans le communiqué annonçant les résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2009 et qu'il avait par la suite modifiées dans le communiqué annonçant les résultats financiers du premier trimestre de 2010, daté du 26 avril 2010.

Perspectives de 2010 en date du 22 juillet 2010

Le CN croit maintenant avoir l'envergure nécessaire pour atteindre une augmentation d'environ 25 % du BPA dilué rajusté de 2010, comparativement au BPA dilué rajusté de 3,24 \$ CA enregistré en 2009. De plus, le CN prévoit atteindre des flux de trésorerie disponibles de l'ordre de 1,1 G\$ CA en 2010. Les perspectives actuelles sont basées sur les hypothèses suivantes : une augmentation d'environ 5 % de la production industrielle en Amérique du Nord pour 2010, la mise en chantier d'environ 675 000 unités résidentielles aux États-Unis, une croissance en pourcentage du nombre de wagons complets se situant autour de 15 % avec une amélioration d'environ 3,5 % au chapitre des prix de la compagnie, un taux de change entre les devises canadienne et américaine pour l'exercice se situant entre 0,95 \$ CA et la parité, un prix du baril de pétrole brut (West Texas Intermediate) de l'ordre de 75 \$ US à 80 \$ US et des investissements d'approximativement 1,6 G\$ CA dans des programmes d'immobilisations de la Compagnie. De plus, le CN s'attend à ce que les ventes de véhicules automobiles aux États-Unis atteignent approximativement 11,5 millions d'unités en 2010. Bien que la Compagnie prévoie que la campagne agricole 2010-2011 au Canada sera inférieure à la moyenne quinquennale, l'incidence sur les résultats de 2010 devrait être modeste. Le CN suppose également que la récolte sera abondante aux États-Unis, et a profité d'un bon stock de produits récoltés au cours de la campagne agricole 2009-2010 au Canada.

Perspectives précédentes en date du 26 avril 2010

En pourcentage, le CN visait une solide croissance, dans les deux chiffres, du BPA dilué rajusté en 2010 par rapport au BPA dilué rajusté de 3,24 \$ CA en 2009, avec des flux de trésorerie disponibles de l'ordre de 1 G\$ CA en 2010. Ces perspectives étaient basées sur les hypothèses suivantes : une augmentation dans la gamme des 5 % de la production industrielle en Amérique du Nord pour 2010, la mise en chantier d'environ 675 000 unités résidentielles aux États-Unis, une croissance du nombre de wagons complets au CN se situant vers le bas d'une fourchette de croissance à deux chiffres avec une amélioration d'environ 3,5 % au chapitre des prix, un taux de change entre les devises canadienne et américaine pour 2010 se situant autour de la parité, un prix du baril de pétrole brut (West Texas Intermediate) d'environ 85 \$ US et des investissements d'approximativement 1,6 G\$ CA dans des programmes d'immobilisations de la Compagnie. De plus, le CN supposait que les ventes de véhicules automobiles aux États-Unis atteindraient approximativement 11,5 millions d'unités en 2010. La Compagnie présumait également que la campagne agricole 2010-2011 au Canada correspondrait à la moyenne quinquennale et qu'en 2010, la récolte s'enrichirait d'un bon stock de produits récoltés en 2009.

Les facteurs de risque 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 prospectifs 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 prospectif, 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

Louis-Antoine Paquin
Directeur
Communications d'entreprise
514 399-6450

Investisseurs

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