



Guide de l'investisseur 2013

ÉQUILIBRER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION
ET DE SERVICE



Le CN offre des services de transport ferroviaire et d'autres services de transport intégrés, notamment des services de transport intermodal, de camionnage, d'expédition transitaire, d'entreposage et de distribution. La Compagnie continue de livrer les marchandises de ses clients année après année.

Le CN est une société déterminée à assumer ses responsabilités sociales et à assurer la sécurité de tous, notamment de son personnel, de ses clients et du public.

Le CN investit afin de créer de la valeur pour ses actionnaires et de bâtir des collectivités plus fortes, tout en maintenant le cap sur la gestion environnementale et la mise en place d'un excellent milieu de travail pour son personnel.

Le CN est un véritable pilier de l'économie, transportant annuellement des marchandises d'une valeur approximative de 250 G\$ pour un large éventail de secteurs, tels les ressources naturelles, les produits manufacturés et les biens de consommation, sur un réseau ferroviaire qui couvre le Canada et le centre des États-Unis de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'au golfe du Mexique.



62,9 %

MEILLEUR RATIO
D'EXPLOITATION DU
SECTEUR EN 2012

23 466

CHEMINOTS
AU CN EN 2012

5 059 000

WAGONS COMPLETS
TRANSPORTÉS EN 2012

20 %

DU TRAFIC D'EXPORTATION
CANADIEN ACHEMINÉ SUR
LE RÉSEAU DU CN

INFORMATION SUR LE SITE WEB

Pour obtenir les renseignements les plus récents, veuillez consulter le site Web du CN à l'adresse www.cn.ca/fr/investisseurs.

Dans la section des investisseurs, vous trouverez un éventail de documents d'information, notamment les rapports annuels, les circulaires de sollicitation de procurations, les résultats trimestriels, des communiqués, des présentations de la Compagnie et des indicateurs de performance hebdomadaires.

Dans le présent document, les termes « Compagnie » ou « CN » désignent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et/ou ses filiales, selon le contexte.

Le présent document contient des énoncés prospectifs. La Compagnie met le lecteur en garde contre le fait que, ces énoncés, de par leur caractère prospectif, ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et des hypothèses. Ces énoncés contiennent de manière implicite, surtout en ce qui a trait aux possibilités de croissance à long terme, l'hypothèse de la Compagnie selon laquelle de telles possibilités de croissance sont moins touchées par la situation actuelle des économies nord-américaine et mondiale. 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, ces hypothèses, qui étaient raisonnables au moment où elles ont été formulées, comportent un degré plus élevé d'incertitude. La Compagnie met le lecteur en garde contre le fait que ses résultats réels ou sa performance réelle pourraient différer grandement de ceux que l'on retrouve de manière explicite ou implicite dans les énoncés prospectifs. Les facteurs de risque importants qui pourraient provoquer de tels écarts comprennent, sans en exclure d'autres, les effets d'une conjoncture économique et commerciale générale défavorable, 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 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 la Compagnie 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 de la Compagnie.

La Compagnie ne peut être tenue 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 la Compagnie décidait de mettre à jour un énoncé prospectif, il ne faudrait pas en conclure qu'elle fera d'autres mises à jour relatives à cet énoncé, à des questions connexes ou à tout autre énoncé de nature prospective.

**DÉCLARATION DE MISE EN GARDE
CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS AYANT
TRAIT AUX « MESURES REFUGES » DE LA
PRIVATE SECURITIES LITIGATION REFORM
ACT OF 1995 DES ÉTATS-UNIS ET DES LOIS
CANADIENNES SUR LES VALEURS MOBILIÈRES.**

TABLE DES MATIÈRES

APERÇU

- 2** Message du président
- 6** Profil de la Compagnie
- 8** Points saillants des données financières et statistiques
- 10** Équilibrer l'excellence en matière d'exploitation et de service
- 14** Chaîne d'approvisionnement de bout en bout
- 16** Croissance du chiffre d'affaires
- 18** Constitution d'une solide équipe de cheminots
- 22** Engagement responsable
- 32** Utiliser les liquidités et récompenser les actionnaires du CN
- 38** Carte de la densité moyenne du réseau du CN

MARCHÉS

- 42** Secteurs à surveiller
- 44** Survol des groupes commerciaux
- 46** Intermodal
- 52** Produits céréaliers et engrais
- 58** Charbon
- 64** Produits forestiers
- 70** Véhicules automobiles
- 74** Produits pétroliers et chimiques
- 80** Métaux et minéraux
- 86** Solutions de chaîne d'approvisionnement

INFORMATION FINANCIÈRE

- 90** États financiers consolidés
- 96** Données financières et statistiques
- 98** Rapprochement de mesures de calcul non conformes aux PCGR
- 102** Avis aux actionnaires et aux investisseurs

Le plus récent fractionnement d'actions du CN (deux pour une), effectué sous forme de dividende en actions, a eu lieu en novembre 2013. Toute l'information de la présente édition du *Guide de l'investisseur du CN* est présentée selon les données antérieures au fractionnement d'actions.

SYMBOLES BOURSIERS

- CNR** Bourse de Toronto
- CNI** Bourse de New York

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Voici l'édition 2013 du *Guide de l'investisseur du CN*, vaste source d'information qui expose le modèle d'affaires exceptionnel du CN, ses atouts et son volume d'affaires. Il présente également le rendement financier du CN ainsi que ses projets d'avenir.

Le CN poursuit la mise en œuvre de son programme axé sur la collaboration visant la chaîne d'approvisionnement et maintient son objectif de devenir un véritable facilitateur de cette dernière. La Compagnie juge que son approche proposant une solution commerciale selon une perspective de bout en bout associée à une conception claire des étapes intermédiaires présente d'énormes avantages pour ses clients et ses actionnaires. Cette approche constitue un nouveau paradigme qui contribue à accroître encore davantage l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, permet d'éliminer le cloisonnement, favorise les communications efficaces et la solution de problèmes et renforce la concurrence de nos clients dans leurs propres marchés. Elle est également essentielle puisqu'elle permet au CN de s'acquitter de son rôle de véritable pilier de l'économie et de continuer de favoriser la prospérité des marchés nord-américains qu'il dessert. Chaque année, le CN manutentionne plus de 300 millions de tonnes de marchandises d'une valeur approximative de 250 G\$ pour le compte d'exportateurs, d'importateurs, de détaillants, d'agriculteurs et de fabricants exerçant ainsi une influence sur la vie de millions de gens chaque jour.



APPROFONDIR LE PROGRAMME STRATÉGIQUE DU CN

Tirant parti de la vitesse de ses trains, sans pareil dans le secteur, le CN a approfondi son programme stratégique, se concentrant sur les activités « premier mille – dernier mille » de son offre de services. La Compagnie a mis davantage l'accent sur le traitement des commandes des clients selon leurs exigences et amélioré sa capacité à cet égard. Les membres du personnel du CN font tous les efforts nécessaires pour que les manœuvres aux installations des clients soient effectuées dans les délais promis et ils s'assurent également de communiquer et de résoudre les problèmes efficacement dans les cas de service non conforme. Ils resserrent également le processus de communication en ce qui a trait aux temps de parcours promis, afin que les clients disposent d'une plus grande latitude pour planifier leurs activités.

Toutes ces améliorations nécessitent un rigoureux équilibre entre l'excellence en matière d'exploitation et de service. L'efficacité et l'utilisation des actifs demeurent au cœur du modèle d'affaires du CN tout comme la compréhension de l'importance cruciale de l'excellence du service à la clientèle dans sa croissance et dans l'accroissement de sa part de marché auprès des clients. L'excellence en matière d'exploitation et de service est la base même de l'objectif du CN de croître à un rythme plus rapide que l'économie dans son ensemble et de réaliser cette croissance à un faible coût marginal. Cette excellence sous-tend également son engagement de création

de valeur pour ses actionnaires, qui s'appuie sur un rendement financier durable, notamment sur la génération de solides flux de trésorerie disponibles et un rendement du capital investi élevé. La performance du CN au chapitre des flux de trésorerie lui permet d'investir de 18 à 20 % de ses produits d'exploitation dans ses programmes de dépenses en immobilisations et d'accroître le rendement pour les actionnaires



grâce à l'augmentation des dividendes et aux programmes de rachat d'actions. Le CN a d'ailleurs déclaré des augmentations de son dividende 17 fois consécutives depuis sa privatisation en 1995 et a entrepris parallèlement plusieurs programmes de rachat d'actions.

La passion et le dévouement des 23 000 cheminots de la Compagnie sont à la base des efforts de cette dernière, et c'est pourquoi l'engagement du personnel est une priorité absolue pour le CN. Cet aspect est particulièrement important compte tenu du renouvellement de la main-d'œuvre que connaît actuellement le CN en raison du changement de garde générationnel. Au cours des quatre dernières années terminées en 2013, la Compagnie a accueilli et mobilisé plus de 10 000 nouveaux membres du personnel. La Compagnie a accru la portée de ses communications pour assurer une compréhension commune de sa culture, de ses objectifs et de sa stratégie.

La sécurité de l'exploitation et des collectivités où circulent les trains de la Compagnie est primordiale pour tous au CN. L'amélioration à long terme du CN en matière de sécurité est attribuable à des investissements majeurs dans les infrastructures, à l'inspection rigoureuse des voies et des trains ainsi qu'à d'intenses efforts consacrés à la formation du personnel et la sensibilisation à la sécurité. Le CN collabore étroitement avec les collectivités, dans le cadre de ses efforts de dialogue communautaire, afin de préparer ces dernières à intervenir en cas d'incidents de transport. Le Plan de sécurité intégrée du CN, un plan exhaustif s'articulant autour du personnel, des processus et de la technologie, s'est traduit par une amélioration marquée de la fiche de sécurité de la Compagnie. En fait, en 2012, la performance du CN en ce qui a trait aux accidents en voie principale a été meilleure que jamais.

La réussite à long terme du CN est également tributaire de sa contribution à un avenir durable. Les membres du personnel du CN sont déterminés à faire de la gérance environnementale une priorité stratégique pour l'entreprise et ils mettent l'accent sur les émissions et l'efficacité énergétique, la gestion des déchets, de la biodiversité et des terrains de même que sur la propreté des lieux de travail, concrétisant ainsi leur engagement.



TIRER PARTI DES POSSIBILITÉS DE CROISSANCE

L'objectif du CN de croître à un rythme plus rapide que l'économie dans son ensemble repose sur son programme de collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement, sa persistance sur le plan de l'amélioration continue du service et la mise en œuvre d'une culture favorisant l'agilité et valorisant la capacité de saisir les occasions sans délai. Afin d'illustrer cet objectif, nous présentons dans les pages qui suivent de la présente édition du *Guide de l'investisseur du CN* les occasions de croissance que la Compagnie entrevoit actuellement. Les lecteurs du présent Guide souhaiteront sans doute « surveiller de près » plusieurs de ces occasions :

- dans le transport intermodal, par exemple, le programme audacieux du CN faisant appel à la collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement porte ses fruits, ce segment enregistrant une solide croissance;
- dans le segment des produits manufacturés, les atouts du CN et son approche en matière de chaîne d'approvisionnement de bout en bout lui permettront de tirer parti de la reprise dans le secteur de l'habitation aux États-Unis et dans le secteur énergétique en Amérique du Nord; et enfin
- dans le segment du vrac, le CN est bien positionné pour tirer parti d'une campagne agricole record au Canada et de la reprise du marché du charbon.

ASSURER LA CROISSANCE À FAIBLE COÛT MARGINAL

Le CN est aussi déterminé à poursuivre sa croissance tout en exerçant un contrôle rigoureux de ses coûts. Cet engagement découle naturellement de la philosophie d'*exploitation ferroviaire précise* du CN, mais démontre également que l'exploitation demeure la base des activités de la Compagnie, comme le prouvent sa recherche constante de gains d'efficacité et sa conviction à l'égard de la possibilité d'améliorer concurrentiellement le service et l'efficacité.

Sa performance selon les indicateurs clés de son exploitation, notamment la vitesse des wagons et la productivité des locomotives, illustre très bien cette recherche constante d'efficacité. Ces deux indicateurs sont à la base même d'une exploitation ferroviaire hautement productive et fluide, qui exige un engagement quotidien sur le terrain. Cet engagement explique l'objectif du CN de réaliser des gains sur douze mois pour l'ensemble de 2013 malgré un hiver extrêmement difficile; c'est ce même engagement qui l'incite à planifier en fonction de la croissance prévue du trafic dans les secteurs du bois d'œuvre et de l'habitation, malgré un nombre de wagons inférieurs à celui d'avant la *grande récession* de 2008-2009. C'est également cet engagement qui lui permet maintenant d'offrir de précieux services de gestion du matériel remorqué aux propriétaires de wagons de particuliers faisant partie de sa clientèle.

La conviction que nous pouvons améliorer concurremment le service et l'efficacité est issue de nombreuses années d'exécution sans faille, mais également de la compréhension qu'a le CN de la façon dont le service doit être conçu et les actifs mobilisés dans le réseau. L'initiative la plus récente de collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement de bout en bout est un autre jalon vers un meilleur service et une meilleure utilisation des actifs. Grâce à la confiance mutuelle et à l'engagement quotidien à l'égard de quelques indicateurs clés, il est clair que les actifs des clients et du CN circulent plus rapidement, que ce soit dans le segment du transport intermodal, des céréales, du charbon ou dans tout autre segment.

MAINTENIR L'ÉLAN DU CN

Alors qu'elle se prépare à amorcer 2014 et les années à venir, la Compagnie cherche à poursuivre l'élan de croissance à faible coût marginal qu'elle a amorcée en 2010. Les objectifs du CN sont de continuer d'innover... de rehausser la sécurité... de favoriser l'amélioration du service et de l'efficacité... et de défier la concurrence comme s'il lui fallait de nouveau faire ses preuves. Le CN est déterminé à continuer de tenir ses engagements parce qu'il est résolu à poursuivre sa remarquable transformation.

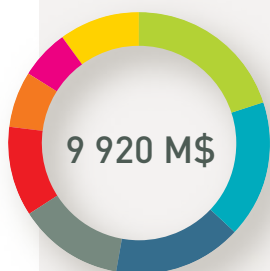


Claude Mongeau

Président-directeur général



PROFIL DE LA COMPAGNIE



Portefeuille de trafic diversifié en 2012

% des produits d'exploitation

- 20 Intermodal
- 17 Produits pétroliers et chimiques
- 16 Produits céréaliers et engrais
- 13 Produits forestiers
- 11 Métaux et minéraux
- 7 Charbon
- 6 Véhicules automobiles
- 10 Autres produits d'exploitation

Le CN exerce ses activités dans le secteur du transport ferroviaire et des services connexes. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, le réseau de quelque 20 000 milles de parcours de la Compagnie relie trois côtes maritimes, soit celles de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique. Le vaste réseau du CN, et ses ententes d'exploitation conjointe, ententes de collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement, protocoles d'acheminement, alliances de commercialisation et accords interréseaux, donnent à ses clients l'accès aux trois pays de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Les produits marchandises du CN sont tirés de sept groupes qui représentent un éventail diversifié et équilibré de marchandises transportées entre des origines et des destinations très variées. Cette diversification commerciale et géographique permet à la Compagnie de mieux faire face aux fluctuations économiques et améliore son potentiel de croissance. En 2012, aucun groupe marchandises ne comptait pour plus de 20 % des produits d'exploitation. Sur le plan géographique, 17 % des produits d'exploitation provenaient du trafic intérieur américain, 29 % du trafic transfrontalier, 22 % du trafic intérieur canadien et 32 % du trafic d'outre-mer.

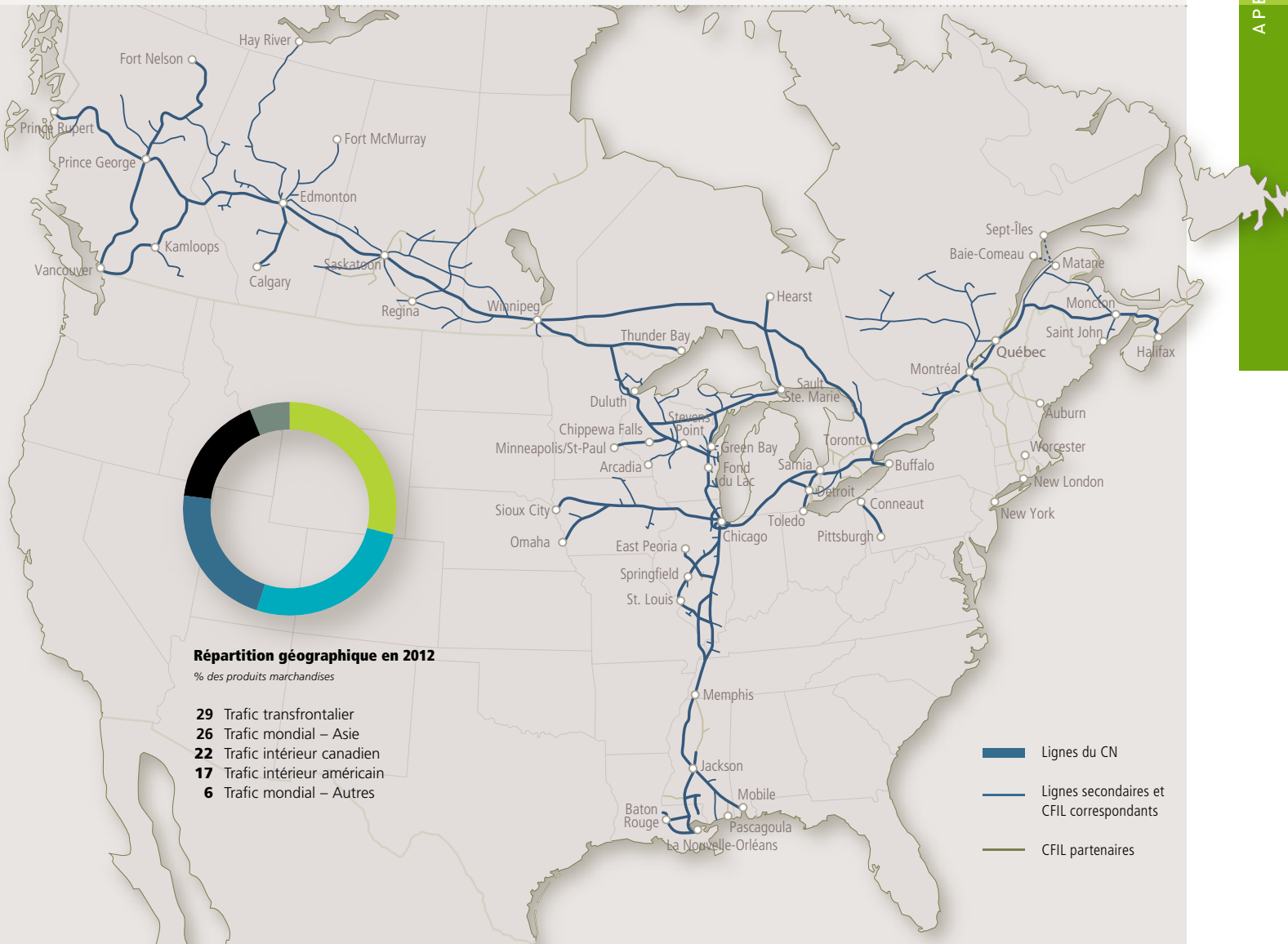
La Compagnie est le transporteur à l'origine d'environ 85 % des marchandises acheminées sur son réseau et peut ainsi profiter d'avantages du point de vue du service et tirer parti de nouvelles occasions d'utiliser efficacement ses actifs.

Le CN vise à exploiter un chemin de fer sécuritaire et efficace. Tout en maintenant sa position de chef de file du secteur ferroviaire, son objectif est d'être reconnu internationalement comme l'une des sociétés de transport les plus performantes. Le CN est déterminé à créer de la valeur pour ses clients et ses actionnaires. En renforçant l'engagement envers la clientèle, en tirant parti de ses atouts et en faisant preuve d'excellence en matière d'exploitation et de service, la Compagnie veut fournir un service rentable de qualité qui crée une plus-value pour ses clients.

Le modèle d'affaires du CN s'articule autour de cinq principes de base : un service de qualité, le contrôle des coûts, l'utilisation efficace des actifs, un engagement en matière de sécurité et développement durable et le développement du personnel. *L'exploitation ferroviaire précise* constitue la base du modèle d'affaires du CN. Il s'agit d'un processus d'une grande rigueur par lequel le CN gère chaque expédition ferroviaire selon un plan d'acheminement précis et s'assure que tous les aspects de ses activités ferroviaires lui permettent de respecter avec efficacité et rentabilité ses engagements envers ses clients. *L'exploitation ferroviaire précise* exige de la rigueur dans l'exécution du plan d'acheminement, la mesure continue des résultats et l'utilisation de ces résultats pour améliorer davantage l'exécution et bonifier ainsi le service offert à la clientèle. Les objectifs du CN sont d'augmenter la vitesse, d'améliorer la fiabilité, de réduire les coûts, d'accroître l'utilisation des actifs et, enfin, de contribuer à accroître le chiffre d'affaires de la Compagnie. Ce modèle d'affaires a largement contribué à la croissance des bénéfices et à l'amélioration du rendement du capital investi au CN. La réussite du modèle d'affaires repose sur des principes commerciaux et sur un cadre réglementaire favorable, deux éléments essentiels à l'efficacité du marché du transport ferroviaire en Amérique du Nord.

Le moteur fondamental de l'activité de la Compagnie est la demande d'un service de transport fiable, efficace et rentable. Dans ce contexte, la Compagnie se donne comme priorité de poursuivre son plan d'affaires à long terme, soit offrir un service de grande qualité à ses clients, exercer ses activités de façon sécuritaire et efficace et respecter ses engagements financiers à court et à long terme.

Pour atteindre les objectifs de son plan d'affaires, la Compagnie met l'accent sur la croissance de l'entreprise à faible coût marginal. La stratégie de la Compagnie de renforcer l'engagement envers la clientèle et de rechercher les améliorations à apporter au service devrait continuer à alimenter la croissance.



POINTS SAILLANTS DES DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

DONNÉES FINANCIÈRES

Non vérifiées

En millions, sauf les données relatives aux actions, ou à moins d'indication contraire

	2010	2011	2012	2012 S1	2013 S1
Résultats financiers					
Produits d'exploitation	8 297 \$	9 028 \$	9 920 \$	4 889 \$	5 132 \$
Bénéfice d'exploitation	3 024 \$	3 296 \$	3 685 \$	1 778 \$	1 822 \$
Bénéfice net	2 104 \$	2 457 \$	2 680 \$	1 406 \$	1 272 \$
Bénéfice net rajusté ¹⁾	1 973 \$	2 194 \$	2 456 \$	1 182 \$	1 223 \$
Bénéfice dilué par action	4,48 \$	5,41 \$	6,12 \$	3,18 \$	2,98 \$
Bénéfice dilué par action rajusté ¹⁾	4,20 \$	4,84 \$	5,61 \$	2,67 \$	2,87 \$
Nombre moyen pondéré d'actions après dilution (en millions)	470,1	454,4	437,7	441,5	426,4
Ratios financiers (%)					
Ratio d'exploitation	63,6 %	63,5 %	62,9 %	63,6 %	64,5 %
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis	35,0 %	38,1 %	38,5 %	37,8 %	39,6 %
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté	36,8 %	40,0 %	40,4 %	39,6 %	41,5 %
Multiple capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté	1,7 fois	1,7 fois	1,6 fois	1,6 fois	1,7 fois
Autres données					
Dividende par action	1,08 \$	1,30 \$	1,50 \$	0,75 \$	0,86 \$
Dépenses nettes en immobilisations	1 586 \$	1 625 \$	1 731 \$	613 \$	646 \$
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	1 122 \$	1 175 \$	1 006 \$	703 \$	437 \$

1) Rajusté pour exclure les éléments ayant une incidence sur la comparabilité des résultats. Se reporter à la page 98 où est établi un rapprochement de mesures de calcul non conformes aux PCGR.

2) Se reporter à la page 98 où est établi un rapprochement de mesures de calcul non conformes aux PCGR.

Le plus récent fractionnement d'actions du CN (deux pour une), effectué sous forme de dividende en actions, a eu lieu en novembre 2013.

Toute l'information de la présente édition du Guide de l'investisseur du CN est présentée selon les données antérieures au fractionnement d'actions.

Bénéfice d'exploitation

En millions de \$

3 024	3 296	3 685	1 778	1 822
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



Ratio d'exploitation

En %

63,6	63,5	62,9	63,6	64,5
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



DONNÉES STATISTIQUES

	2010	2011	2012	2012 S1	2013 S1
Statistiques d'exploitation					
Tonnes-milles brutes (TMB) <i>(en millions)</i>	341 219	357 927	383 754	189 479	197 848
Tonnes-milles commerciales (TMC) <i>(en millions)</i>	179 232	187 753	201 496	99 373	103 278
Wagons complets <i>(en milliers)</i>	4 696	4 873	5 059	2 491	2 547
Milles de parcours <i>(Canada et États-Unis)</i>	20 600	20 000	20 100	20 000	20 000
Effectif à la fin de la période	22 444	23 339	23 430	23 667	23 925
Effectif moyen de la période	22 055	23 079	23 466	23 380	23 681
Productivité					
TMB par mille de parcours	16,6	17,9	19,1	9,47	9,89
Produits marchandises ferroviaires par TMC <i>(en cents)</i>	4,14	4,32	4,44	4,45	4,52
Produits marchandises ferroviaires par wagon complet <i>(en dollars)</i>	1 579	1 664	1 767	1 775	1 832
Charges d'exploitation par TMB <i>(en cents)</i>	1,55	1,60	1,62	1,64	1,67
TMB par effectif moyen <i>(en milliers)</i>	15 471	15 509	16 354	8 104	8 355
Carburant diesel consommé <i>(en millions de gallons US)</i>	355,7	367,7	388,7	194,3	205,2
Prix moyen du carburant <i>(en dollars/gallon US)</i>	2,64	3,39	3,47	3,47	3,52
TMB par gallon US de carburant consommé	959	973	987	975	964
Matériel roulant					
Locomotives diesel	1 839	1 880	1 913	1 925	2 008
Wagons	70 236	67 796	68 006	68 358	67 560

Les données statistiques et les mesures de productivité connexes sont établies à partir des données estimées alors connues et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible; par conséquent, certaines données comparatives de 2012, de 2011 et de 2010 et les mesures de productivité connexes ont été retraitées.

Effectif

Moyenne de la période

22 055	23 079	23 466	23 380	23 681
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



Longueur moyenne des parcours

En milles

600	618	654
2010	2011	2012



ÉQUILIBRER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION ET DE SERVICE

La recherche incessante d'efficacité est caractéristique du CN depuis de nombreuses années. Le modèle d'*exploitation ferroviaire précise*, qui consiste à améliorer chacun des processus ayant une incidence sur la livraison des marchandises des clients, continue de guider la performance de la Compagnie. Essentiellement, le CN est en affaires pour aider ses clients à réussir dans leurs propres



marchés. Le CN est un chef de file pour ce qui est du service rapide et fiable de centre à centre, mais ce qui le distingue réellement, c'est qu'il apporte une valeur accrue à tous les aspects du service aux clients.

La Compagnie continue de renforcer son engagement à l'égard de l'excellence en matière d'exploitation et de service en apportant une vaste gamme d'innovations fondées sur sa philosophie d'amélioration continue.

L'effort important du CN lié aux activités premier mille – dernier mille s'appuie sur des interactions de qualité avec la clientèle, qu'il s'agisse de la perspective de l'extérieur vers l'intérieur plus nette qu'à l'entreprise, du meilleur suivi des prévisions de trafic, des activités de gestion de la répartition des wagons, d'une exécution des demandes de wagons améliorée et plus réactive, de

l'amélioration des communications avec les clients ou de l'initiative j'Avise (système proactif de communication avec la clientèle en place à l'échelle locale).

Au CN, le souci constant de l'exécution sous-tend toutes ces activités. Les investissements de la Compagnie visant le renforcement de capacité contribuent à améliorer la fluidité de son réseau. Le programme Excellence en gestion du carburant – qui fait appel à la technologie de pointe et à des méthodes améliorées de conduite des trains – se traduit par d'importants gains de productivité et contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre. De plus, la sécurité étant un gage de performance, l'intégration de la culture de la sécurité du CN à tous les aspects de ses activités demeure prioritaire.

ÉQUILIBRER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION ET DE SERVICE

EXCELLENCE EN EXPLOITATION

Depuis de nombreuses années, le CN exerce ses activités en cherchant à repousser les limites de l'efficacité. La Compagnie maintient toujours cette optique et travaille d'arrache-pied afin de faire circuler les trains de façon plus efficiente, de réduire les temps de séjour dans ses terminaux et d'améliorer la vitesse dans l'ensemble du réseau. Le modèle d'affaires du CN exige moins de wagons et de locomotives pour acheminer un volume donné de marchandises, l'exploitation étant axée sur la rigueur, la fiabilité et l'efficacité. L'entreprise est gérée selon des méthodes d'exploitation rigoureuses, et l'exécution est guidée par un sentiment d'urgence, une passion profonde et la responsabilisation. Les membres du personnel de l'ensemble du réseau adhèrent à cette culture.

L'excellence opérationnelle exige que tous les aspects de l'exploitation du CN soient mesurés. Au CN, tout est planifié, mesuré, exécuté, examiné et répété. La Compagnie élimine sans cesse les petits grincements et les points de pincement et répète constamment ces efforts. L'amélioration continue fait partie intégrante de sa façon d'exercer les activités. L'entreprise n'accepte jamais le statu quo et croit qu'il faut constamment viser l'excellence en matière d'exploitation et hausser la barre à chaque occasion.

EXCELLENCE EN SERVICE

Les innovations à grande échelle en matière de service du CN sont aussi avantageuses pour les clients et appuient son objectif de croître à un rythme plus rapide que l'économie dans son ensemble, ce qui peut se traduire par une augmentation du nombre de wagons complets et une hausse des produits et du bénéfice d'exploitation. Le CN comprend l'importance d'être le meilleur exploitant ferroviaire du secteur et la société la plus innovatrice au chapitre du service. L'excellence en service signifie élargir les perspectives du CN, travailler plus étroitement avec les clients et faire participer tous les secteurs visés de l'entreprise au processus.

Le CN a accru son engagement à l'égard de l'excellence en matière de service en apportant une vaste gamme d'innovations visant l'amélioration continue. Par exemple, dans le segment du vrac, le Programme de transport à horaires fixes des céréales, un véritable succès, a grandement contribué à l'amélioration de la fiabilité dans la mise en place des wagons et illustre la façon dont le CN favorise l'innovation fondamentale dans le secteur. La Compagnie vise également à devenir un véritable facilitateur de la chaîne d'approvisionnement en contribuant à rehausser la performance en matière de service de bout en bout. Le CN cherche donc à améliorer le service de bout en bout et à obtenir des gains d'efficacité sur le plan de l'exploitation tout en aidant ses clients à trouver leur place dans les marchés mondiaux. Dans le segment des produits manufacturés, qu'il s'agisse des produits forestiers ou des métaux, la Compagnie se concentre sur l'amélioration dans l'exécution des demandes de wagons afin de gagner des parts de marché, un chargement à la fois. Enfin, dans le segment du transport intermodal, le CN tire parti de ses ententes en matière de chaîne d'approvisionnement afin d'accéder à des points d'accès vers de nouveaux marchés, misant sur le climat de confiance réciproque établi et l'amélioration continue des indicateurs clés de performance.



ÉQUILIBRER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION ET DE SERVICE

INDICATEURS CLÉS DE L'EXPLOITATION

Vitesse des wagons

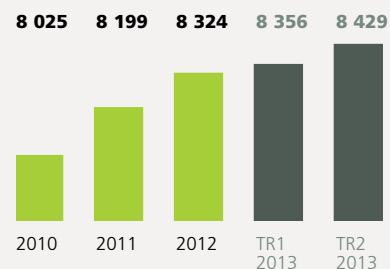
Wagons-milles par wagon-jour



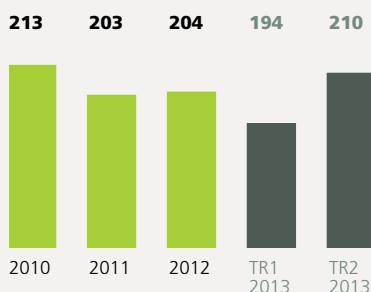
Wagons manœuvrés par heure



Tonnes-milles brutes par train-mille

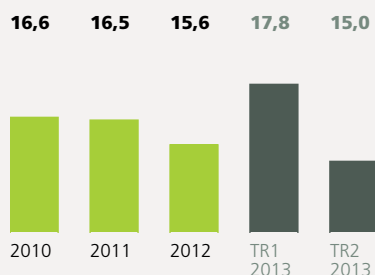


Tonnes-milles brutes par total des HP



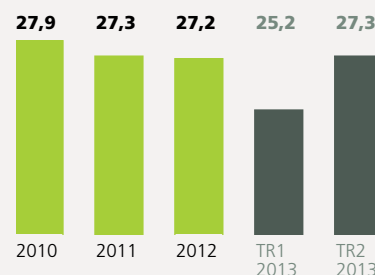
Temps de séjour dans les triages – AAR

Heures totales – réseau



Vitesse moyenne des trains – AAR

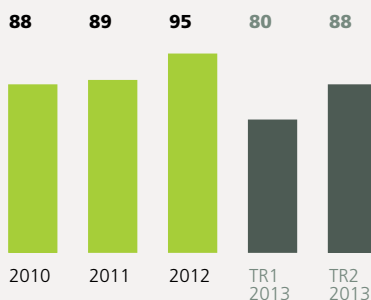
Milles à l'heure



INDICATEURS CLÉS DU SERVICE

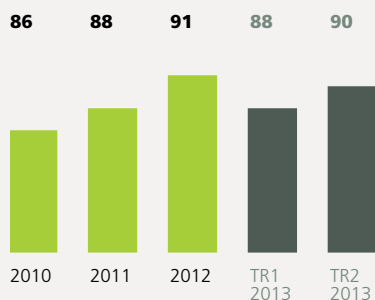
Taux hebdomadaire d'exécution des demandes de wagons pour les marchandises

% (déduction faite des refus)



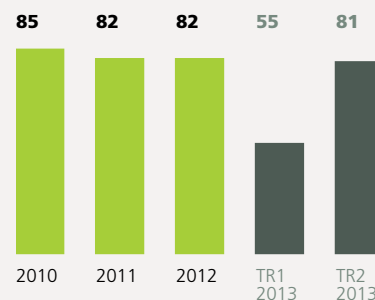
Respect des délais d'exécution des manœuvres

% de mise en place à la période promise



Performance dans la mise en place des wagons à céréales

% de mise en place au jour promis



INDICATEURS CLÉS DE L'EXPLOITATION

Vitesse des wagons : indicateur qui permet de déterminer le nombre moyen de milles par jour parcourus par les wagons en service, chargés ou vides, sur les voies, y compris les wagons du chemin de fer, les wagons étrangers et les wagons privés, ce qui fournit une mesure de la fluidité et de l'efficacité du réseau.

Wagons manœuvrés par heure : indicateur qui permet d'évaluer le nombre de wagons qui arrivent à un terminal, divisé par le total des heures travaillées par les équipes du terminal, ce qui fournit une évaluation de l'efficacité du triage.

Tonnes-milles brutes par train-mille : mesure qui permet de surveiller l'efficacité et la productivité d'un train; elle est calculée en établissant la moyenne des tonnes remorquées par train réseau.

Tonnes-milles brutes en fonction du total des HP : mesure qui représente le nombre de tonnes-milles brutes remorquées dans des trains réseau en fonction du total des HP. Il s'agit d'une importante mesure de l'utilisation des locomotives de grande puissance.

Temps de séjour dans les triages – AAR : mesure du temps moyen, en heures, pendant lequel un wagon séjourne dans un terminal précis. On commence à mesurer le temps au moment de la libération du wagon par le client, de la réception interréseaux du wagon ou de l'arrivée du train, et on termine au moment de la mise en place du wagon à l'embranchement du client (mise à disposition ou en attente), de la livraison ou l'offre du wagon à un autre réseau ou du départ du train. On ne tient pas compte des wagons qui passent dans les terminaux dans des trains directs, des wagons entreposés ou avariés, ni des wagons affectés à l'entretien de la voie.

Vitesse moyenne des trains (en milles à l'heure) – AAR : mesure de la fluidité et de la productivité du réseau, représentant le transport de ligne entre les terminaux. On obtient la vitesse moyenne en divisant le nombre de trains-milles par le total des heures d'exploitation, sans tenir compte des trains en triage, des trains locaux, des trains voyageurs, des trains affectés à l'entretien de la voie ni du temps en terminal.

INDICATEURS CLÉS DU SERVICE

Taux hebdomadaire d'exécution des demandes de wagons pour les marchandises : mesure de la performance en matière de satisfaction des demandes des clients du secteur des marchandises en fonction du nombre de wagons mis en place et disponibles au cours de la semaine promise.

Respect des délais d'exécution des manœuvres : mesure de la performance en matière d'exécution des manœuvres aux installations du client dans les délais établis.

Performance dans la mise en place des wagons à céréales : mesure la performance en ce qui a trait à la livraison des wagons vides commandés aux clients du secteur céréalier le jour promis.



CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DE BOUT EN BOUT

APPROCHE DU CN EN MATIÈRE DE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Le CN a lancé de nombreuses innovations en matière de produits et de services au fil des ans, mais c'est sans doute celles qui découlent de son programme audacieux de collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement qui ont eu la plus grande incidence. Le CN est l'un des moteurs de la capacité d'exécution des chaînes d'approvisionnement et contribue ainsi à la réussite de ses clients dans leurs marchés. Ouvrir de nouveaux marchés et aider ses clients à réussir sont les éléments clés des efforts du CN afin de croître à un rythme plus rapide que l'économie chaque année.

Le CN continue de confirmer son rôle de véritable pilier de l'économie et de joueur clé dans la prospérité des marchés nord-américains qu'il dessert. Le CN est depuis longtemps un fournisseur indispensable de services de transport pour de nombreux secteurs clés en Amérique du Nord, dont ceux des produits céréaliers, des produits forestiers, des métaux, des produits chimiques et des produits automobiles, acheminant des matières premières, des biens intermédiaires et des produits finis vers les marchés. Offrant des temps de parcours qui sont parmi les meilleurs du secteur ferroviaire nord-américain et desservant des ports sur les deux côtes canadiennes les plus rapprochées de destinations clés en Asie et en Europe, le CN peut aider ses clients à marquer des points sur les marchés où ils livrent concurrence.

La prochaine étape à franchir pour élargir le rôle du CN est d'examiner ce qu'il peut offrir à ses clients à titre d'excellent chemin de fer, et également selon une perspective de bout en bout, dans le but d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du processus. Promouvoir le service de bout en bout est un tout nouveau paradigme visant à procurer des avantages à tous les participants de la chaîne d'approvisionnement du CN. Le mot clé est la collaboration. La Compagnie convainc tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement de délaisser la mentalité de cloisonnement au profit de l'engagement quotidien, de l'échange d'information, de la résolution de problèmes et de l'exécution. Cette approche donne d'excellents résultats. Des ententes de collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement conclues avec les ports, les exploitants de terminaux et les clients permettent d'évaluer la réussite selon les réalisations de l'équipe plutôt que selon celles de chaque élément de la chaîne d'approvisionnement.

DEVENIR UN VÉRITABLE FACILITATEUR DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT



PRODUITS CÉRÉALIERS : DE L'INNOVATION DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT AUX CÉRÉALES QUE NOUS MANGEONS

Depuis le lancement de son nouveau Programme de transport à horaires fixes des céréales en 2010, le CN a transporté des volumes records de céréales. Il n'y a pas si longtemps, le CN mesurait sa performance dans la mise en place des wagons chaque semaine. Il la mesure maintenant chaque jour et, en 2012, il a atteint un taux de 82 %, tout en plaçant 7 % plus de wagons qu'en 2011. Voilà la preuve qu'en collaborant avec les autres intervenants et en tenant compte de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout, la Compagnie peut obtenir de solides résultats. La collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement et l'innovation que le CN a mises de l'avant permettent à la Compagnie, en partenariat avec les exploitants de silos aux terminaux portuaires et les expéditeurs de céréales des régions productrices, d'accroître la capacité du système, la portant à des niveaux de performance qu'il aurait été impossible d'imaginer il y a quelques années. La visibilité de bout en bout et l'engagement quotidien déployé sur le terrain par le CN, les exploitants de terminaux et les entreprises céréalières font en sorte que tous connaissent un plus grand succès et qu'un volume plus élevé de la production des agriculteurs est acheminé vers les marchés.

On s'attend à ce que la campagne agricole 2013-2014 au Canada soit l'une des plus importantes de l'histoire. Une telle récolte constitue un défi, et tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement devront unir leurs efforts pour maximiser la capacité de bout en bout de façon constante. Le chargement rapide des wagons dans les Prairies, une circulation ferroviaire régulière entre les zones céréalières et les ports et un déchargement efficace aux terminaux portuaires seront nécessaires afin d'assurer une vitesse élevée de rotation des wagons-trémies, ce qui permettra de les ramener rapidement à leurs points de départ pour prendre de nouveaux chargements. Le succès – c'est-à-dire la livraison ponctuelle des céréales, selon les spécifications – repose sur une excellente collaboration de tous les participants de la chaîne d'approvisionnement.

Qu'il transporte les engrais qui contribuent à la croissance des récoltes ou livre les produits céréaliers destinés aux marchés d'outre-mer et aux installations de traitement d'Amérique du Nord, le CN aide ce secteur à prospérer et soutient ainsi le rendement des agriculteurs et des sociétés céréalières du Canada.

INTERMODAL : REPOUSSER LES LIMITES

La croissance du transport intermodal est alimentée par les échanges commerciaux avec la Chine et d'autres pays asiatiques, et le service offert par le CN sur la côte ouest lui permet d'atteindre des volumes d'expédition record. Des ententes conclues avec tous les plus importants ports et exploitants de terminaux au Canada et des améliorations notables en matière de service de bout en bout ont également entraîné une croissance marquée. Les volumes du CN sur la côte ouest ont augmenté de 65 % sur une période de trois ans terminée en 2012, soit une croissance largement supérieure à celle de l'économie. La qualité des temps de parcours du CN, l'attention portée à la réduction des temps de séjour des conteneurs dans les terminaux, son système de collaboration et son engagement quotidien auprès de ses partenaires lui ont permis d'attirer un plus gros volume d'activités. L'approche du CN et l'excellente collaboration établie avec les lignes maritimes et les exploitants de terminaux contribuent aux progrès enregistrés chaque jour sur le terrain, ce qui bénéficie à tous les participants de la chaîne d'approvisionnement. Le CN offre également des produits et services, nouveaux ou améliorés, à ses clients internationaux et canadiens, les aidant ainsi à accroître leur compétitivité dans les marchés.

CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Le CN dispose d'un volume d'affaires diversifié. En 2012, aucun groupe commercial ne comptait pour plus de 20 % des produits d'exploitation. Grâce à ce volume diversifié et à un réseau remarquable donnant un accès à trois côtes maritimes et du fait qu'il exerce ses activités dans des régions riches en ressources et fortement manufacturières, ce qui lui permet d'atteindre 75 % des consommateurs en Amérique du Nord, le CN est en mesure de poursuivre sa croissance.

Depuis des années, la recherche incessante d'efficacité est la caractéristique du CN. Grâce à son modèle d'*exploitation ferroviaire précise*, la Compagnie s'est engagée à améliorer chaque processus lié à la livraison des produits de ses clients. Ce modèle d'affaires a permis au CN de devenir un chef de file pour ce qui est de l'utilisation des actifs et du service rapide et fiable de centre à centre. Le CN met toujours l'accent sur ces éléments, mais la Compagnie se distingue maintenant par la façon dont elle équilibre l'excellence en matière d'exploitation et de service.

Cet équilibre est atteint grâce à l'amélioration de tous les aspects du service et à la détermination à devenir un véritable facilitateur de la chaîne d'approvisionnement.

Les efforts du CN à l'égard des activités premier mille – dernier mille du contact avec les clients font appel aux éléments suivants : une perspective de l'extérieur vers l'intérieur, une interaction active en vue de régler les problèmes et un suivi rigoureux des indicateurs de performance clés. L'initiative liée au rôle de facilitateur de la chaîne d'approvisionnement du CN s'appuie sur des ententes cadres de collaboration dans plusieurs marchés et sur sa maîtrise croissante de la façon d'utiliser la visibilité de bout en bout pour favoriser le service et l'efficacité de bout en bout.

Compte tenu du succès du CN à équilibrer l'excellence en matière d'exploitation et de service, la Compagnie est déterminée à croître à un rythme plus rapide que l'économie sous-jacente, et ce, moyennant un faible coût marginal. Elle recherche

activement des occasions de croissance dans un large éventail de secteurs. Le CN tire parti de la reprise économique dans des secteurs clés, notamment dans celui de l'habitation aux États-Unis, et donc de l'augmentation du transport de bois d'œuvre et de panneaux et d'autres produits liés au secteur de l'habitation. La Compagnie a pour objectif de mettre à profit la renaissance du secteur énergétique en Amérique du Nord et elle travaille d'arrache-pied afin d'accroître sa part du marché du transport intermodal. Le CN est prêt à poursuivre sa croissance.




CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES

UN SOLIDE POTENTIEL DE CROISSANCE




EXPORTER DES RESSOURCES EN ASIE




PÉNÉTRER LE MARCHÉ CANADIEN DU CAMIONNAGE GRÂCE À DE NOUVEAUX PRODUITS




ACCROÎTRE LE TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR RAIL



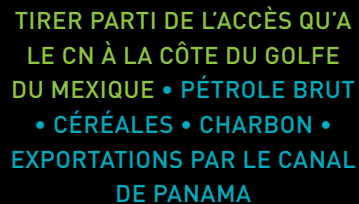
S'APPROPRIER UNE PART DU MARCHÉ DES ÉCHANGES AVEC L'ASIE GRÂCE AU SERVICE DE BOUT EN BOUT ET À L'ACCÈS À DE NOUVEAUX MARCHÉS



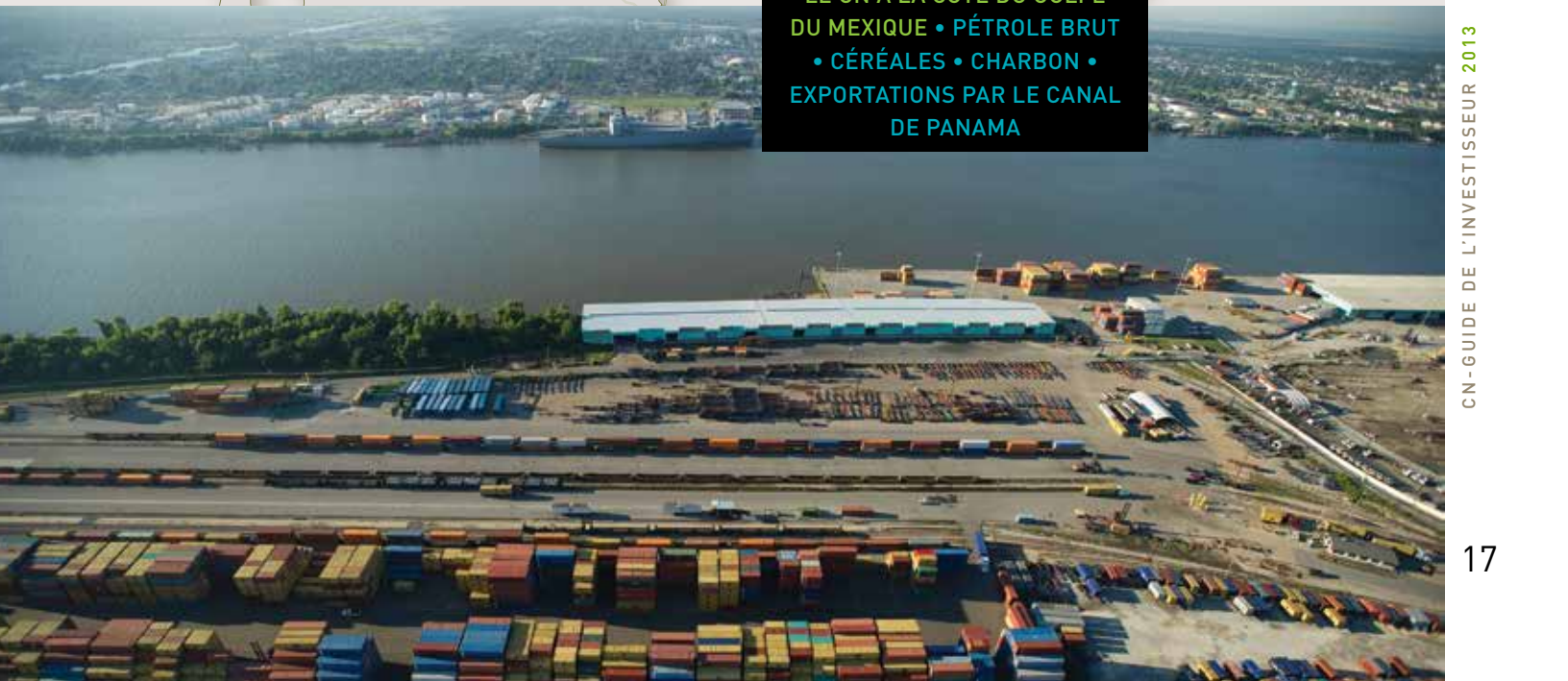
TIRER PARTI DE LA REPRISE DU SECTEUR DE L'HABITATION AUX ÉTATS-UNIS QUI FAVORISE LA CROISSANCE DU TRANSPORT DE BOIS D'ŒUVRE ET DE PANNEAUX ET DU TRAFIC DES CONTENEURS MARITIMES



METTRE À PROFIT LA RENAISSANCE DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE EN AMÉRIQUE DU NORD



TIRER PARTI DE L'ACCÈS QU'A LE CN À LA CÔTE DU GOLFE DU MEXIQUE • PÉTROLE BRUT • CÉRÉALES • CHARBON • EXPORTATIONS PAR LE CANAL DE PANAMA



CONSTITUTION D'UNE SOLIDE ÉQUIPE DE CHEMINOTS

Plus de 23 000 cheminots passionnés sont au cœur de la réussite du CN. Les membres du personnel qui travaillent dans les trains, dans les triages, sur les voies, dans les bureaux et dans les terminaux intermodaux font tous bénéficier le CN de leurs compétences essentielles au processus et jouent ainsi un rôle important dans le bon déroulement des activités de la Compagnie.

Le CN connaît actuellement un important renouvellement de son effectif. Il est donc plus important que jamais pour la Compagnie d'obtenir l'engagement du personnel à l'égard de l'excellence en exploitation et en service.

En raison de ces importants changements dans la composition de l'effectif, la Compagnie devra accentuer ses efforts afin de faire les bons choix à l'embauche, assurer une intégration réussie des recrues, les aider à établir des relations positives avec leurs collègues et favoriser leur progression et leur développement. Pour y parvenir, il faut une solide vision et une panoplie d'outils.



STRATÉGIE INTÉGRÉE DE GESTION DES TALENTS DU CN

La stratégie intégrée de gestion des talents comporte quatre volets : attirer, intégrer, établir des liens et développer. Elle est conçue pour permettre au CN d'attirer les bonnes personnes pour travailler au chemin de fer, d'assurer leur développement et de les retenir.

ATTIRER

- Évaluer l'adéquation au moyen de tests et d'entrevues
- Tirer parti des ambassadeurs s'occupant de recrutement et des réseaux des membres du personnel
- Embaucher en temps opportun en prévision des exigences futures

Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, un pourcentage important d'employés du secteur ferroviaire approchent de l'âge de la retraite. Ce défi présente de grandes possibilités pour le CN et pour les recrues qui se joindront à son effectif. Afin d'appuyer ses efforts en matière d'embauche, le CN a mis en place un système de recrutement multimodes qui inclut un modèle de planification des besoins en main-d'œuvre, des évaluations en ligne complétant son processus de sélection de candidats, des événements carrière, les médias sociaux, le programme Ambassadeurs du CN, qui permet aux cheminots chevronnés de la Compagnie de faire connaître à la prochaine génération de spécialistes talentueux les possibilités de carrière au CN, ainsi que les partenariats établis avec divers organismes, notamment des établissements d'enseignement et des universités de même que des associations professionnelles et de promotion de la diversité.

INTÉGRER

- Veiller à ce que les recrues suivent le programme d'intégration
- Évaluer l'expérience d'intégration des nouveaux cheminots en obtenant une rétroaction régulièrement
- Étendre la portée du programme pour assurer l'engagement des membres du personnel

Le CN déploie des efforts considérables pour assurer une intégration réussie des recrues à l'équipe. D'une durée de 18 à 24 mois, le programme d'intégration de la Compagnie permet au personnel du CN de connaître les nouvelles recrues. Ce programme fait en sorte que les nouveaux venus rencontrent leurs collègues cheminots, se familiarisent avec les activités du CN afin de mieux comprendre leur contribution à l'ensemble de l'entreprise et saisissent la pleine valeur de leurs fonctions et de leur rémunération globale.

ÉTABLIR DES LIENS

- Témoigner de la reconnaissance aux membres du personnel qui symbolisent vraiment *ce que le CN incarne*
- Favoriser la rétroaction et la participation
- Promouvoir des relations de collaboration avec les syndicats

La culture d'engagement du CN favorise les efforts visant à resserrer les liens avec les membres de son personnel et entre eux. Ces efforts incluent entre autres l'établissement de relations de collaboration avec les partenaires syndicaux, le suivi des griefs, divers outils de communication, des programmes de reconnaissance, les Journées familiales et les Journées de la diversité, mais également des sondages visant à prendre le pouls des membres du personnel à l'égard de certaines questions importantes pour eux et des programmes favorisant et soutenant financièrement leur engagement au sein de la collectivité.

DÉVELOPPER

- Informer les membres du personnel sur les activités et *ce que le CN incarne*
- Améliorer la formation technique et en leadership
- Assurer le transfert des connaissances

Former les meilleurs cheminots du secteur est une priorité pour le CN. Cette formation est importante pour la Compagnie, mais également pour les membres du personnel. La Compagnie a investi dans deux nouveaux centres de formation et a amélioré les programmes de formation technique et de développement du leadership. La Fiche individuelle des résultats de la performance du CN continue d'aider les cheminots à harmoniser leurs objectifs de performance personnels au plan d'entreprise de la Compagnie.

DE NOUVELLES INSTALLATIONS À L'APPUI DES EFFORTS ACCRUS DE LA COMPAGNIE EN MATIÈRE DE FORMATION

L'an dernier, le CN a annoncé le lancement d'un programme revitalisé de formation pour l'ensemble de l'entreprise, afin de combler les besoins d'apprentissage des membres actuels et futurs de son personnel. Deux nouveaux centres de formation modernes sont en cours de construction à Winnipeg, au Manitoba, et à Homewood, en Illinois, près de Chicago, et devraient amorcer leurs activités en 2014.

Les installations de Winnipeg et de Homewood pourront accueillir respectivement de 250 à 300 et de 100 à 125 membres du personnel en formation chaque semaine. Tant les nouvelles recrues que les cheminots d'expérience – des chefs de train et mécaniciens de locomotive aux superviseurs de premier niveau et aux autres membres du personnel – pourront recevoir une formation de pointe à ces établissements.

CN RELÈVE LE DÉFI LIÉ AU RENOUELEMENT DE SON EFFECTIF

Le renouvellement de l'effectif est un enjeu prioritaire pour le CN. Compte tenu des départs à la retraite, le CN a établi le taux d'attrition à 8 à 10 % par année, ce qui s'est déjà traduit par le renouvellement de près de la moitié de l'effectif du CN depuis 2010.

La Compagnie poursuit le recrutement intensif et la mise en place de nouvelles initiatives de formation à tous les niveaux pour faire face à ce changement démographique.

CONSTITUTION D'UNE SOLIDE ÉQUIPE DE CHEMINOTS

Les deux centres pourront offrir une formation pratique à l'intérieur, dans des laboratoires d'apprentissage dotés de matériel comme des simulateurs de conduite et des pupitres de CCF, et à l'extérieur, grâce à des installations équipées de matériel roulant spécialisé. Comme toujours, la formation intégrera la sensibilisation à la sécurité et à l'importance que lui accorde le CN.

RELATIONS DE TRAVAIL

CANADA

Au 30 juin 2013, l'effectif total du CN était de 16 536 personnes au Canada, dont 12 292 étaient syndiquées. Lorsqu'il y a lieu, la Compagnie négocie le renouvellement des conventions collectives avec les divers groupes de membres du personnel syndiqué. Le cas échéant, les conventions collectives demeurent en vigueur jusqu'à l'achèvement du processus de négociation, conformément au *Code canadien du travail*.

ÉTATS-UNIS

Au 30 juin 2013, le CN employait au total 7 389 personnes aux États-Unis, dont 5 851 étaient syndiquées. Le 22 juillet 2013, la Compagnie avait conclu des ententes avec des unités de négociation représentant tout le personnel syndiqué de la Grand Trunk Western Railroad Company, des sociétés de l'Illinois Central Railroad Company, des sociétés de la Wisconsin Central Ltd., de la Bessemer & Lake Erie Railroad Company et de la Pittsburgh and Conneaut Dock Company. Les ententes établies prévoient des moratoires, allant de 2010 à 2016, qui maintiennent le statu quo en ce qui concerne la convention collective visée pendant la durée de ces moratoires.

EN BREF

- En 2012, le CN a embauché 2 398 personnes, parmi près de 69 000 candidats ayant présenté une demande d'emploi.
- Le maintien de l'accent sur la formation en 2012 s'est traduit par un total de plus de 861 000 heures de formation, soit près de 35 heures en moyenne par membre du personnel.
- Le CN a été désigné parmi les 100 meilleurs employeurs au Canada pour 2014 (Mediacorp Canada Inc.), après avoir été nommé au palmarès des 10 cultures d'entreprise les plus admirées au Canada en 2012 (Waterstone Human Capital).



CONSTITUTION D'UNE SOLIDE ÉQUIPE DE CHEMINOTS

PERSONNEL SYNDIQUÉ – CANADA ET ÉTATS-UNIS

Au 30 juin 2013

CANADA

	NOMBRE	EXPIRATION
Personnel d'atelier, de bureau et de l'Intermodal	3 779	31 décembre 2014
Personnel d'entretien de la voie	2 916	31 décembre 2014
Mécaniciens de locomotive	1 630	31 décembre 2014
Contrôleurs de la circulation ferroviaire	198	31 décembre 2014
Signalisation et communications	700	31 décembre 2016
Chefs de train et coordonnateurs de triage	2 981	22 juillet 2016*
Agents spéciaux	69	31 décembre 2017
Autres	19	

ÉTATS-UNIS

Mécaniciens, chefs de train et coordonnateurs de triage	1 551
Personnel d'entretien de la voie	1 368
Mécaniciens de locomotive	1 030
Personnel d'atelier	986
Commis	380
Signalisation et communications	361
Autres	175

EFFECTIF DU CN

Au 30 juin 2013

	CANADA	É.-U.	TOTAL
Tout le personnel	16 536	7 389	23 925
Personnel syndiqué	12 292	5 851	18 143
Personnel non syndiqué	4 244	1 538	5 782

* Le 31 octobre 2013, le CN a conclu une entente de principe en vue de la conclusion d'une convention collective, qui doit être ratifiée.



ENGAGEMENT RESPONSABLE

Le CN a pour objectif d'être le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord en établissant et en encourageant une culture de la sécurité sans compromis. Cette culture est essentielle pour assurer un leadership soutenu à cet égard. Rien ne compte davantage pour le CN que la sécurité de ses activités. Le succès à long terme du CN est également lié à sa contribution à un avenir durable. Étant un important maillon de la chaîne d'approvisionnement mondiale, le CN s'efforce de soutenir la croissance à long terme au bénéfice de tous les intervenants et vise à être reconnu comme l'une des sociétés de transport les plus performantes et les plus durables du monde.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Le CN investit considérablement dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel afin de renforcer sa culture de la sécurité. Compte tenu de l'intégration de milliers de recrues au CN, le renforcement de la culture de la sécurité de la Compagnie demeurera un élément d'une importance capitale.

Le souci de la sécurité est présent dans chaque aspect des activités du CN, que ce soit dans la cabine des locomotives, le long de la voie, dans les ateliers, les bureaux administratifs ou la salle du conseil.

Les objectifs de sécurité du CN sont toujours ambitieux, et cela est impératif. Cette obligation est liée à la nature de la philosophie d'amélioration continue qui sous-tend son objectif d'être le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord.

L'amélioration à long terme du CN en matière de sécurité tient à des investissements majeurs continus dans l'infrastructure, à des processus de sécurité rigoureux et aux efforts incessants axés sur la formation du personnel et la sensibilisation à la sécurité.

Le Système de gestion de la sécurité (SGS) du CN intègre la sécurité dans les activités quotidiennes et met l'accent sur des initiatives liées aux aspects clés suivants : le personnel, les processus, la technologie et les investissements.



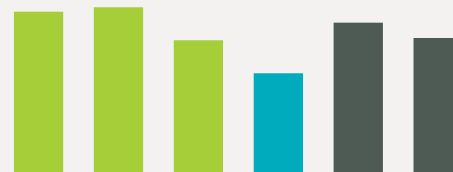
Taux de blessures corporelles selon la FRA ¹⁾
Blessures par 200 000 heures-personnes

1,72	1,55	1,42	1,23	1,40	1,42
2010	2011	2012	Cible 2013	S1 2012	S1 2013



Taux d'accidents de trains selon la FRA ¹⁾
Accidents par million de trains-milles

2,23	2,25	2,10	1,95	2,18	2,11
2010	2011	2012	Cible 2013	S1 2012	S1 2013



¹⁾ Selon les critères de divulgation de la Federal Railroad Administration (FRA)

LE PERSONNEL

Le CN continue d'investir considérablement dans sa culture de la sécurité grâce à des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel.

Culture de la sécurité : Le CN est le seul chemin de fer en Amérique du Nord qui mesure sa culture de la sécurité; il évalue sa performance à cet égard au moyen de sondages auprès des membres du personnel et d'évaluations des risques. Transports Canada et les groupes de travail œuvrant à l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont reconnu la nature innovatrice des initiatives de la Compagnie dans ce domaine.

Voici certaines de ces initiatives : des sommets sécurité dirigés par les cadres, une formation pratique intensive, le programme de formation Campus CN qui comprend des activités de formation technique et de développement du leadership, un nouveau programme de formation des chefs de train, un programme amélioré de formation en milieu de travail. En outre, deux nouveaux centres de formation sont en cours de construction à Winnipeg, au Manitoba, et à Homewood en Illinois, près de Chicago, et devraient amorcer leurs activités en 2014.

L'engagement des membres du personnel est un élément fondamental du SGS du CN. Ainsi, ces derniers sont encouragés à communiquer continuellement entre eux pendant l'exécution des tâches, ce qui constitue une mesure additionnelle de sécurité.

Comités de santé et de sécurité : Le CN offre du soutien à 106 comités conjoints syndicaux-patronaux de santé et de sécurité au moyen de formations, de cours sur l'évaluation des risques et d'aide pour l'élaboration des plans d'action annuels visant l'élimination des principales causes d'accidents et de blessures. Le CN a prévu une page intranet pour ces comités, qui regroupe les procès-verbaux des réunions, les plans d'action, les évaluations des risques et les documents traitant des principaux enjeux en matière de sécurité.

PROCESSUS

Les initiatives en matière de processus du CN visent à intégrer systématiquement la sécurité à toutes les activités du chemin de fer et à mettre l'accent sur les principales causes d'accidents et de blessures.

Plan de gestion de la sécurité : Ce plan aide le personnel de supervision à comprendre les composantes du Système de gestion de la sécurité qu'ils doivent mettre en œuvre ou communiquer à l'échelle locale. Le CN a élargi les « Attentes envers les leaders



Taux d'accidents à déclarer au BST (Canada) ¹⁾

Accidents par million de trains-milles – Total pour le Canada

2010	2011	2012	Cible 2013	S1 2012	S1 2013
7,97	7,33	6,55	5,65	6,43	6,18



1) Bureau de la sécurité des transports

en sécurité », une norme s'appliquant dans tout le réseau à l'intention des directeurs généraux, des surintendants et des leaders fonctionnels. Le Plan de gestion de la sécurité du CN constitue une pratique exemplaire dans le secteur au Canada et il a été intégré dans le « Guide sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire » de Transports Canada.

Participation des représentants du personnel : Le CN accorde une grande importance à l'apport de son personnel et de ses représentants syndicaux en matière de sécurité. La Compagnie donne suite à de nombreuses recommandations clés formulées par ces derniers, dont la mise en place d'un programme de reconnaissance à l'intention des comités de santé et de sécurité.

Marchandises dangereuses et interventions d'urgence : Le groupe Marchandises dangereuses du CN prend constamment des mesures pour accroître le niveau de préparation et de protection du réseau de la Compagnie en accordant une attention particulière à la sécurité, au respect des exigences réglementaires et à l'efficacité

des interventions d'urgence. Le groupe soutient également le programme TRANSCAER^{MD} (Transportation Community Awareness and Emergency Response), une initiative de formation des équipes d'intervention dans les collectivités situées à proximité des lignes ferroviaires servant au transport de marchandises dangereuses. Plus de 50 intervenants Marchandises dangereuses qualifiés offrent du soutien en matière d'interventions d'urgence dans l'ensemble du réseau du CN. En 2012, les membres de l'équipe Marchandises dangereuses ont participé à 262 événements TRANSCAER^{MD} dans tout le réseau, ayant permis d'offrir une formation essentielle à 4 425 pompiers, policiers et autres premiers intervenants des collectivités qui pourraient devoir faire face à des situations mettant en cause des marchandises dangereuses. De plus, le CN a remporté le National Achievement Award du programme TRANSCAER^{MD} en 2012.

Gestion responsable^{MD} (Association canadienne de l'industrie de la chimie et American Chemistry Council) : Le CN est un fier partenaire du programme Gestion responsable^{MD} depuis 1998 et, à ce titre, il s'engage à améliorer continuellement les aspects santé, sécurité et environnement. La vérification des systèmes de gestion dans le cadre du programme Gestion responsable^{MD} vient tout juste d'être achevée avec succès.

Système eRailSafe : Le programme permet de recueillir, de contrôler et de vérifier des renseignements importants sur les entrepreneurs et d'en faire le suivi, en plus de faciliter la formation et les examens sur la sensibilisation à la sécurité. Il constitue une amélioration au Processus de sécurité à l'intention des entrepreneurs du CN.

CULTURE DE LA SÉCURITÉ : RENFORCER LES PRATIQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

La sécurité de son exploitation et des collectivités où il exerce ses activités est primordiale pour le CN. L'accident du train de la Montreal, Maine and Atlantic Railway survenu à Lac-Mégantic, au Québec, a été le plus dévastateur depuis de nombreuses décennies et a constitué un triste rappel pour le secteur ferroviaire que la sécurité et la prévention doivent être des priorités absolues. S'appuyant sur ses directives déjà rigoureuses en matière d'immobilisation des trains, le CN a révisé ses pratiques en matière de sécurité afin d'en assurer la conformité aux nouvelles normes réglementaires canadiennes et américaines sur le transport des marchandises dangereuses. Les nouvelles règles visent à accroître l'efficacité des méthodes d'immobilisation des trains et la sécurité dans l'ensemble du secteur ferroviaire. Le CN a pour politique de respecter ou de surpasser toutes les exigences réglementaires. L'amélioration à long terme du CN en matière de sécurité est aussi attribuable à des investissements dans l'infrastructure, à l'inspection rigoureuse des voies et des trains et à ses efforts soutenus axés sur la formation du personnel et la sensibilisation à la sécurité. Le CN communique aux organismes d'intervention d'urgence des collectivités de l'information sur les marchandises qui passent par leur territoire et travaille étroitement avec ceux-ci dans le cadre du programme TRANSCAER^{MD}. Cette information permet aux collectivités de comprendre l'acheminement des marchandises dangereuses et facilite les interventions en cas d'incident.

Vérifications de sécurité : Le CN effectue des vérifications de sécurité à trois niveaux, soit des vérifications intégrées, des vérifications régionales et fonctionnelles et des vérifications locales. Le CN utilise les vérifications intégrées afin de mesurer la culture de la sécurité – une première dans le secteur. Le processus de suivi des vérifications de la Compagnie vise à s’assurer que les mesures recommandées ont été mises en œuvre et qu’elles sont bien appliquées. En 2012, le personnel de supervision a effectué près de 400 000 contrôles d’exécution des tâches et observations des activités d’exploitation. Ces contrôles et observations encouragent le respect des pratiques et politiques sur la sécurité ainsi que des règles d’exploitation et permettent d’offrir au personnel un renforcement positif et du coaching pour favoriser l’amélioration.

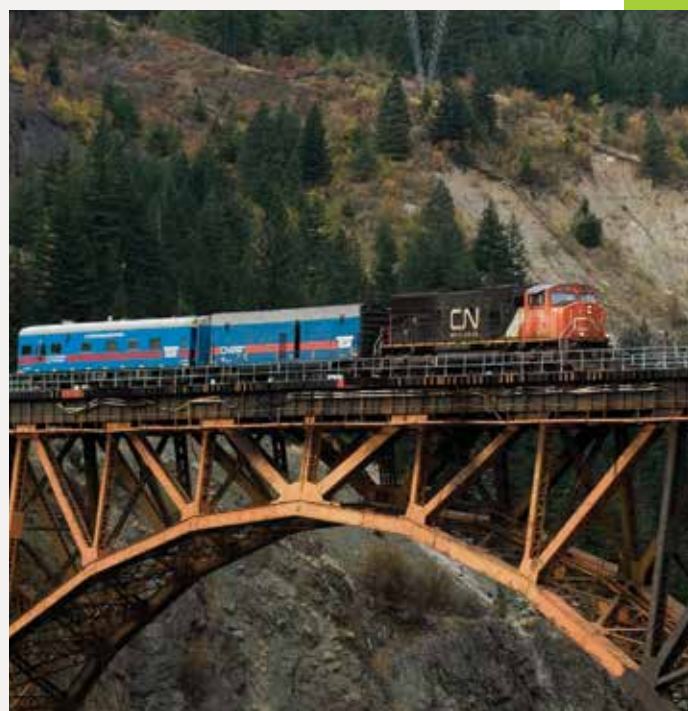
Évaluations des risques : Ces évaluations permettent aux membres du personnel du CN de prendre conscience des risques potentiels afin d’être en mesure de prévenir ou de réduire au minimum les risques de blessures ou d’accidents. Elles sont exécutées pendant toute l’année avec la participation des comités de santé et de sécurité. Des évaluations des risques locales sont également effectuées sur le terrain au moyen du processus d’évaluation des risques liés aux activités sur le terrain du CN. Le CN met à jour régulièrement les pages Web sur la sécurité et la réglementation afin de fournir des renseignements importants sur la sécurité aux utilisateurs sur le terrain.

TECHNOLOGIE ET INVESTISSEMENTS

En 2013, le CN a affecté environ 2 G\$ aux programmes de dépenses en immobilisations, dont plus de 1,1 G\$ à l’infrastructure des voies pour le maintien de l’exploitation sécuritaire du chemin de fer et l’amélioration de la productivité et de la fluidité du réseau, ce qui inclut le remplacement de rails, de traverses et d’autres composants de voies de même que la réfection de ponts. Le CN utilise aussi divers outils technologiques pour surveiller l’état de la voie et du matériel roulant, adoptant ainsi une approche proactive en vue de réduire les risques au minimum. La technologie de détection en voie du CN, à l’avant-garde du secteur, favorise l’amélioration du service, de la sécurité et de la fiabilité.

Ingénierie : Le CN a recours à une vaste gamme d’innovations technologiques pour assurer la surveillance de ses voies, notamment :

- la détection des défauts par ultrasons;
- l’engin TEST, utilisé pour détecter les irrégularités de la voie et planifier les programmes à long terme de remplacement des rails; et
- l’initiative *Ingénierie de précision* de la Compagnie visant à regrouper de nombreux processus distincts de l’Ingénierie en un seul système informatique.



ENGAGEMENT RESPONSABLE

Mécanique : Le renouvellement du parc de locomotives aide le CN à améliorer la sécurité et la fiabilité et à réduire la consommation de carburant et les gaz d'échappement. La Compagnie continuera de mettre à l'essai des locomotives alimentées au gaz naturel liquéfié (GNL), qui pourraient constituer un moyen pour le CN de faire progresser son programme de développement durable et de réduire les émissions. Le CN utilise aussi les outils suivants :

- les systèmes de détection en voie, soit les détecteurs de boîtes chaudes, de roues chaudes et de pièces traînantes;
- les détecteurs de défauts de roues (WILD) : qui détectent les méplats et les autres imperfections des roues pouvant être à l'origine de dommages aux roues ou aux rails. Le CN dispose du réseau de détecteurs WILD le plus étendu et le plus dense en Amérique du Nord;
- les systèmes de détection par visionique : de tels systèmes fournissent des mesures



détaillées du profil des roues et des photos de trains roulant jusqu'à 60 milles à l'heure;

- les permis d'occuper la voie électronique (système eTOP) : grâce à ce système, les membres du personnel de l'Ingénierie peuvent demander et recevoir des permis d'occuper la voie (POV) électroniques des contrôleurs de la circulation ferroviaire, au moyen d'ordinateurs portables ou de logiciels spéciaux. Le système eTOP contribue à améliorer la sécurité en réduisant les risques d'erreurs de transcription.

Transport : De nombreuses innovations permettent au CN d'optimiser sa performance, notamment :

- la traction répartie (TR), qui améliore le rendement du carburant et la conduite des trains. Grâce à la TR, une locomotive peut être placée à n'importe quel endroit au milieu d'un train marchandises et être télécommandée depuis la locomotive de tête. La TR permet également d'exploiter des trains plus longs par temps froid;
- la technologie de l'Optimiseur de parcours, un régulateur de vitesse intelligent qui règle automatiquement les paramètres du manipulateur des locomotives de façon optimale en fonction de la configuration topographique;
- les simulateurs de conduite, qui sont des outils précieux pour la formation des mécaniciens de locomotive;
- la technologie Wi-Tronix, qui fournit des données instantanées permettant au CN de surveiller la performance du parc de locomotives partout dans le réseau, de réagir en temps opportun en cas de problème et d'analyser rapidement les causes des incidents;
- les règles de formation des trains : le CN utilise l'analyse des données et l'approche fondée sur le risque pour mettre au point les règles de formation des trains à l'échelle du réseau;
- la commande intégrale des trains (CIT), qui a pour fonction de surveiller et de réguler les mouvements de trains afin d'éviter les collisions entre ceux-ci.

ENGAGEMENT RESPONSABLE

Le succès à long terme du CN est lié à la façon dont il contribue à un avenir durable. La Compagnie est déterminée à assurer la sécurité de son personnel, des collectivités où elle exerce ses activités et de l'environnement ainsi qu'à offrir à ses clients un service efficace et fiable afin de les aider à prospérer sur les marchés mondiaux. Elle est aussi déterminée à offrir à son personnel un milieu où il fait bon travailler.

Le CN renforce son engagement à l'égard de l'exploitation durable depuis de nombreuses années. La Compagnie est d'avis que les avantages économiques et environnementaux que présente le rail font partie intégrante des efforts déployés pour relever des défis comme la prévention de la pollution, la réduction des gaz à effet de serre (GES) et la conservation des ressources naturelles.

La politique environnementale du CN porte sur divers aspects de ses activités et sert de support à sa stratégie environnementale et à son Plan d'action sur le développement durable. La Compagnie a recours à une combinaison d'experts, de procédures de gestion de l'environnement, de formation et de vérifications visant le personnel et les entrepreneurs et de préparation aux situations d'urgence pour contribuer à garantir l'exercice de ses activités dans le respect du milieu naturel.

La gérance environnementale est une composante importante des activités du CN. La Compagnie met l'accent sur la réduction de ses émissions et de sa consommation d'énergie de même que sur la gestion des déchets, de la biodiversité et des terrains. Les spécialistes du CN dans de nombreuses disciplines (biologie, génie de l'environnement et évaluation de sites) mettent en œuvre la stratégie de la Compagnie en matière d'environnement. Ils se chargent entre autres d'assurer un suivi régulier de la performance environnementale du CN au Canada et aux États-Unis et de veiller ainsi à la conformité, de cerner les enjeux environnementaux propres à l'entreprise et de les gérer conformément à la Politique en matière d'environnement.

Le chemin de fer est le mode de transport terrestre de marchandises le plus économe en énergie : en fait, le transport par train est de quatre à six fois plus écoénergétique que le transport par camion. La meilleure façon pour le CN d'avoir une incidence positive sur l'environnement consiste à améliorer constamment l'efficacité de son exploitation en vue de réduire son bilan carbone.

Le comité interfonctionnel sur le développement durable du CN se réunit chaque trimestre pour harmoniser les priorités en matière de développement durable avec la stratégie commerciale et il interagit avec le Comité de l'environnement, de la sûreté et de la sécurité du Conseil.



ENGAGEMENT RESPONSABLE

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS ET DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE EN VUE DE RÉDUIRE LE BILAN CARBONE

ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Comme près de 85 % des émissions de GES du CN proviennent de l'exploitation ferroviaire, leur réduction est une constante priorité.

Aujourd'hui encore, comme au cours des années passées, l'*exploitation ferroviaire précise* du CN exigeant moins d'actifs, l'acquisition de locomotives écoénergétiques, les améliorations techniques aux locomotives, l'innovation en matière d'efficacité dans les triages et les pratiques d'économie de carburant contribuent à la réduction du bilan carbone de la Compagnie.

NAVIRES ET VÉHICULES

LE CDLI CANADA 200 DU CDP

Le CN continue d'être reconnu comme un chef de file quant à la qualité des données liées au changement climatique qu'il a communiquées au marché international par l'entremise du Carbon Disclosure Project (CDP), le seul système mondial de divulgation de données environnementales. Le CN a figuré au CDLI (Climate Disclosure Leadership Index) Canada 200 du Carbon Disclosure Project (CDP) pour la quatrième année consécutive. Cet indice annuel inclut les 200 plus grandes sociétés inscrites à la Bourse de Toronto (Canada 200) qui ont adopté une approche dynamique à l'égard de la divulgation des données liées au changement climatique.



Afin de réduire son bilan carbone dans ce segment, le CN étend l'excellence en exploitation de son parc ferroviaire aux autres véhicules utilisés dans ses activités quotidiennes.

Les émissions produites par les parcs de véhicules du CN, qui comprennent notamment les camions intermodaux et les véhicules de la Compagnie, et par sa flotte de navires représentent environ 8 % de l'ensemble des émissions de carbone de la Compagnie. Parmi les initiatives en cours visant à réduire ce pourcentage, on peut citer l'accroissement de l'efficacité du parc de camions, la modernisation du parc de véhicules de service et l'amélioration des pratiques de la flotte de navires, soit entre autres, le remplacement d'au moins un moteur des navires afin d'améliorer le rendement énergétique et de réduire les émissions.

GESTION DES IMMEUBLES

Au cours des dernières années, le CN a intensifié ses efforts visant l'amélioration de l'efficacité énergétique de ses immeubles, l'intégration d'éléments de conception écologique dans les nouveaux immeubles et triages et la création de systèmes TI durables. Sa plus récente initiative dans ce domaine est le nouveau Parc logistique de Calgary.

Chaque jour, la Compagnie continue de chercher des occasions de réduire sa consommation d'énergie et met en place des programmes de réduction de la consommation dans ses bâtiments et triages.

AU-DELÀ DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE – AUTRES INITIATIVES STRATÉGIQUES

Le CN cherche sans cesse à améliorer le service et la productivité. La Compagnie croit que des solutions novatrices en matière de chaîne d'approvisionnement favoriseront l'essor d'une économie à plus faibles émissions de carbone et la sensibilisation accrue des expéditeurs quant aux grands avantages écologiques du rail. Que ce soit par des initiatives liées à l'obtention de crédits carbone, à la vitesse sur le réseau et à l'efficacité des trains ou à la fiabilité des activités premier mille – dernier mille et à la sécurité, le CN continue de rechercher des façons d'aider ses clients à tirer parti de l'incidence positive du transport par rail.



GESTION DES DÉCHETS

Le CN est engagé à assurer une gestion durable des ressources et il est conscient que la réduction au minimum des déchets produits par ses activités jouera un rôle important dans ses efforts de conservation des ressources. C'est pourquoi la Compagnie prend les mesures nécessaires pour éviter la pollution et pour conserver, recycler et utiliser rationnellement les ressources naturelles nécessaires à ses activités.

Le CN soutient des initiatives de prévention de la production de déchets à la source et a déjà amorcé des programmes visant à réduire les matériaux excédentaires et les déchets dangereux. La Compagnie s'emploie à réduire la quantité de déchets envoyés dans des décharges et des sites d'enfouissement de déchets dangereux en prolongeant la vie utile des matériaux. Le CN a entrepris, à cet égard, divers projets de réutilisation des traverses, des eaux usées et des liquides de refroidissement des moteurs. Dans l'ensemble de la Compagnie, divers programmes de recyclage ayant pour objectif de réduire la quantité de déchets envoyés à la décharge sont en place.

GESTION DE LA BIODIVERSITÉ ET DES TERRAINS

Le réseau du CN, qui relie trois côtes en Amérique du Nord, traverse une grande variété d'habitats naturels, dont des parcs nationaux, des forêts, des prairies et des milieux humides. Les programmes continus de formation environnementale du CN sont conçus dans le but d'éduquer, de former et de motiver le personnel et les entrepreneurs à exercer leurs activités en respectant l'environnement. Dans le but de prévenir et de corriger les impacts sur les écosystèmes et la biodiversité, le CN effectue des évaluations environnementales et mène des programmes de protection de la biodiversité et des écosystèmes, de nettoyage et de restauration.

LE DJSI WORLD

Les pratiques de développement durable de la Compagnie lui ont valu une place au sein du Dow Jones Sustainability Index (DJSI) World en tant que leader dans la catégorie du secteur du transport et de l'infrastructure du transport. C'est la deuxième année consécutive que le CN figure au DJSI World et la cinquième année d'affilée, au DJSI North American.

L'indice DJSI utilise une approche « meilleure de sa catégorie » pour évaluer les chefs de file de chaque secteur sur le plan de la durabilité, à l'échelle régionale et mondiale. Chaque année, les entreprises sont choisies en fonction d'une analyse approfondie de leur performance économique, environnementale et sociale, et cette évaluation porte sur des aspects comme la gouvernance d'entreprise, la gestion des risques, l'image de marque, les mesures d'atténuation en matière de changements climatiques, les normes associées à la chaîne d'approvisionnement et les pratiques de travail.

MEMBER OF
Dow Jones
Sustainability Indices
 In Collaboration with RobecoSAM

ENGAGEMENT RESPONSABLE



RÉGLEMENTATION : TRAVAILLER EN COLLABORATION AVEC LES GOUVERNEMENTS CANADIEN ET AMÉRICAIN

Les chemins de fer au Canada et aux États-Unis sont régis par des règlements détaillés visant les aspects économiques, la sécurité et la sûreté. Le CN collabore étroitement avec divers organismes des gouvernements fédéraux et des provinces, États et municipalités.

CANADA

Au Canada, la réglementation sur la sécurité relève de Transports Canada, qui applique la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ainsi que la portion ferroviaire d'autres lois et règlements relatifs à la sécurité.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses est chargée de surveiller l'application de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* qui établit des règles et normes à cet égard.

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont régies, en matière de réglementation économique, par l'Office des transports du Canada en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*.

Voici certaines dispositions réglementaires d'importance adoptées récemment :

- Le 26 juin 2013, le gouvernement a adopté le projet de loi C-52, qui confère aux expéditeurs le droit à une entente au sujet du niveau de service devant être offert par une compagnie de chemin de fer. Le projet de loi C-52 prévoit aussi que ce niveau de service peut être établi au moyen d'un processus d'arbitrage en cas d'échec des négociations commerciales entre les parties. Un expéditeur ne peut se prévaloir du processus d'arbitrage pour une question qui fait l'objet d'un accord écrit entre lui et la compagnie de chemin de fer ou pour un transport faisant l'objet d'une décision rendue en vertu du processus d'arbitrage final.
- Le 23 juillet 2013, à la suite d'un important déraillement à Lac-Mégantic, au Québec impliquant un chemin de fer secondaire non lié, le ministre fédéral des Transports a émis une injonction en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* du Canada dans le but d'accroître l'efficacité des procédures d'immobilisation des trains et la sécurité dans l'ensemble du secteur ferroviaire au Canada et d'aider à réduire le risque de mouvements accidentels des trains qui pourraient provoquer des accidents catastrophiques. Transports Canada a aussi émis un arrêté enjoignant toute compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale d'élaborer et, le cas échéant, de modifier des règles concernant l'immobilisation des locomotives sans surveillance ainsi que les exigences relatives au nombre d'employés présents. Le CN a révisé ses politiques de sécurité relatives aux trains laissés sans surveillance et a rajusté ses pratiques en matière de sécurité afin de se conformer à l'arrêté de Transports Canada.

ÉTATS-UNIS

La réglementation sur la sécurité ferroviaire aux États-Unis relève de la Federal Railroad Administration (FRA), qui applique la *Federal Railroad Safety Act* ainsi que la portion ferroviaire d'autres lois et règlements relatifs à la sécurité.

Des règles et des normes, adoptées aux termes de divers règlements sur la sécurité ferroviaire, régissent l'exploitation ferroviaire, la sécurité des voies, les wagons, les locomotives, les dispositions sur les heures de travail et de repos, les passages à niveau et d'autres questions.

Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation économique du Surface Transportation Board (STB).

PROTECTION

En matière de protection, la Compagnie est assujettie à la réglementation de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Aux États-Unis, les questions de protection sont supervisées par la *Transportation Security Administration*, qui fait partie du *Department of Homeland Security* (DHS) des États-Unis, et par la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* qui, comme la FRA, relève du *Department of Transportation* des États-Unis. La protection à la frontière relève du Bureau of Customs and Border Protection des États-Unis, qui fait partie du DHS. Le CN fait preuve de leadership depuis longtemps en matière de sécurité, grâce à sa participation au partenariat commercial transfrontalier antiterroriste (C-TPAT) du *Bureau of Customs and Border Protection* des États-Unis ainsi que du programme Partenaires en protection (PEP) de l'ASFC.

GOVERNANCE D'ENTREPRISE

Le CN est résolu à adhérer aux normes les plus élevées qui soient en matière de pratiques de gouvernance. Ces pratiques ont pour but d'aider la Compagnie à atteindre son principal objectif, qui est d'accroître à long terme la valeur pour les actionnaires. Le CN est reconnu comme un chef de file par des autorités et des experts respectés en matière de gouvernance. Il a notamment obtenu le Prix de la meilleure gouvernance d'entreprise décerné par l'*IR Magazine Canada* à deux reprises. En outre, en 2011, le CN a reçu de la Coalition canadienne pour une saine gestion des entreprises le prix Gavel récompensant l'excellence de la communication de l'information sur les pratiques du Conseil en matière de gouvernance et sur les administrateurs et en 2012, le prix Gavel récompensant la meilleure communication de l'information en ce qui a trait à l'approche en matière de rémunération des dirigeants. Le CN croit que son approche rigoureuse et diligente de la gouvernance d'entreprise est un important élément de la réussite continue de la Compagnie.

La Compagnie s'efforce de faire partie des chefs de file nord-américains sur le plan de la gouvernance d'entreprise. Elle a mis en place de nombreuses structures de gouvernance et apporté diverses innovations aux processus, notamment :

- un manuel de gouvernance d'entreprise exhaustif;
- un Conseil composé de douze membres indépendants sur 13 et d'un président du Conseil indépendant;
- une conformité volontaire précoce à la loi Sarbanes-Oxley de 2002 des États-Unis, une politique de vote à la majorité des voix pour l'élection des administrateurs, une marche à suivre pour l'évaluation approfondie de la performance des administrateurs, des présidents de comités et du président du Conseil, incluant l'élaboration d'une grille de compétences à des fins de sélection;
- des mécanismes permettant au personnel et aux autres intéressés de signaler en toute confidentialité leurs préoccupations relativement à la comptabilité, aux vérifications ou à l'éthique commerciale; et
- un code de conduite établissant et régissant les normes d'éthique professionnelle à suivre par tous les membres du personnel.

Le CN vise à créer un cadre de gouvernance d'entreprise qui soit cohérent et intégré, tout en favorisant l'esprit d'innovation chez les membres du personnel et de la direction. Le CN est très fier des bons résultats obtenus en matière de gouvernance d'entreprise au cours de la dernière décennie, ainsi que des prix et de la reconnaissance qu'il a reçus dans ce domaine.



UTILISER LES LIQUIDITÉS ET RÉCOMPENSER NOS ACTIONNAIRES

Flux de trésorerie disponibles *

En millions de dollars

1 122	1 175	1 006	703	437
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



* Se reporter à la page 98 où est établi un rapprochement de mesures de calcul non conformes aux PCGR.

La Compagnie est déterminée à créer de la valeur pour ses actionnaires, en s'efforçant d'offrir une performance financière durable grâce à une croissance rentable de son chiffre d'affaires, de solides flux de trésorerie disponibles et un rendement du capital investi soutenu.

Les flux de trésorerie disponibles sont principalement réinvestis dans l'entreprise, et en priorité dans la sécurité et l'intégrité du réseau. Le CN affecte également des capitaux au soutien de ses nombreuses initiatives de croissance et de productivité et de l'ensemble de son programme stratégique.

Le CN s'efforce également de remettre de la valeur aux actionnaires par le versement de dividendes et les programmes de rachat d'actions. Les dividendes versés par le CN ont augmenté chaque année depuis son premier appel public à l'épargne en 1995, augmentant au taux annualisé de 16 % pendant cette période. Les programmes de rachat d'actions sont un autre moyen de récompenser les actionnaires. Grâce à la

combinaison de ces deux volets, le CN a remis une valeur de 7 G\$ à ses actionnaires au cours de la période de cinq ans terminée en 2012. La solide augmentation du cours de l'action de la Compagnie a également contribué à la création de valeur pour les actionnaires au cours de la même période.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Le programme stratégique du CN repose sur quelques orientations clés : exercer ses activités de façon sécuritaire et responsable, favoriser l'excellence en matière d'exploitation et de service, assurer une croissance plus rapide que l'économie sous-jacente et atteindre ces objectifs à un faible coût marginal. Les dépenses en immobilisations visent à soutenir chacune de ces orientations. En affectant des capitaux à la voie et au chemin de roulement, la Compagnie peut maintenir la sécurité et l'intégrité de ses installations, accroître la fluidité de son exploitation et assurer sa croissance de façon efficace. En investissant dans le matériel roulant, la Compagnie peut tirer parti de locomotives modernes et économes en carburant, améliorer la productivité de ses trains et saisir les occasions de croissance qu'offre le marché. Les investissements stratégiques du CN en technologie de l'information

ont joué un rôle déterminant dans le soutien de l'*exploitation ferroviaire précise*. L'accès à de l'information exacte, en temps opportun, constitue une base cruciale aux efforts continus de la Compagnie visant à intégrer innovation et efficacité au service,

Dépenses en immobilisations

En millions de dollars (y compris les contrats de location-acquisition)

1 718	1 712	1 825	2 000	630	683
2010	2011	2012	2013*	S1 2012	S1 2013



* Estimation

UTILISER LES LIQUIDITÉS ET RÉCOMPENSER NOS ACTIONNAIRES

au contrôle des coûts, à l'utilisation des actifs, à la sécurité et à l'engagement du personnel.

Au cours des cinq derniers exercices terminés en 2012, le CN a affecté plus de 8 G\$ à l'amélioration des immobilisations. En 2012, les dépenses en immobilisations du CN, y compris les contrats de location-acquisition, se sont chiffrées à 1,825 G\$. En 2013, la Compagnie prévoit investir environ 2 G\$ dans ses programmes d'immobilisations, dont plus de 1,1 G\$ seront affectés à l'infrastructure des voies pour continuer à exploiter un chemin de fer sécuritaire et pour améliorer la productivité et la fluidité du réseau.

VOIE ET CHEMINS DE ROULEMENT

Les dépenses engagées pour remplacer ou moderniser l'infrastructure des voies de base sont généralement planifiées et programmées à l'avance, et les travaux sont exécutés par le personnel de l'Ingénierie de la Compagnie. En 2011 et en 2012, environ 90 % des dépenses en immobilisations de la catégorie Voie et chemin de roulement ont été consacrées au renouvellement de l'infrastructure des voies de base.

Ces dépenses incluent le remplacement de rails, de traverses et d'autres composants de voies, ainsi que la réfection de ponts. Ces initiatives, de pair avec les investissements du CN dans des voies d'évitement plus longues au fil des ans, offrent des économies par train-mille, permettent d'exploiter efficacement des trains longs et réduisent l'usure des rails et des roues.

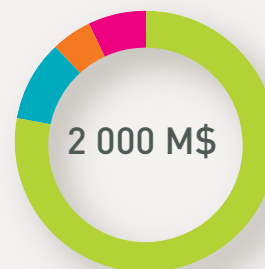
Voici certaines des initiatives d'importance récentes :

- un programme de prolongement des voies d'évitement du CN dans le nord de la Colombie-Britannique, en Alberta et dans le nord de l'Ontario;
- la réalisation des tronçons en voie double sur la ligne principale du CN en Saskatchewan et l'ajout de signaux sur sa ligne principale en Alberta afin d'accélérer le mouvement des trains;
- la poursuite des améliorations au triage Kirk à Gary, en Indiana, et à la ligne de l'ancien Elgin, Joliet & Eastern Railway ainsi que l'accroissement de la capacité du triage et l'ajout de voies d'évitement dans la région de Baton Rouge, en Louisiane;
- l'investissement de 100 M\$ dans le corridor Edmonton-Winnipeg, qui inclut la modernisation de la ligne ferroviaire du nord des Prairies, notamment le renouvellement de traverses et de rails ainsi que la construction de nouvelles voies d'évitement. Cette ligne pourra ainsi absorber le trafic ferroviaire accru qui y est prévu et devenir, au besoin, une « soupape » importante pour le corridor de voie principale situé plus au sud, ce qui améliorera la capacité et la résilience du réseau de la Compagnie.

MATÉRIEL ROULANT

Les investissements du CN dans le matériel roulant ont dépassé les 200 M\$ en 2012. Ces investissements ont contribué à accélérer le renouvellement du parc et à rehausser la qualité de ce dernier afin de satisfaire aux exigences des clients.

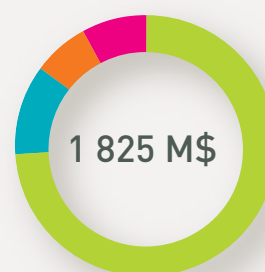
La productivité des trains est améliorée grâce à l'acquisition de locomotives plus économes en carburant que celles qu'elles remplacent, ce qui permettra aussi d'accroître la fiabilité du service à la clientèle et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Une partie des locomotives acquises sont équipées de moteurs de traction à courant alternatif (CA), une première pour le CN. De plus, les locomotives peuvent fonctionner en traction répartie (TR), ce qui permet à la Compagnie d'exploiter des trains plus longs et plus efficaces, surtout par temps froid. La TR permet aussi



Dépenses en immobilisations prévues en 2013

% du total (y compris les contrats de location-acquisition)

78	Voie et chemins de roulement
10	Matériel roulant
5	TI et systèmes
7	Autres



Dépenses en immobilisations en 2012

% du total (y compris les contrats de location-acquisition)

74	Voie et chemins de roulement
11	Matériel roulant
7	TI et systèmes
8	Autres

UTILISER LES LIQUIDITÉS ET RÉCOMPENSER NOS ACTIONNAIRES

d'améliorer la conduite des trains, réduisant les ruptures d'attelage et améliorant la sécurité des activités dans son ensemble.

En 2013, les dépenses en immobilisations pour l'achat de matériel devraient atteindre environ 200 M\$. Pour faire face à l'augmentation prévue du trafic et améliorer l'efficacité opérationnelle, le CN a pris livraison au début de 2013 de dix locomotives neuves et de 37 locomotives usagées, toutes de grande puissance, et prévoit prendre livraison de 30 autres locomotives neuves de grande puissance d'ici la fin du premier trimestre de 2014.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

Le CN a affecté environ 125 M\$ à la technologie de l'information et des communications en 2012 afin d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de l'exploitation ainsi que le service à la clientèle. Les dépenses en immobilisations dans ce secteur devraient atteindre

100 M\$ en 2013.

Les investissements stratégiques de la Compagnie en technologie de l'information au cours de la dernière décennie ont joué un rôle déterminant dans le soutien de son audacieux programme. L'accès à de l'information exacte, en temps opportun, constitue une base cruciale aux efforts continus de la Compagnie visant à intégrer innovation et efficacité au service, au contrôle des coûts, à l'utilisation des actifs, à la sécurité et à l'engagement du personnel.

Si l'on se tourne vers l'avenir, la télémessure, les communications sans fil et la prochaine génération de solutions d'information stratégique ouvrent de nouvelles perspectives en ce qui a trait à l'évolution du programme du CN axé sur l'excellence en exploitation et en service. L'amélioration de l'accès mobile à l'information et de la visibilité des données en temps réel permettra au CN d'adopter une approche de plus en plus proactive à la prise de décisions, ce qui accroîtra l'efficacité de la Compagnie et améliorera l'uniformité, la fiabilité et la sécurité du service offert à ses clients.

Voici certaines des initiatives d'importance en matière de technologie et de systèmes prises au cours des dernières années :

- **Productivité du carburant** – Le CN est un chef de file du secteur ferroviaire nord-américain en matière d'efficacité énergétique, étant donné que sa consommation globale de



carburant par tonne-mille brute est d'environ 15 % inférieure à la moyenne des chemins de fer. La technologie de l'information joue un rôle crucial dans l'accroissement de l'efficacité énergétique au CN, compte tenu de l'importance des systèmes permettant de mesurer et de surveiller la consommation de carburant. Le programme Excellence en gestion du carburant (EGC) du CN réduit la consommation de carburant grâce à de nouvelles technologies. Par exemple, l'analyseur de quotient de la puissance par tonne (HP/T) est une initiative visant à adapter la puissance au tonnage : ainsi, si un train roule en surpuissance, l'équipe reçoit des directives de mettre à l'arrêt l'une des unités ou de ramener le manipulateur à un cran inférieur afin d'économiser le carburant sans qu'il y ait de répercussions sur l'horaire. Wi-Tronix, un système de télémesure pour locomotive, permet d'uniformiser et de transmettre en temps réel au centre administratif les données des consignateurs d'événements des locomotives. Le but premier de cet outil est de télécharger à distance les données des consignateurs et d'autres données vidéo des locomotives fournissant de l'information en temps réel sur le fonctionnement de l'unité : vitesse, cran du manipulateur, direction, emplacement, niveau de carburant.

- **Programme Le client D'ABORD** – En 2011, le CN a lancé le programme Le client D'ABORD, qui comporte huit initiatives clés visant à améliorer la façon dont la Compagnie fait affaire avec ses clients. Ce programme est devenu l'un des piliers stratégiques du CN et a contribué aux bonnes évaluations du service de la part des clients. La gestion de l'offre et de la demande de matériel vide, l'expansion des fonctions des affaires électroniques, l'amélioration de l'exactitude des factures, des innovations dans la façon de relier l'information de tous les partenaires des chaînes d'approvisionnement des clients et la fiche performance client afin de faciliter les efforts d'amélioration continue sont certaines des initiatives de ce programme, qui est renouvelé et mis à jour chaque année.
- **Commande intégrale des trains (CIT)** – Il s'agit d'un système ayant pour fonction de surveiller et de réguler les mouvements de trains afin d'accroître la sécurité. La *Rail Safety Improvement Act of 2008* des États-Unis exige que tous les chemins de fer de classe 1 ainsi que tous les chemins de fer de service-passagers intercity et de banlieue mettent en œuvre un système de CIT d'ici le 31 décembre 2015 sur les voies des lignes principales utilisées par les chemins de fer de service-passagers intercity et de banlieue servant également au transport de marchandises dangereuses toxiques par inhalation. La CIT est une technique anticollision qui permet de neutraliser les commandes de la locomotive et d'arrêter un train avant qu'un accident se produise. La FRA a approuvé le plan de mise en œuvre de la CIT que la Compagnie a déposé en avril 2010. Les coûts totaux de mise en œuvre de la CIT pour le CN sont estimés à 335 M\$ US. En août 2013, une loi a été déposée au Sénat en vue de repousser de cinq ans la mise en œuvre de la CIT, soit à la fin de 2020; le même mois, le Government Accountability Office des États-Unis a publié un rapport recommandant au Congrès d'autoriser la FRA à repousser les échéances des transporteurs individuels, au cas par cas.

AUTRES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

En 2012, la Compagnie a également investi environ 150 M\$ dans d'autres immobilisations, notamment des immeubles, des installations de transbordement et des centres de distribution, afin d'accroître ses activités. En 2013, le CN prévoit affecter environ 140 M\$ à divers projets, notamment au terminal intermodal de Joliet, en Illinois, qui vient d'ouvrir ses portes, et à l'achèvement des travaux au Parc logistique de Calgary, en Alberta.

UTILISER LES LIQUIDITÉS ET RÉCOMPENSER NOS ACTIONNAIRES

Le plus récent fractionnement d'actions du CN (deux pour une), effectué sous forme de dividende en actions, a eu lieu en novembre 2013. Toute l'information de la présente édition du *Guide de l'investisseur du CN* est présentée selon les données antérieures au fractionnement d'actions.

RÉCOMPENSER LES ACTIONNAIRES

DIVIDENDES

La politique de la Compagnie en matière de dividendes repose sur sa performance financière globale et sur les flux de trésorerie générés. Le Conseil d'administration prend à chaque exercice et à chaque trimestre les décisions relatives au versement de dividendes.

La politique actuelle du CN en matière de dividendes prévoit le versement d'un dividende trimestriel de 43 cents (0,43 \$) par action ordinaire.

Pour tout renseignement relatif à l'impôt au Canada et aux États-Unis sur les dividendes du CN, veuillez consulter www.cn.ca/fr/investisseurs.

Païement annuel des dividendes

En dollars

0,92	1,01	1,08	1,30	1,50	1,72
2008	2009	2010	2011	2012	2013*



*Estimation

RACHAT D'ACTIONN

Les rachats d'actions de la Compagnie sont effectués, sous réserve de l'approbation du Conseil, conformément à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités, au prix courant du marché ou à tout autre prix pouvant être autorisé par la Bourse de Toronto.

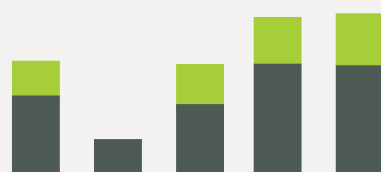
Au cours de la période de cinq ans terminée en 2012, le CN a racheté 71,2 millions d'actions en vertu d'offres publiques de rachat dans le cours normal des activités, au prix moyen pondéré estimatif de 66,77 \$, pour une charge totale ayant un effet sur la trésorerie de 4 754 M\$.

Le 22 octobre 2013, la Compagnie a annoncé un nouveau programme de rachat d'actions visant l'annulation de 15 millions d'actions ordinaires, soit environ 4,1 % des actions ordinaires émises et en circulation de la Compagnie, non détenues par ses initiés au 15 octobre 2013. Le nouveau programme de rachat d'actions a débuté le 29 octobre 2013 et se terminera au plus tard le 23 octobre 2014. Le

Total des sommes versées aux actionnaires

En millions de dollars

1 021	0	913	1 420	1 400	
436	474	503	585	652	
2008	2009	2010	2011	2012	



■ Rachats d'actions
■ Dividendes

UTILISER LES LIQUIDITÉS ET RÉCOMPENSER NOS ACTIONNAIRES

prix versé par le CN pour les actions ordinaires correspondra au cours du marché au moment de l'acquisition, plus les frais de courtage, et les achats effectués en vertu d'ordonnances d'exemption relativement aux offres publiques de rachat de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario le seront à un prix inférieur au prix courant du marché, conformément aux dispositions de ces ordonnances.

FRACTIONNEMENT D' ACTIONS

La Compagnie a fractionné ses actions à quatre occasions depuis son premier appel public à l'épargne en novembre 1995. Le plus récent fractionnement d'actions, à raison de deux pour une, a eu lieu en novembre 2013.

RENDEMENT DES ACTIONS DU CN

Le CN continue à créer de la valeur pour ses actionnaires. Au cours de la période de cinq ans terminée en 2012, les actionnaires ont obtenu un taux annualisé, incluant les dividendes, de 16 % par année.

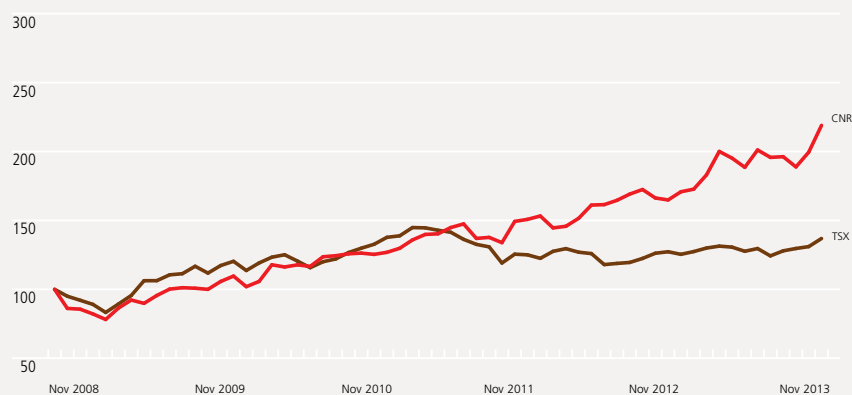
Grâce à un programme stratégique clair, reposant sur l'engagement à l'égard de l'innovation, de la productivité et de la collaboration dans la chaîne d'approvisionnement, à l'exploitation des trains en toute sécurité et à la réduction de l'impact sur l'environnement, le CN entend continuer à créer de la valeur pour ses actionnaires.

Fractionnement des actions du CN

Date de versement	Ratio de fractionnement
27 septembre 1999	2 pour 1
27 février 2004	3 pour 2
28 février 2006	2 pour 1
29 novembre 2013	2 pour 1

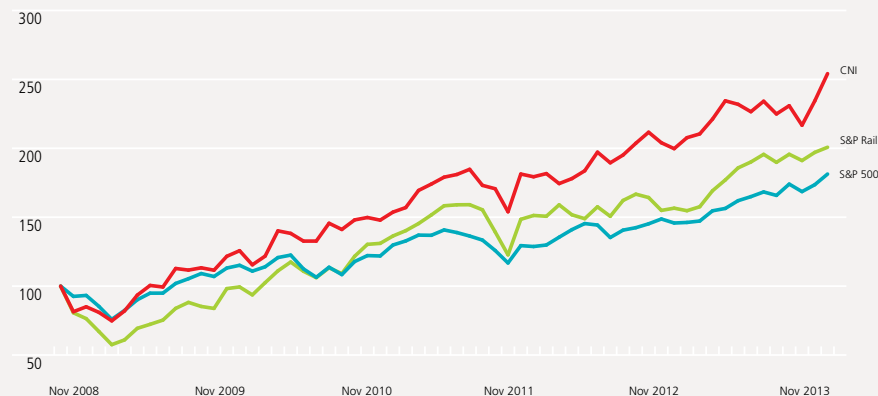
Rendement des actions – CNR (Bourse de Toronto)

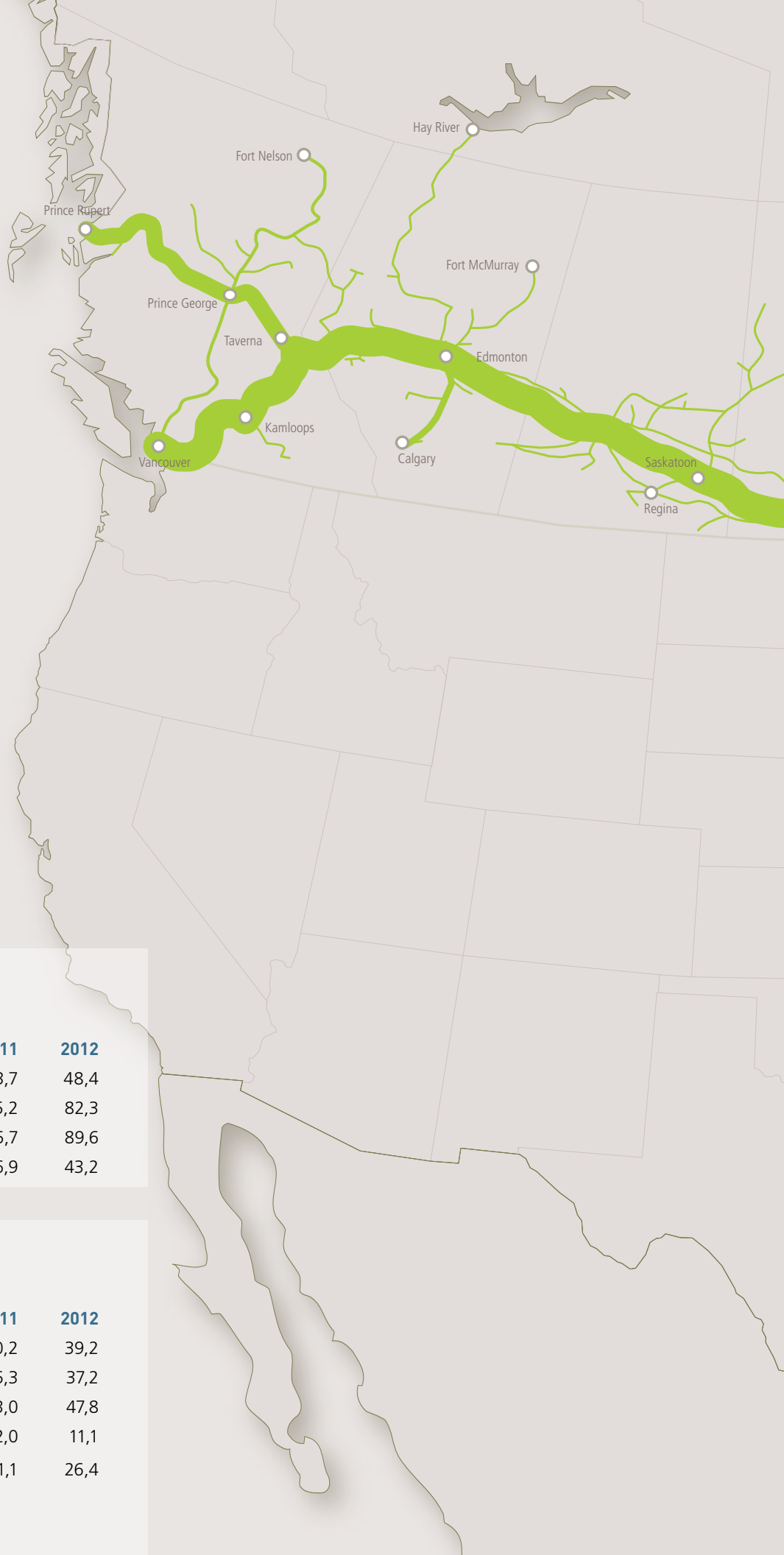
Novembre 2008 = 100



Rendement des actions – CNI (Bourse de New York)

Novembre 2008 = 100





CORRIDOR OUEST DU CN

En millions de TMB par mille de parcours

ITINÉRAIRES	2011	2012
Winnipeg - Chicago	43,7	48,4
Edmonton - Winnipeg	75,2	82,3
Vancouver - Edmonton	85,7	89,6
Prince Rupert - Tavena	36,9	43,2

CORRIDOR SUD DU CN

En millions de TMB par mille de parcours

ITINÉRAIRES	2011	2012
Chicago - Port Huron	40,2	39,2
Chicago - Memphis	35,3	37,2
Memphis - Jackson	43,0	47,8
Jackson - Mobile	12,0	11,1
Jackson - La Nouvelle-Orléans	21,1	26,4

CARTE DE LA DENSITÉ MOYENNE DU RÉSEAU DU CN



CORRIDOR EST DU CN

En millions de TMB par mille de parcours

ITINÉRAIRES

	2011	2012
Halifax - Québec	14,9	15,1
Montréal - Québec	36,0	36,2
Toronto - Montréal	62,0	62,4
Winnipeg - Toronto	37,9	39,5
Sarnia - Toronto	44,8	43,8

EN MILLIONS DE TMB PAR MILLE DE PARCOURS

D'après les résultats de 2012

- Plus de 50 millions de TMB par mille de parcours
- De 30 à 50 millions de TMB par mille de parcours
- De 10 à 30 millions de TMB par mille de parcours
- Moins de 10 millions de TMB par mille de parcours

MARCHÉS







SECTEURS À SURVEILLER

PRÉSENCE DU CN DANS L'INTERMODAL

Les produits d'exploitation de l'Intermodal ont augmenté de près de 50 % sur la période de trois ans terminée en 2012, en raison de la croissance des échanges commerciaux internationaux et du redressement de l'économie nord-américaine. Ce n'est toutefois pas la seule explication. L'audacieux programme du CN faisant appel à la collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement a également porté ses fruits. Le CN a conclu des ententes de collaboration avec tous les principaux ports et exploitants de terminaux du Canada; celles-ci mettent l'accent sur l'amélioration continue du temps de séjour dans les terminaux, la réservation de places dans les trains et l'équilibre des mouvements de trains et favorisent des gains d'efficacité dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Le CN a mis en place une nouvelle offre de produits et de services pour ses clients des segments nord-américain et international. En 2013, il a ouvert un nouveau parc logistique de pointe à Calgary, en Alberta, et deux nouveaux terminaux à Indianapolis, en Indiana, et à Joliet, en Illinois, offrant à la fois une plus grande portée et des destinations supplémentaires à ses clients. De plus, de nouveaux produits, notamment des traîneaux pour la manutention des produits d'acier transportés par conteneurs et un service de conteneurs frigorifiques pour le transport sur de longues distances de produits réfrigérés et congelés, ouvrent également de nouvelles possibilités.



REPRISE DANS LE SECTEUR DE L'HABITATION AUX ÉTATS-UNIS

Le CN est en position favorable pour tirer parti de la reprise du secteur de l'habitation aux États-Unis. L'importance que le CN accorde à la vitesse des wagons et le souci constant qu'il a de la productivité des triages lui permettront d'accroître les volumes de bois d'œuvre et de panneaux transportés à destination des États-Unis. Parallèlement, le CN continuera à soutenir la croissance des clients du secteur du bois d'œuvre desservant le marché asiatique.

Le bois d'œuvre et les panneaux ne seront pas les deux seuls segments marchandises à bénéficier de la reprise du secteur de l'habitation. Près de 10 % des produits d'exploitation du CN proviennent de ce secteur, notamment du transport intermodal des conteneurs de produits liés à ce secteur (meubles, téléviseurs, ensembles de meubles de jardin, etc.), de métaux (acier, cuivre, aluminium, zinc, etc.), de matériaux de couverture, d'appareils électroménagers et d'autres marchandises.

Compte tenu de la solide présence du CN en Amérique du Nord, de sa position de chef de file dans le transport des produits forestiers et des améliorations prévues dans le secteur de l'habitation, les perspectives de croissance s'annoncent favorables pour la Compagnie.

RENAISSANCE DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE

Divers changements se dessinent dans le secteur de l'énergie nord-américain. Le CN enregistre actuellement une croissance des envois de pétrole brut de même que des autres marchandises associées à la mise en valeur des ressources pétrolières et gazières à l'échelle de l'Amérique du Nord. Le transport ferroviaire devient le moyen incontestable d'obtenir un meilleur rendement dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Les atouts uniques du CN et son approche en matière de chaîne d'approvisionnement de bout en bout offrent à la Compagnie de solides occasions de croissance dans le transport des marchandises liées à l'énergie. Que ce soit en raison de son accès au secteur des sables bitumineux pour le transport de pétrole brut lourd et de condensats ou de son solide réseau au Wisconsin pour le transport du sable de fracturation ou l'expédition de tuyaux de petit diamètre destinés au forage ou de grand diamètre pour la construction de pipelines, le CN est en excellente position pour tirer parti de la renaissance du secteur énergétique en Amérique du Nord.

De plus, la faiblesse des prix du gaz naturel en Amérique du Nord pourrait favoriser la construction de nouvelles usines pétrochimiques ou d'engrais ou l'agrandissement d'installations existantes sur le continent au cours des années à venir.

ACTIVITÉS DU CN DANS LE SECTEUR DU CHARBON

Au cours des trois dernières années, le CN a misé sur ses ententes novatrices en matière de chaîne d'approvisionnement de bout en bout et a mis au point un système d'information exclusif permettant de mieux gérer l'acheminement du charbon de la mine au navire. Grâce à la collaboration des clients et des exploitants de terminaux charbonniers, le CN est parvenu à tirer le maximum de la chaîne d'approvisionnement

afin de favoriser une meilleure synchronisation des activités entre les producteurs, les terminaux ferroviaires et les navires. Cette initiative s'est traduite par une productivité et une fluidité accrues dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement; une telle approche est unique au secteur ferroviaire.

Actuellement, les prix sur le marché du charbon sont faibles, que ce soit pour le charbon métallurgique exporté vers l'Asie ou pour le charbon thermique destiné au marché européen. Toutefois, le CN est en bonne position pour profiter d'une reprise du marché du charbon. La collaboration étroite du CN avec ses clients et avec les exploitants de terminaux de ce secteur, son accès confirmé à du charbon métallurgique de grande qualité au Canada et la capacité limitée en expansion des installations portuaires sur la côte ouest du pays et sur la côte du golfe du Mexique devraient offrir à la Compagnie de bonnes occasions d'affaires au moment où la demande internationale de charbon augmentera.



SURVOL DES GROUPES COMMERCIAUX

Exercice	Produits d'exploitation <i>En millions de dollars</i>			Wagons complets <i>En milliers</i>			TMC <i>En millions</i>		
	2012	2011	Variation	2012	2011	Variation	2012	2011	Variation
Produits pétroliers et chimiques	1 640	1 420	15 %	594	560	6 %	37 449	32 962	14 %
Métaux et minéraux	1 133	1 006	13 %	1 024	1 013	1 %	20 236	18 899	7 %
Produits forestiers	1 331	1 270	5 %	445	443	–	29 674	29 336	1 %
Charbon	712	618	15 %	435	464	(6) %	23 570	19 980	18 %
Produits céréaliers et engrais	1 590	1 523	4 %	597	592	1 %	45 417	45 468	–
Intermodal	1 994	1 790	11 %	1 742	1 584	10 %	42 396	38 563	10 %
Véhicules automobiles	538	484	11 %	222	217	2 %	2 754	2 545	8 %
Total – Produits marchandises ferroviaires	8 938	8 111	10 %	5 059	4 873	4 %	201 496	187 753	7 %
Autres produits d'exploitation	982	917	7 %						
Total – Produits d'exploitation	9 920	9 028	10 %						

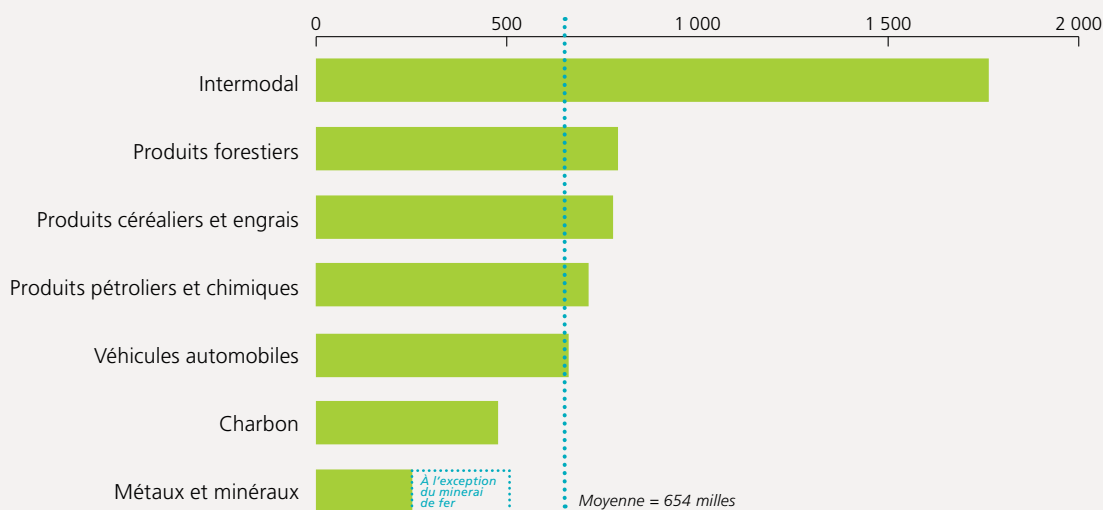





Premier semestre	Produits d'exploitation <i>En millions de dollars</i>			Wagons complets <i>En milliers</i>			TMC <i>En millions</i>		
	2013	2012	Variation	2013	2012	Variation	2013	2012	Variation
Produits pétroliers et chimiques	935	797	17 %	300	292	3 %	21 395	17 834	20 %
Métaux et minéraux	586	566	4 %	518	513	1 %	10 197	10 007	2 %
Produits forestiers	694	672	3 %	224	225	–	14 809	14 988	(1) %
Charbon	352	354	(1) %	207	215	(4) %	11 285	11 600	(3) %
Produits céréaliers et engrais	784	763	3 %	275	282	(2) %	21 451	22 197	(3) %
Intermodal	1 035	986	5 %	909	850	7 %	22 736	21 290	7 %
Véhicules automobiles	280	283	(1) %	114	114	–	1 405	1 457	(4) %
Total – Produits marchandises ferroviaires	4 666	4 421	6 %	2 547	2 491	2 %	103 278	99 373	4 %
Autres produits d'exploitation	466	468	–						
Total – Produits d'exploitation	5 132	4 889	5 %						

Longueur moyenne des parcours par groupe commercial en 2012

En milles

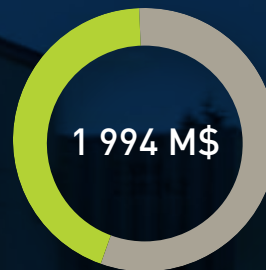




NOUVEAUX CLIENTS, NOUVEAUX SERVICES, NOUVEAU MATÉRIEL

INTERMODAL

L'Intermodal est constitué de deux principaux segments : le marché nord-américain et le marché international. Les deux utilisent conjointement des terminaux intermodaux intérieurs qui sont situés près des grands centres urbains, ce qui permet l'entrée des produits dans pratiquement tous les marchés de l'Amérique du Nord et d'outre-mer.



Répartition du marché – 2012
% des produits d'exploitation

- 56 Marché international
- 44 Marché nord-américain

Produits d'exploitation
En millions de dollars

1 576	1 790	1 994	986	1 035
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013

+11 %

2011 – 2012

+5 %

Wagons complets
En milliers

1 455	1 584	1 742	850	909
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013

+10 %

2011 – 2012

+7 %

TMC
En millions

35 803	38 563	42 396	21 290	22 736
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013

+10 %

2011 – 2012

+7 %

LONGUEUR
MOYENNE DES
PARCOURS – 2012

1 767 MILLES

INTERMODAL

MARCHÉ INTERNATIONAL

Le segment international achemine des conteneurs import-export pour le compte de transporteurs maritimes via les terminaux intermodaux du CN. Les liaisons ferroviaires du CN à destination des trois côtes nord-américaines (celles de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique) constituent une offre de services concurrentielle pour les compagnies maritimes internationales cherchant à transporter des conteneurs en provenance et à destination de l'Amérique du Nord.

Les itinéraires du CN à destination et en provenance de la côte ouest sont ceux qui comportent les plus faibles déclivités dans les Rocheuses, ce qui se traduit par une plus grande efficacité énergétique et un accès plus rapide aux marchés. Par exemple, l'itinéraire du CN vers Chicago est celui, pour l'ensemble du secteur, qui nécessite le moins de carburant et qui donne lieu au meilleur bilan carbone.

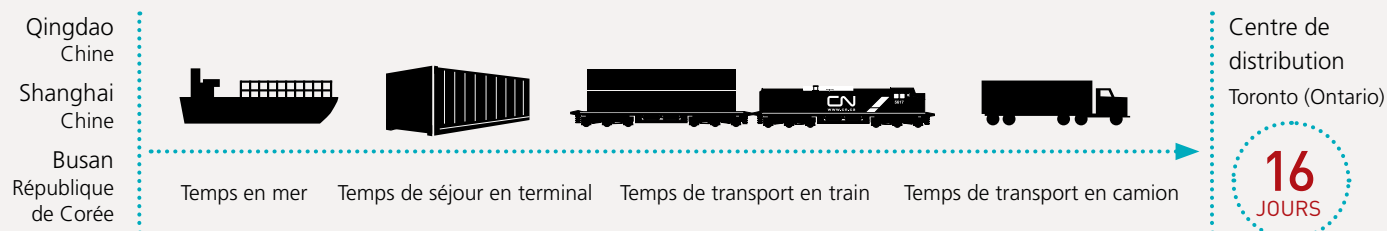
L'essor du transport intermodal repose sur les échanges commerciaux avec la Chine et les autres pays asiatiques qui, grâce au service qu'il offre à Prince Rupert et à Vancouver, en Colombie-Britannique, permettent au CN d'enregistrer une solide croissance. L'approche proactive du CN en matière de chaîne d'approvisionnement a constitué un facteur clé de la croissance de ce segment, grâce aux ententes de collaboration innovatrices conclues avec tous les principaux ports et exploitants de terminaux du Canada, intégrant des paramètres de mesures en temps réel et une méthode proactive. Le CN a contribué à d'importantes améliorations du service de bout en bout, grâce à des temps de parcours rapides et à l'accent sur la collaboration avec les partenaires. La Compagnie a accru le volume d'activités en collaborant étroitement avec les exploitants de terminaux et les clients.

Cette approche innovatrice, faisant appel à la collaboration des principaux intervenants, permet à l'ensemble des parties de redéfinir les temps de transport et d'offrir un véritable service concurrentiel de porte à porte.

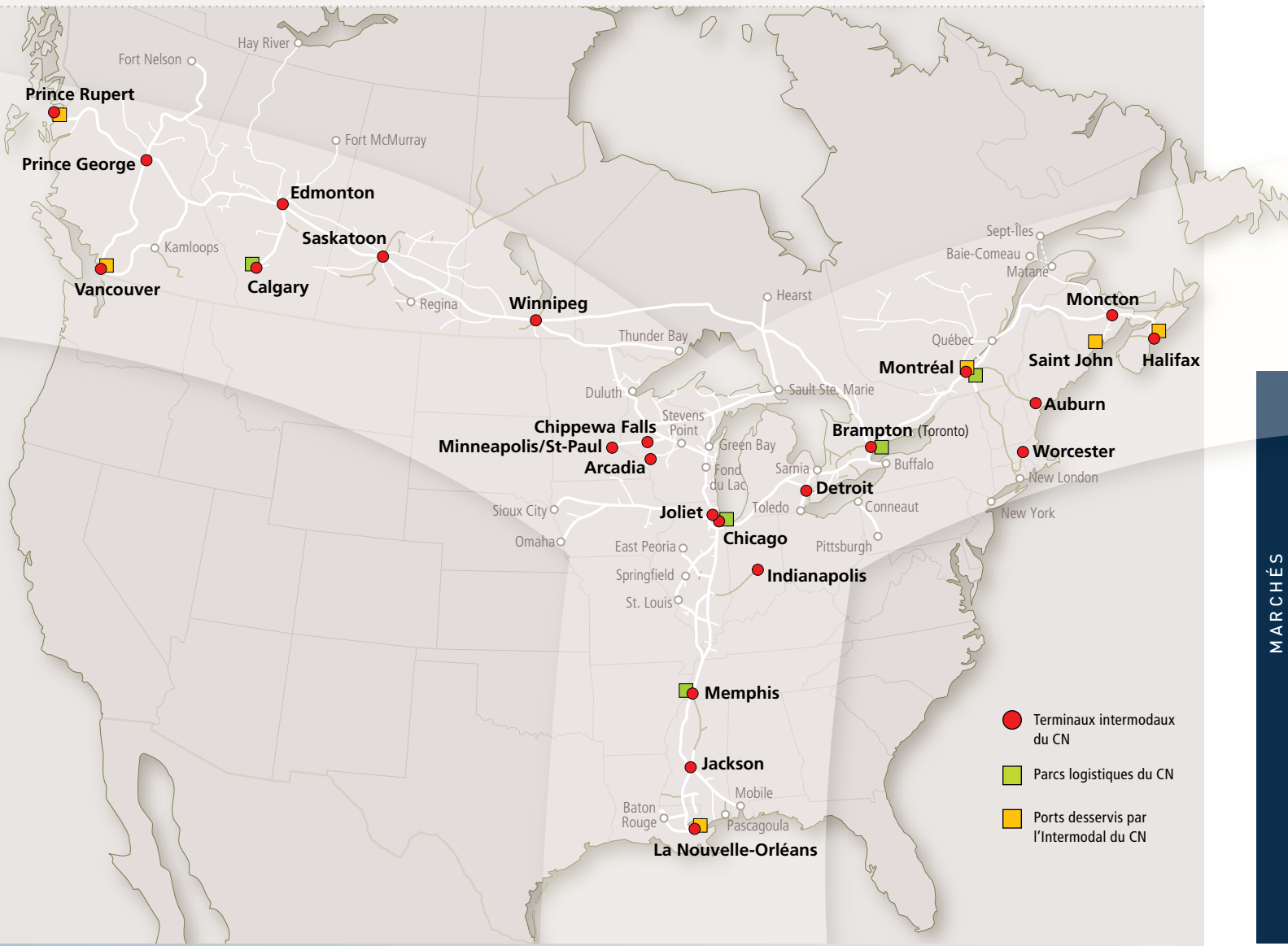
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS : RAPPORT SUR LES CONTENEURS ROUGES

Les rapports sur les conteneurs rouges sont des rapports d'anomalies très utiles pour l'Intermodal du CN. Ils permettent aux membres de l'équipe de relever les conteneurs dont le temps de séjour est supérieur à 72 heures aux installations portuaires, et ceux dont le temps de séjour est supérieur à 24 heures, aux terminaux de l'intérieur du pays. Ces rapports permettent de mettre l'accent sur les problèmes et les solutions de la chaîne d'approvisionnement.

REDÉFINIR LES TEMPS DE TRANSPORT ET ADOPTER UNE APPROCHE AXÉE SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT



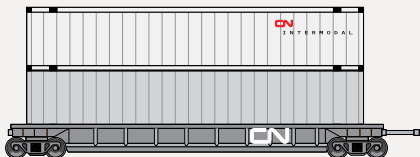
Le CN a accru sa présence dans le transport intermodal aux États-Unis, en ajoutant de nouveaux terminaux, entre autres deux en 2013 (à Joliet, en Illinois, et à Indianapolis, en Indiana). L'ajout de ces terminaux de même que la conclusion d'accords d'échange interréseaux ont permis au CN de rehausser son offre de produits aux États-Unis. Ces améliorations offrent plus de souplesse et de choix aux transporteurs maritimes qui pourraient envisager de décharger des volumes accrus aux installations portuaires desservies par le CN. Il y a quatre ans, environ 25 % des conteneurs internationaux de la côte ouest étaient destinés aux États-Unis, aujourd'hui ce pourcentage dépasse 40 %.



INTERMODAL

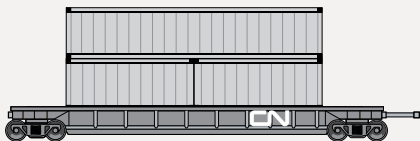
Conteneurs intermodaux intérieurs

Amérique du Nord, 53 pi
CN (non isolés et chauffés)
Particuliers (non isolés, chauffés et réfrigérés)



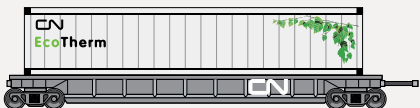
Conteneurs intermodaux maritimes

Maritimes, 20 pi, 40 pi
(non isolés et réfrigérés)

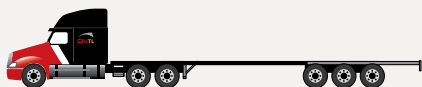


Conteneurs ÉcoTherm du CN

Maritimes, 40 pi, (superisolés)



Tracteur et châssis du CN



Au cours des années, la Compagnie a mis en place un réseau important de parcs logistiques stratégiquement situés dans les triages intermodaux du CN, ou à proximité de ceux-ci. Ces parcs offrant la liaison avec le réseau du CN, les conteneurs peuvent donc être déplacés à l'intérieur du parc, ce qui réduit considérablement les frais de camionnage et de manutention. En 2013, le CN a ouvert un nouveau parc logistique à Calgary, lequel dote la Compagnie des installations nécessaires pour accroître ses activités dans le sud de l'Alberta au cours des années à venir.

Les transporteurs maritimes comptent sur le trafic d'exportation pour équilibrer les mouvements de produits à partir de l'intérieur et pour couvrir le coût du retour du matériel aux ports. Le CN a investi dans des installations de transbordement afin d'aider les transporteurs maritimes à obtenir du trafic intérieur de marchandises d'exportation. Le CN travaille étroitement avec les transporteurs maritimes à la recherche de diverses occasions d'exportation : les céréales dans le Midwest américain et les Prairies canadiennes, les produits forestiers dans l'ouest du Canada, le porc dans les Prairies et d'autres marchandises.

MARCHÉ NORD-AMÉRICAIN

Le segment nord-américain vise le transport de biens de consommation, de produits manufacturés et de ressources naturelles, dans les secteurs du détail et du gros, en service intérieur au Canada, aux États-Unis et au Mexique, ainsi qu'en service transfrontalier. Dans le cadre de son offre de service d'envois de détail de porte à porte, le CN fournit tout le matériel nécessaire, de même que le transport routier interne, assuré par CNTL, ce qui permet aux clients d'accéder à près de 75 % de la population nord-américaine. CNTL est l'une des plus importantes entreprises de camionnage du Canada; elle possède une équipe de plus de 700 chauffeurs et un parc de 6 000 châssis et de 6 000 conteneurs.

Dans le secteur de gros, le CN offre, de concert avec ses partenaires, le service ferroviaire de terminal à terminal aux transporteurs routiers, aux entreprises de marketing intermodal, aux entreprises de logistique, aux services de messagerie et à d'autres intermédiaires du transport. Les partenaires grossistes fournissent tous les camions et les conteneurs nécessaires.

Les biens de consommation de base sont le moteur du segment nord-américain, et la croissance de ce dernier est généralement liée à l'économie ainsi qu'à l'obtention de clientèle provenant du secteur du camionnage et de concurrents. Ce service axé sur le marché est très concurrentiel par rapport au transport par camion et offre un excellent rapport coût-efficacité.

Le CN dispose d'environ 8 400 conteneurs de 53 pieds non isolés et chauffés et de conteneurs isolés ÉcoTherm de 40 pieds. Ces derniers, dont la température est contrôlée pendant le transport sans l'utilisation de carburant, assurent la protection des produits, et constituent une solution de transport plus propre et plus écologique. Le CN a également accès aux conteneurs de 20 et de 40 pieds de ses clients transporteurs maritimes, qu'il peut proposer à ses clients du marché intérieur. Ces conteneurs maritimes seraient autrement retournés vides aux ports, depuis les États-Unis ou le centre du Canada.

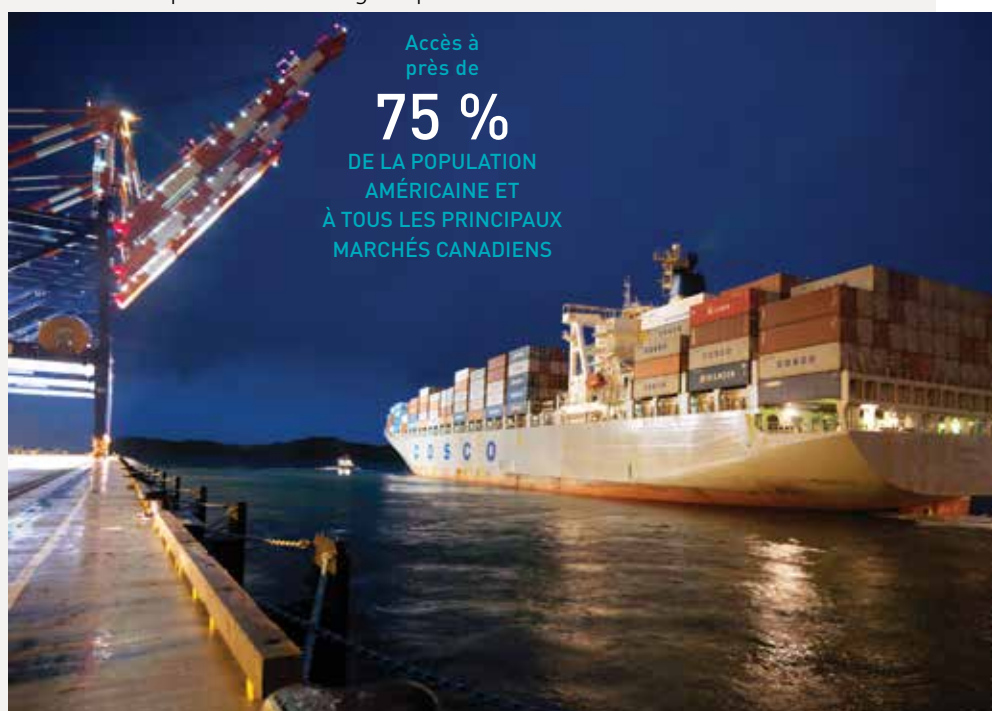
Les corridors des parcours à l'aller (importation) sur le marché intérieur correspondent souvent aux corridors des parcours de retour (exportation) des transporteurs maritimes. L'utilisation de ces conteneurs unidirectionnels, dans le cadre du programme de rapatriement, permet d'offrir aux expéditeurs intérieurs une capacité à faible coût et de réduire les coûts intérieurs pour les transporteurs maritimes. L'essor du programme de rapatriement se poursuit, et le CN l'offre maintenant aux États-Unis. Grâce à ce programme, la Compagnie peut accroître sa part du marché du transport des conteneurs internationaux, car cette utilisation contribue à améliorer la rentabilité des voyages aller-retour des transporteurs maritimes. Aujourd'hui, près de 20 % des conteneurs d'importation de 40 pieds manutentionnés par les ports de la côte ouest sont utilisés dans le cadre du programme de rapatriement.

Le segment du marché nord-américain bénéficie également d'offres de nouveaux produits, notamment le transport transfrontalier par conteneurs frigorifiques et le service d'envois de détail, de même que du matériel spécialisé permettant d'accéder à de nouveaux marchés (par exemple, les traîneaux pour les produits d'acier et les citernes souples pour les produits liquides).

PERSPECTIVES

Le segment international continuera de profiter de l'approche du CN en matière de chaîne d'approvisionnement et de sa collaboration avec les ports et les exploitants de terminaux. L'offre de nouveaux services vise à aider la Compagnie à accroître sa part de marché. De plus, la croissance du commerce international par conteneurs devrait être supérieure à celle de l'économie dans son ensemble.

Le segment nord-américain affiche un solide potentiel de croissance, compte tenu des avantages en termes de service que le transport ferroviaire offre par rapport aux autres modes de transport. De plus, l'approche innovatrice du CN faisant appel à de nouveaux services et à de nouveaux produits lui permet de proposer des solutions d'expédition optimales aux clients.



Accès à
près de
75 %
DE LA POPULATION
AMÉRICAINNE ET
À TOUS LES PRINCIPAUX
MARCHÉS CANADIENS

FLEX INTERMODAL

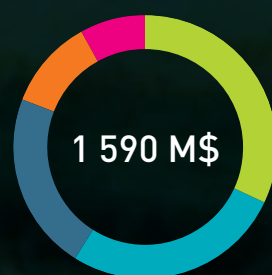
Le CN offre aux expéditeurs de wagons complets une flexibilité accrue grâce aux options d'expédition intermodales. Par exemple, pour le transport de son bois d'œuvre, un client du groupe Produits forestiers peut utiliser des wagons plats à support central en A ou des conteneurs, s'il dispose d'installations pouvant accueillir ces derniers. La solution Flex Intermodal bonifie l'offre de services du CN.

A man wearing a red polo shirt, blue jeans, a dark baseball cap, and sunglasses is crouching in a field. He is holding a handful of grain in his hands, and it is falling into a large, dark-colored container. The container is filled with a large pile of grain. The background shows a vast, flat field under a clear sky.

PERSPECTIVE D'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT.
SOLIDE PERFORMANCE AU CHAPITRE DU SERVICE

PRODUITS CÉRÉALIERS ET ENGRAIS

Le groupe marchandises Produits céréaliers et engrais se charge du transport des céréales, des engrais et d'autres produits agricoles, principalement dans l'ouest du Canada et le Midwest des États-Unis.



Répartition des marchandises – 2012
% des produits d'exploitation

- 32** Oléagineux
- 27** Céréales comestibles
- 22** Céréales fourragères
- 11** Engrais
- 8** Potasse

Produits d'exploitation
En millions de dollars

	2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013
Produits d'exploitation	1 418	1 523	1 590	763	784



Wagons complets
En milliers

	2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013
Wagons complets	579	592	597	282	275



TMC
En millions

	2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013
TMC	44 549	45 468	45 417	22 197	21 451



PRODUITS CÉRÉALIERS ET ENGRAIS

Le groupe marchandises Produits céréaliers et engrais se charge du transport des céréales, des engrais et d'autres produits agricoles, principalement dans l'ouest du Canada et le Midwest des États-Unis. En 2012, environ 68 % du trafic céréalier acheminé par le CN provenait du Canada et 32 %, des États-Unis. Les produits d'exploitation tirés des céréales et des produits céréaliers transformés, qui comptaient pour environ 81 % du total dans ce groupe marchandises en 2012, sont répartis de façon équilibrée entre trois principaux segments : oléagineux et produits d'oléagineux (principalement les graines de canola, le soja et l'huile et le tourteau), les céréales comestibles (principalement le blé, l'avoine et l'orge de brasserie) et les céréales fourragères et les produits céréaliers transformés (notamment le maïs, l'orge, les pois, l'éthanol et la drêche de distillerie). En outre, le CN transporte d'importants volumes de céréales et de produits céréaliers transformés au moyen des conteneurs de ses segments nord-américain et international, ayant recours à *Contact unique CN* afin de répondre aux besoins complexes du commerce mondial des céréales.

Le Programme de transport à horaires fixes des céréales du CN offert dans l'ouest du Canada applique le concept d'*exploitation ferroviaire précise* aux livraisons de wagons céréaliers, afin que les wagons soient livrés à des silos désignés, aux heures prévues et les jours prévus, chaque semaine, véritable transformation qui a donné lieu à une amélioration fondamentale de la fiabilité du système.

68 %

TRANSPORT DE CÉRÉALES
EN PROVENANCE DU
CANADA

% des produits d'exploitation du
CN tirés du transport des céréales

65 %

TRANSPORT
RÉGLÉMENTÉ DES
CÉRÉALES CANADIENNES

% des produits d'exploitation
du CN tirés du transport des
céréales canadiennes

CÉRÉALES

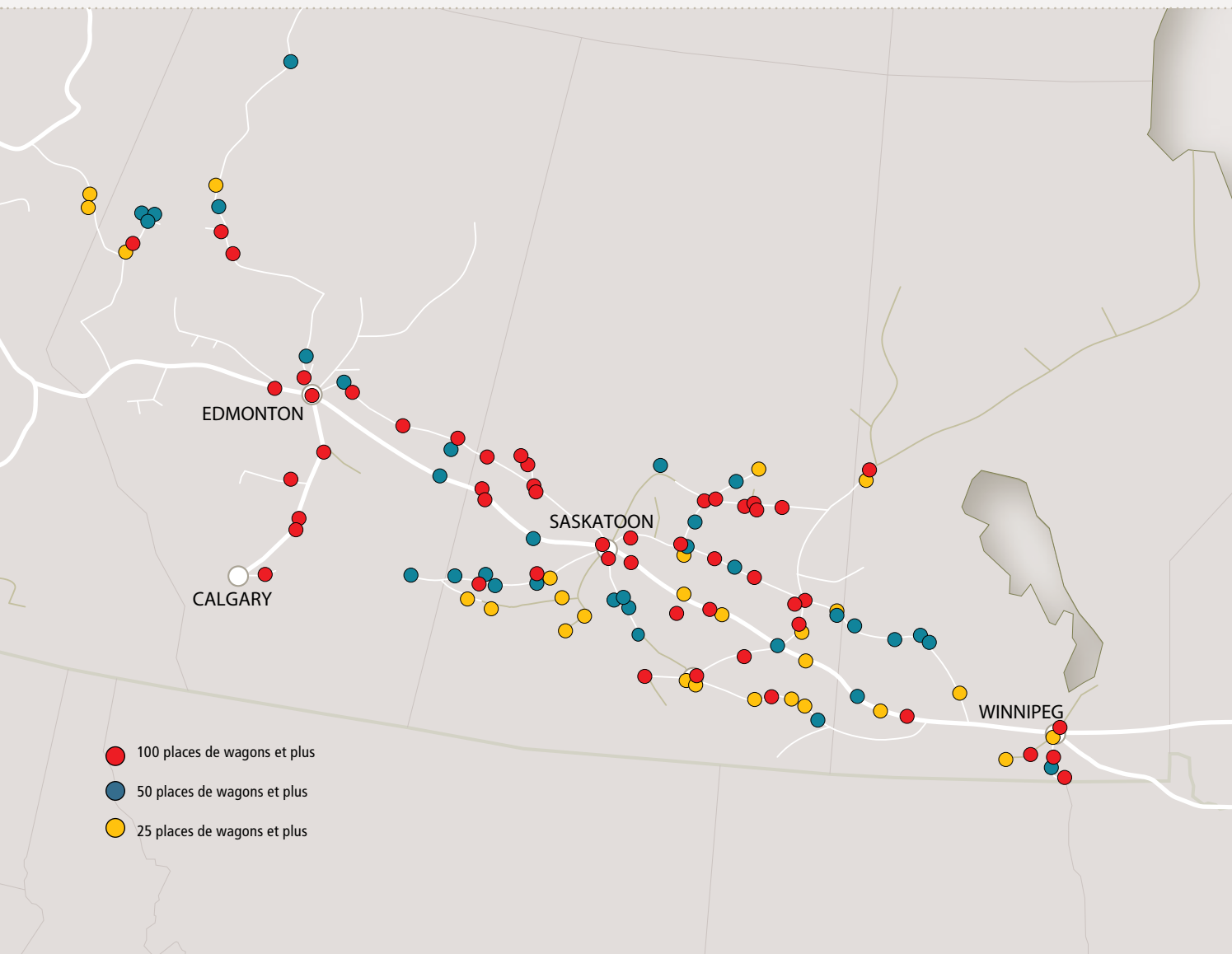
La plus grande partie des céréales cultivées ou transformées dans l'Ouest du pays est exportée, principalement par rail, vers les diverses installations portuaires ou destinations aux États-Unis. Les récoltes céréalieres varient d'année en année, surtout en fonction des superficies ensemencées et récoltées, de la diversité des céréales produites et du rendement des cultures. Les exportations céréalieres varient aussi en fonction de la quantité et de la qualité des récoltes, des conditions du marché international et des politiques des gouvernements étrangers. Parmi les principaux marchés d'outre-mer pour les céréales de l'Ouest canadien, on compte les pays de la côte du Pacifique et le Moyen-Orient. La majeure partie des céréales de l'Ouest canadien exportées outre-mer est acheminée à partir d'un réseau de silos à céréales

de grande capacité, bien situés le long des lignes du CN dans les zones de production céréalieres du nord-est de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, vers les silos des terminaux portuaires de Vancouver et de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, ou de Thunder Bay, en Ontario, où les navires sont chargés. Par ailleurs, le CN transporte des céréales et des produits céréaliers transformés d'ouest en est au pays et jusqu'aux ports américains du golfe du Mexique aux fins d'exportation, ainsi qu'à divers destinataires en Amérique du Nord.

Une partie des envois de céréales de l'Ouest canadien est assujettie au règlement relatif au « plafond de revenu » prévu par les dispositions législatives canadiennes. Ce règlement vise notamment les céréales acheminées par le CN aux ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, mais exclut les envois de céréales aux États-Unis. Ce règlement limite les produits d'exploitation que les chemins de fer peuvent tirer des expéditions de céréales de l'Ouest au cours d'une campagne agricole donnée. Les compagnies ferroviaires peuvent établir les tarifs pour les envois de céréales, mais les produits totaux pour une campagne agricole donnée sont limités à un montant déterminé chaque année par l'Office des transports du Canada (OTC). Ce plafond est établi selon une formule prévue par la loi et tenant compte du volume

PRODUITS CÉRÉALIERS ET ENGRAIS

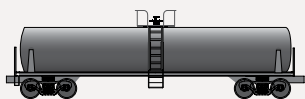
PRINCIPAUX SILOS À CÉRÉALES DESSERVIS PAR LE CN



PRODUITS CÉRÉALIERS ET ENGRAIS

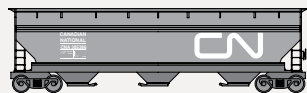
Wagon-citerne de particulier

Éthanol, sirop de maïs et huiles végétales



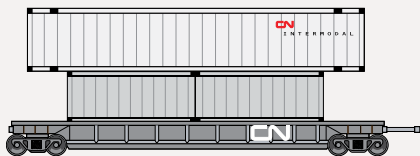
Matériel de transport céréalier

Wagon-trémie couvert de grande et de très grande capacité



Conteneurs intermodaux

Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi
Maritimes, 20 pi et 40 pi



transporté et de la longueur moyenne des parcours pendant la campagne agricole en question ainsi que d'un indice des prix des intrants du chemin de fer déterminé par l'OTC. En 2012, le trafic céréalier régi par le plafond de revenu comptait pour environ 65 % des produits d'exploitation tirés du transport des céréales canadiennes par le CN, et pour environ 6 % de ses produits marchandises totaux.

Aux États-Unis, le réseau ferroviaire du CN est bien situé, au cœur d'un important territoire producteur de céréales. Quatre États où se situent des points d'origine pour le trafic céréalier du CN, soit l'Illinois, l'Iowa, le Michigan et le Wisconsin, produisent en moyenne 40 % du maïs et du soja cultivés aux États-Unis. Le CN assure notamment le transport intérieur de maïs et de soja en provenance de ces États jusqu'à de grandes installations de transformation de céréales de l'Illinois, de l'Iowa, du Tennessee et du Mississippi. D'autres mouvements de céréales intérieurs ont pour destination les marchés des exploitations avicoles du sud-est des États-Unis, qui ont besoin de maïs comme céréale fourragère. Le CN transporte aussi des céréales et des produits céréaliers à de grandes installations d'exportation de la Louisiane, sur le Mississippi, et du golfe du Mexique.

Le CN se charge également du transport de produits céréaliers transformés. Certaines des plus grandes agroentreprises mondiales possèdent des installations de transformation des céréales et des oléagineux le long de voies du CN au Canada et aux États-Unis. Le CN se charge, entre autres, du transport de produits transformés comme le tourteau de soja et de canola, les aliments de gluten de maïs, le malt d'orge, les huiles végétales, le sirop de maïs et les amidons. Ces produits sont pour une large part acheminés dans des conteneurs et du matériel ferroviaire de particuliers.

Le CN a accès à 22 installations de production d'éthanol aux États-Unis et au Canada, dont la capacité de production annuelle estimative est de 1,3 milliard de gallons. La Compagnie en fait profiter, de façon efficace, des clients clés du Midwest américain. Le CN a aussi accès à une capacité de production supplémentaire de 700 millions de gallons d'éthanol, grâce à des chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis. La quantité d'éthanol transporté par le CN a atteint près de 35 000 wagons complets en 2012, soit une hausse par rapport à 13 000 en 2006. Ces produits sont entièrement acheminés dans du matériel ferroviaire de particuliers.

ENGRAIS

Les engrais et la potasse ont généré 19 % des produits d'exploitation du groupe Produits céréaliers et engrais du CN en 2012. Le CN est un important expéditeur d'engrais, notamment de potasse, d'urée et d'ammoniac provenant de l'ouest du Canada et des États-Unis.

Le Canada est le plus important producteur de potasse au monde, et le CN dessert toutes les principales mines de potasse de la Saskatchewan, centre de la production de l'ouest du Canada, ou a accès à ces mines. La plus grande partie de la potasse canadienne est transportée par rail vers les marchés des États-Unis ou vers des ports aux fins d'exportation outre-mer. Le CN a conclu une entente de dix ans, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2012, relativement au transport des envois de potasse de Canpotex vers les marchés d'exportation. Utilisant sa ligne du sud de la Colombie-Britannique, le CN achemine une partie des envois de Canpotex exportés via les installations de Neptune Terminals desservies par le CN, à North Vancouver. Le CN utilise pour ces expéditions des trains extrêmement efficaces faisant appel à des locomotives à traction répartie dans des convois comptant jusqu'à 170 wagons.

Aux États-Unis, le CN dessert des producteurs et des consommateurs de divers types d'engrais, notamment les solutions azotées, le nitrate d'ammonium, l'urée et les engrais phosphatés. La production d'engrais en Amérique du Nord est fortement tributaire des prix du gaz naturel, importante matière première pour la plupart des engrais. Ces produits sont acheminés au moyen d'une combinaison de matériel ferroviaire de particuliers et appartenant au CN.

PERSPECTIVES

Les volumes de céréales annuels varient selon l'abondance et la qualité des récoltes, les conditions du marché international et les politiques des gouvernements étrangers. Le CN est d'avis que compte tenu de la force de son réseau, de son approche centrée sur la chaîne d'approvisionnement et de sa capacité d'exécution, il constitue un maillon important des chaînes d'approvisionnement de ses clients du secteur céréalier. Aux États-Unis, les États clés de l'Illinois, de l'Iowa, du Michigan et du Wisconsin, desservis par le CN, continueront à jouer un rôle majeur dans l'approvisionnement en maïs et en soja des marchés nord-américains et internationaux. Au Canada, le vaste réseau de collecte de céréales et les nombreuses liaisons du CN pour l'exportation de ces dernières, y compris un accès unique à deux ports de la côte ouest, constituent un avantage concurrentiel qui lui permettra de croître avec le secteur céréalier canadien.

Le CN joue un rôle important dans la livraison aux marchés nord-américains de l'huile végétale et du tourteau produits par les installations de transformation de graines oléagineuses canadiennes. Le secteur canadien de la trituration du canola a accru sa capacité de production afin de répondre à la demande croissante d'huiles comestibles faibles en gras trans et de biodiésels. Les neuf installations de trituration de graines oléagineuses desservies par le CN au Canada exploitent les trois quarts de la capacité de production du pays, et leur production compte pour plus de la moitié du commerce mondial de graines, d'huile et de tourteau de canola.

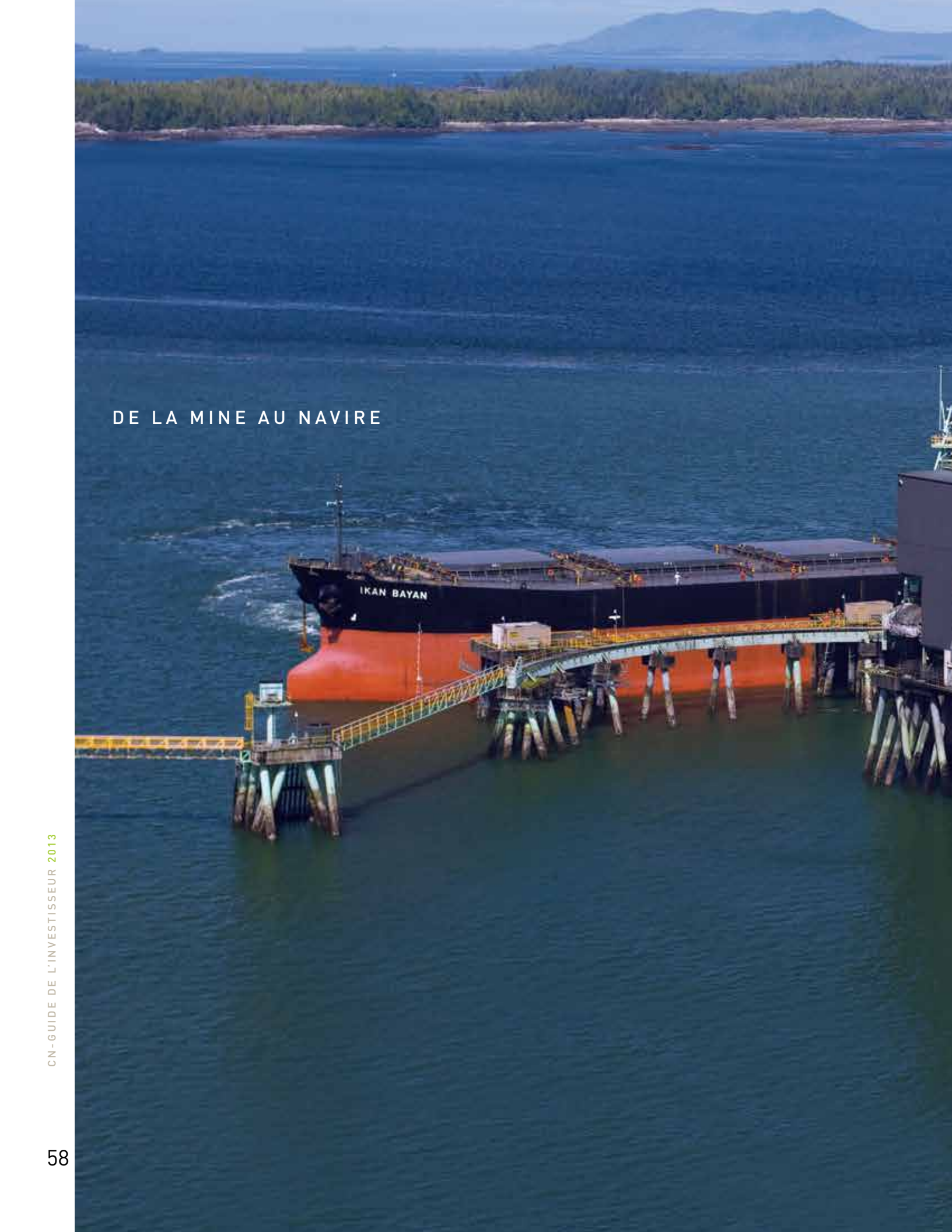
En dépit du ralentissement du marché de la potasse en 2013, le CN continue de tirer parti de ses expéditions de potasse outre-mer conformément à la nouvelle entente de dix ans avec Canpotex. La population mondiale continuant d'augmenter et les terres arables étant limitées, l'amélioration du rendement des cultures jouera un rôle crucial afin de parvenir à répondre à la demande grandissante de nourriture, ce qui confirme une demande robuste. Le CN est en position favorable pour tirer parti d'une augmentation de la demande en raison de ses atouts en Amérique du Nord et de ses liaisons avec les principaux ports. De plus, le CN et Canpotex continuent d'étudier la faisabilité d'un projet de terminal à un point d'accès pour l'exportation de la potasse, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, qui serait desservi par le CN, par sa ligne du nord de la Colombie-Britannique.



MARCHÉS

EXPORTATIONS DE PRODUITS CÉRÉALIERS CONTENEURISÉS

Le CN travaille en étroite collaboration avec ses partenaires transporteurs maritimes afin d'assurer le retour à charge de leurs conteneurs. Il y a un retour à charge lorsqu'un conteneur maritime entrant de 20 ou de 40 pieds prend, à l'intérieur du pays ou au port, un autre chargement de céréales ou de produits céréaliers et est remis au transporteur maritime sortant aux fins d'exportation. Pour les transporteurs maritimes, les possibilités de se charger de marchandises exportées, comme des céréales (cultures spéciales) ou des produits céréaliers transformés, permettent de couvrir le coût de transport de conteneurs qui autrement seraient retournés vides en Asie, et d'améliorer ainsi la rentabilité du transport aller-retour. Pour les négociants en céréales, la conteneurisation présente des avantages clés, dont une capacité accrue, des temps de parcours plus rapides et la traçabilité du chargement, c'est-à-dire la capacité d'assurer la ségrégation des céréales et d'en retracer l'origine. En outre, la conteneurisation permet aux acheteurs de marchés géographiques donnés de se procurer de plus petites quantités de céréales et de réduire au minimum le fonds de roulement utilisé et les coûts de stockage à destination. Les installations CargoFlo^{MD} du CN constituent un réseau de terminaux de distribution de vrac permettant de transborder les céréales et les produits céréaliers des wagons aux camions et aux conteneurs maritimes sortants. Le CN exploite trois installations pour les produits céréaliers situées à Chicago et à Joliet, en Illinois, et à Chippewa Falls, au Wisconsin, et il fait appel à des transbordeurs indépendants aux ports de Vancouver et de Montréal.

An aerial photograph of a large black and red cargo ship named 'IKAN BAYAN' docked at a port. The ship is positioned at a pier with a yellow and green gangway leading to its deck. The water is a deep blue, and the background shows a forested coastline and distant mountains under a clear sky.

DE LA MINE AU NAVIRE



CHARBON

Le groupe Charbon du CN se charge du transport de charbon bitumineux de qualité thermique, de charbon métallurgique et de coke de pétrole. Le CN a accès à 13 mines de charbon et à sept installations de production de coke de pétrole au Canada et aux États-Unis.



Répartition des marchandises – 2012
% des produits d'exploitation

- 85** Charbon
- 15** Coke de pétrole

Produits d'exploitation
En millions de dollars

600	618	712	354	352
2010	2011	2012	\$1 2012	\$1 2013



Wagons complets
En milliers

499	464	435	215	207
2010	2011	2012	\$1 2012	\$1 2013



TMC
En millions

19 766	19 980	23 570	11 600	11 285
2010	2011	2012	\$1 2012	\$1 2013



CHARBON

Les envois du groupe marchandises Charbon sont diversifiés : du charbon métallurgique, du charbon thermique et du coke de pétrole sont acheminés outre-mer et du charbon thermique est également acheminé à des sociétés de services publics américaines.

CHARBON MÉTALLURGIQUE CANADIEN

Le CN achemine le charbon métallurgique canadien de points d'origine situés dans l'Ouest principalement vers les marchés asiatiques (Japon, Corée et Chine) pour la production d'acier. En Colombie-Britannique, le CN a accès à deux terminaux d'exportation à Vancouver (Westshore et Neptune) et à un autre, à Prince Rupert (Ridley). La qualité du charbon produit au Canada est reconnue. Cette qualité du produit de même que l'approche du CN en matière de chaîne d'approvisionnement de bout en bout et sa collaboration avec les intervenants clés (les compagnies charbonnières et les exploitants de terminaux) constituent une proposition concurrentielle et convaincante pour les clients asiatiques.

CHARBON THERMIQUE CANADIEN

Le CN transporte le charbon thermique canadien de son point d'origine, soit deux mines en Alberta, essentiellement vers les marchés d'exportation asiatiques pour la production d'électricité, via les ports de Vancouver et de Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

CHARBON THERMIQUE AMÉRICAIN

Le charbon thermique américain transporté par le CN est destiné aux marchés intérieur et d'exportation. Le charbon thermique destiné au marché intérieur est transporté à partir de mines desservies directement dans le sud de l'Illinois ou de mines de l'ouest des États-Unis, par l'intermédiaire d'autres chemins de fer, à destination d'importantes sociétés de services publics du Midwest et du sud des États-Unis pour la production d'électricité.

Le charbon thermique américain destiné au marché d'outre-mer est exporté principalement par deux points d'accès, soit la côte du golfe du Mexique et l'ouest du Canada. Sur la côte du golfe du Mexique, le CN a accès à trois terminaux d'exportation (Convent et Burnside, en Louisiane, et Mobile, en Alabama). Les envois sont essentiellement destinés à l'Europe, mais également à l'Asie.

Le CN participe également au transport vers l'Asie du charbon du bassin de la Powder River (le « PRB »), aux États-Unis, dans le cadre d'envois interréseaux avec d'autres transporteurs, via les terminaux de la côte ouest du Canada.

COKE DE PÉTROLE

Le coke de pétrole est utilisé à diverses fins, selon la qualité du produit. Le coke de pétrole est un sous-produit du processus de valorisation des sables bitumineux, et la majeure partie du trafic de coke de pétrole confié au CN provient de ce secteur en Alberta. Les sables bitumineux canadiens contiennent d'abondantes réserves de coke de pétrole. Ce produit est surtout exporté en Asie via Prince Rupert, en Colombie-Britannique (terminal de Ridley). Sur le marché intérieur, le CN transporte également du coke de pétrole produit par les raffineries canadiennes aux cimenteries et aux fonderies de l'est du Canada.

PERSPECTIVES

En 2013, l'ensemble du trafic du CN lié au charbon a subi les effets négatifs de la faiblesse soutenue du marché du charbon thermique aux États-Unis, attribuable aux faibles prix du gaz naturel et aux stocks élevés des sociétés de services publics de même qu'à la baisse des exportations de charbon thermique du PRB résultant de la conjoncture défavorable. Sur une note plus positive, les exportations de charbon métallurgique du Canada et de

Le charbon thermique des États-Unis par la côte du golfe du Mexique demeurent favorables. La Compagnie est toujours déterminée à poursuivre sa stratégie visant à exploiter ses atouts et à accroître ses activités dans le secteur du charbon d'exportation en Amérique du Nord. Maintenant ses partenariats avec les importantes mines de charbon situées le long de son réseau, la Compagnie est résolue à accroître ses volumes d'exportation à mesure que la demande mondiale s'améliorera au cours des cinq à dix prochaines années. L'approche du CN en matière de chaîne d'approvisionnement sur les marchés et son engagement à l'égard de l'excellence en matière d'exploitation et de service rehausseront ses possibilités d'accroître ses activités dans le secteur du charbon. En ce qui a trait aux perspectives pour le secteur, les mines de charbon canadiennes disposent de réserves prouvées et leurs installations existantes pourraient être agrandies, ou de nouvelles mines, ouvertes, pour répondre à la demande future de façon rentable.

L'avidité de ressources énergétiques du secteur industriel asiatique stimule la demande de coke de pétrole et devrait être le principal facteur de croissance des exportations de coke de pétrole canadien. L'Asie demeurera le moteur de la croissance de la production industrielle, et la production tirée des sables bitumineux canadiens devrait augmenter de façon marquée au cours des cinq à dix prochaines années également.

Composition des expéditions de charbon du CN

% des produits d'exploitation du CN tirés du transport du charbon

	Charbon thermique	Charbon métallurgique
Charbon canadien		
Marché d'exportation	20 %	35 %
Marché intérieur	*	*
Charbon américain		
Marché d'exportation	20 %	*
Marché intérieur	20 %	*

* Ces quatre catégories comptent au total pour environ 5 % des produits d'exploitation du CN tirés du transport du charbon en 2012.

Principaux terminaux charbonniers desservis par le CN

Terminal	Capacité		
	2011	2013	2015 Prévue
Ridley – Prince Rupert (C.-B.) <i>En millions de tonnes métriques</i>	11	16	24
Neptune – Vancouver (C.-B.) <i>En millions de tonnes métriques</i>	9	12,5	18,5
Westshore – Vancouver (C.-B.) <i>En millions de tonnes métriques</i>	29	33	36
Convent – Convent (LA) <i>En millions de tonnes courtes</i>	4	8	20

Sources : CN, Rapports de la Compagnie



MARCHÉS

Wagon-tombereau rotatif en aluminium



Wagon-trémie découvert



CHARBON

Le CN assure le transport du charbon en provenance et à destination des mines et terminaux suivants dans l'Ouest canadien :

INSTALLATIONS CANADIENNES

Mines de charbon	Type de charbon	Exploitant	Endroit	Destination (terminal)	Production annuelle estimative (en tonnes métriques)
1. Burnt River	Métallurgique	Walter Energy Western Coal Inc.	Tumbler Ridge (C.-B.)	Ridley	2,0 millions
2. Cheviot	Métallurgique	Teck Coal Limited	Près de Cadomin (Alb.)	Vancouver, Ridley	2,0 millions
3. Coal Valley	Thermique	Coal Valley Resources Incorporated	Près de Robb (Alb.)	Vancouver, Winniandy, Ridley	4,0 millions
4. Grande Cache	Métallurgique	Grande Cache Coal Corporation	Grande Cache (Alb.)	Vancouver, Thunder Bay	2,0 millions
5. Obed	Thermique	Coal Valley Resources Incorporated	Dalehurst (Alb.)	Vancouver, Ridley	1,2 million
6. Trend	Métallurgique	Peace River Coal Incorporated	Tumbler Ridge (C.-B.)	Ridley	0,9 million
7. Wolverine	Métallurgique	Walter Energy Western Coal Inc.	Tumbler Ridge (C.-B.)	Ridley, Burns Harbor	2,0 millions
8. Willow Creek	Métallurgique	Walter Energy Western Coal Inc.	Près de Chetwynd (C.-B.)	Ridley	1,6 million

Terminaux	Exploitant	Endroit	Capacité annuelle estimative (en tonnes métriques)
1. Neptune	Neptune Bulk Terminals	North Vancouver (C.-B.)	12,5 millions
2. Ridley	Ridley Terminals, Inc.	Prince Rupert (C.-B.)	16,0 millions
3. Thunder Bay	Thunder Bay Terminals, Ltd.	Thunder Bay (Ont.)	11,0 millions
4. Westshore	Westshore Terminals	Grand Vancouver (Delta) (C.-B.)	33,0 millions

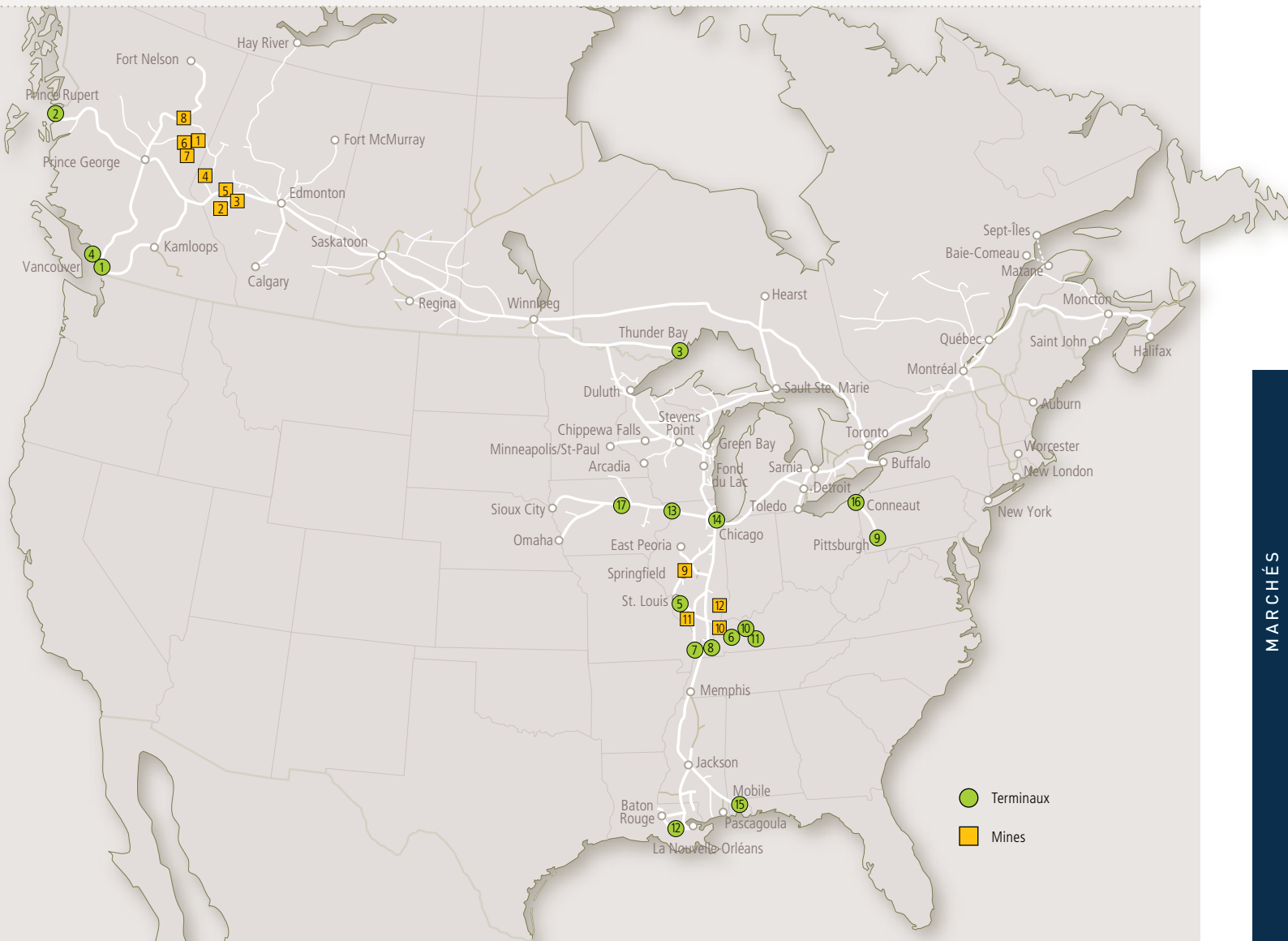
Aux États-Unis, le CN assure le transport du charbon en provenance et à destination des mines et terminaux suivants :

INSTALLATIONS AUX ÉTATS-UNIS

Mines de charbon	Type de charbon	Exploitant	Endroit	Destination (terminal)	Production annuelle estimative (en tonnes)
9. Crown (IL)	Thermique	Springfield Coal	Farmersville (IL)	Centrales électriques et terminaux fluviaux	3,0 millions
10. Galatia	Thermique	American Coal Company	Galatia (IL)	Centrales électriques et terminaux fluviaux	7,2 millions
11. Pond Creek	Thermique	Foresight Energy	Dial (IL)	Centrales électriques et terminaux fluviaux	6,5 millions
12. Sugar Camp	Thermique	Foresight Energy	Sugar Camp (IL)	Centrales électriques et terminaux fluviaux	7,0 millions

Terminaux	Exploitant	Endroit	Capacité annuelle estimative (en tonnes)
5. Cahokia	Cahokia Marine Service	Sauget (IL) (via la GWWR)	5,0 millions
6. Calvert City	Southern Coal Handling	Madisonville (KY) (via la PAL)	6,0 millions
7. CG&B	Consolidated Grain & Barge	Mound City (IL)	3,0 millions
8. Cook	Cook Coal Terminal	Metropolis (IL)	20,0 millions
9. Duquesne Wharf	Union Railroad	S.E. Pittsburgh (PA)	8,5 millions, nettes
10. GRT 1	Kinder Morgan Energy	Grand Rivers (KY) (via la PAL)	12,0 millions
11. GRT 2	Kinder Morgan Energy	Grand Rivers (KY) (via la PAL)	8,0 millions
12. Convent Marine Terminal	Raven Energy LLC	Convent (LA)	8,0 millions
13. IEI	IEI Barge Services	East Dubuque (IL)	1,7 million
14. KCBX	KCBX	Chicago (IL)	4,5 millions
15. McDuffie	Alabama State Docks	Mobile (AL)	10,0 millions
16. P&C Dock	GLT	Conneaut (OH)	11,0 millions
17. Williams Bulk	Alliant Energy	Williams (IA)	0,6 million

Rampe	Exploitant	Endroit	Capacité de chargement
13. Carbondale	Knight Hawk Coal	Carbondale (IL)	1 000 tonnes à l'heure





TIRER PARTI DE LA REPRISE ÉCONOMIQUE
DANS LE SECTEUR DE L'HABITATION



PRODUITS FORESTIERS

Parmi les chemins de fer nord-américains, le CN est le plus grand transporteur de produits forestiers et le premier à offrir des solutions de transport réellement intégrées en Amérique du Nord. Les marchandises du groupe Produits forestiers englobent le bois d'œuvre, la pâte de bois, le papier, les panneaux et d'autres fibres, telles que des copeaux, des granules de bois et des billes.

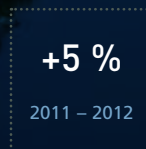


Répartition des marchandises – 2012
% des produits d'exploitation

- 37** Fibres
- 34** Bois d'œuvre
- 20** Papier
- 9** Panneaux

Produits d'exploitation
En millions de dollars

1 183	1 270	1 331	672	694
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



Wagons complets
En milliers

423	443	445	225	224
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



TMC
En millions

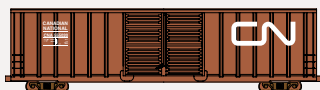
28 936	29 336	29 674	14 988	14 809
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



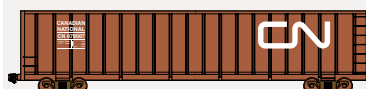
Wagon couvert à papier journal



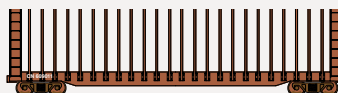
Wagon couvert à double porte pour le transport de pâte à papier et de panneaux



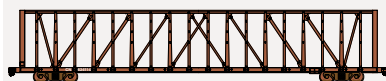
Wagon-tombereau à copeaux



Wagon porte-billes

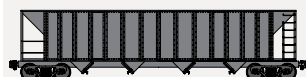


Wagon à support central



Wagon-trémie de particulier

Granules de bois



Wagon-citerne de particulier

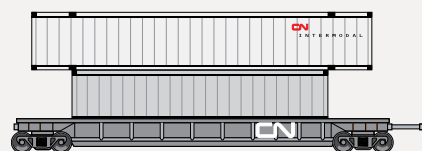
Argile



Conteneurs intermodaux

Maritimes, 20 pi et 40 pi

Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi



PRODUITS FORESTIERS

Le CN offre un accès ferroviaire étendu aux régions productrices de fibres de l'ouest et de l'est du Canada, qui comptent parmi les plus importantes régions productrices de fibres en Amérique du Nord. Aux États-Unis, la Compagnie est stratégiquement située de manière à desservir à la fois les corridors du Midwest et du sud des États-Unis par l'intermédiaire de liaisons interréseaux avec d'autres transporteurs de classe I.

Grâce au réseau de la Compagnie qui relie trois côtes – celles de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique – et à ses centres de transbordement et terminaux intermodaux situés à des endroits stratégiques, les clients du CN peuvent acheminer leurs produits du bois efficacement sur les marchés canadiens, américains, mexicains, asiatiques et d'ailleurs dans le monde. Le CN offre l'un des plus importants parcs de wagons de grande capacité permettant à ses clients de tirer parti de diverses occasions d'affaires. De plus, grâce à son programme *Contact unique CN*, la Compagnie offre aux clients la souplesse de son service intermodal pour le transport de leurs produits du bois aux destinations souhaitées.

Bien que la demande de produits forestiers fluctue de façon cyclique, les avantages géographiques du CN, la diversité de ses produits et sa clientèle internationale contribuent à atténuer l'incidence de ces fluctuations. De plus, les efforts soutenus déployés par le CN en vue d'améliorer le service lui permettent de rehausser sa position concurrentielle dans le secteur du transport.

BOIS D'ŒUVRE ET PANNEAUX

La plupart des envois de bois d'œuvre du CN proviennent de l'ouest du Canada et sont acheminés vers différents points en Amérique du Nord et à l'étranger, les États-Unis étant la principale destination.

Le marché du bois d'œuvre et des panneaux repose essentiellement sur la construction d'unités résidentielles et sur les travaux de réparation et de rénovation. La construction de maisons unifamiliales est particulièrement importante à cet égard : chacune d'elles nécessitant beaucoup plus de bois d'œuvre que la construction d'une unité d'un immeuble d'habitation.

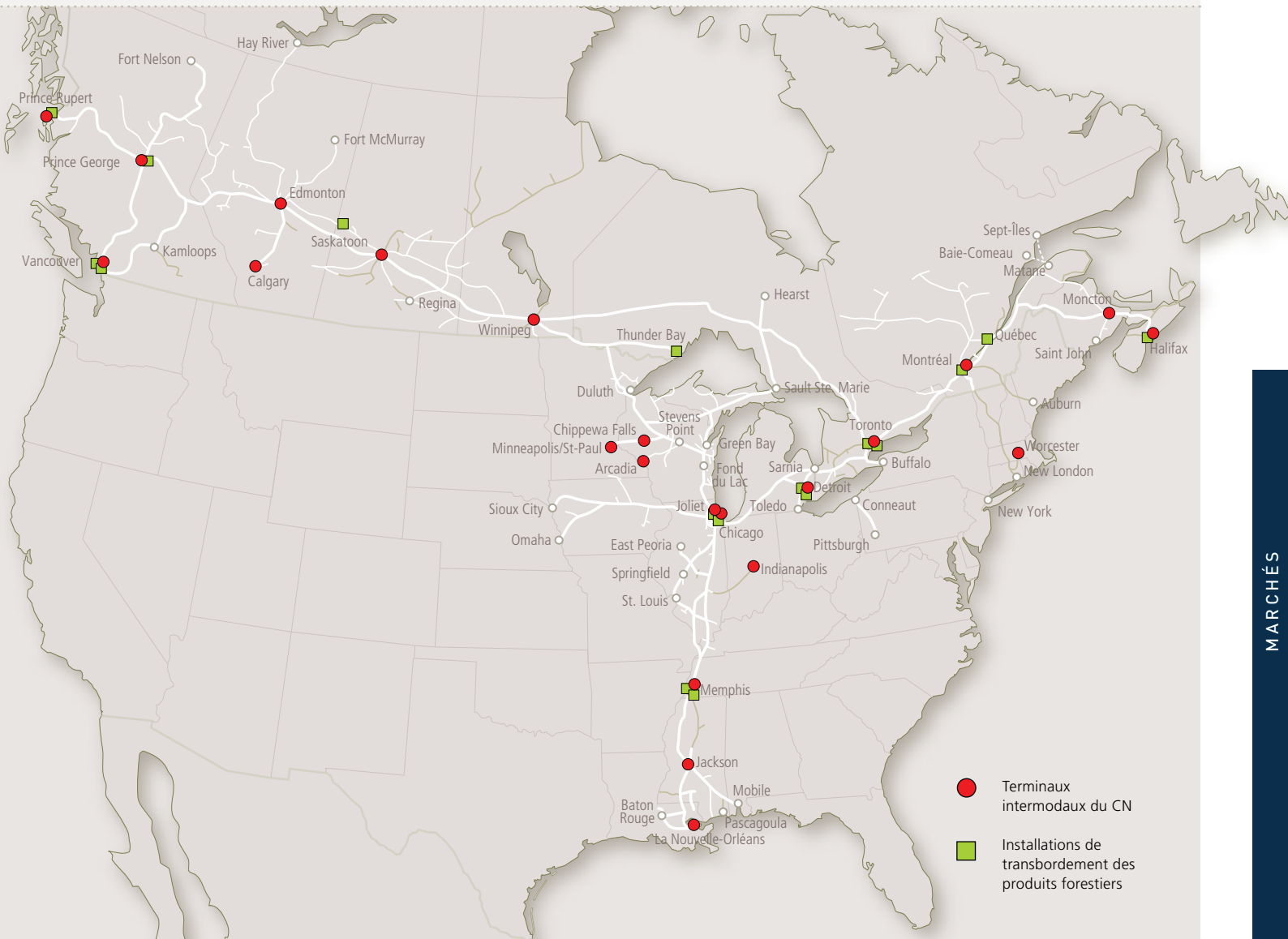
LES INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT DU CN : UN PROLONGEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Le réseau de centres de distribution de produits forestiers du CN comprend une série d'installations de transbordement et d'entreposage, situées à des endroits stratégiques, qui offrent différents services aux expéditeurs et aux destinataires, qu'ils soient ou non desservis par chemin de fer. La Compagnie permet ainsi aux expéditeurs ferroviaires d'accroître leur portée commerciale et aux expéditeurs et destinataires non desservis par chemin de fer, de profiter des économies et des avantages environnementaux que procure le transport par rail. Ce réseau offre les services à valeur ajoutée suivants aux clients du CN :

- transbordement et transport à la fine pointe de la technologie;
- livraison juste-à-temps des produits à des marchés situés hors de la zone de service de l'expéditeur;
- intégration sans rupture au réseau ferroviaire du CN pour les clients non desservis par chemin de fer;
- réduction ou élimination du recours à des installations de stockage sur place; et
- réduction ou élimination des dépenses en immobilisations et du risque que doivent assumer les clients.

PRODUITS FORESTIERS

INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT DES PRODUITS FORESTIERS

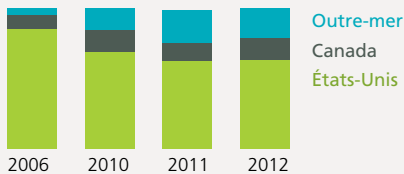


MARCHÉS



PRODUITS FORESTIERS

Bois d'œuvre et panneaux transportés par le CN (wagons complets)
% par destination



Le secteur de l'habitation aux États-Unis se redresse lentement, les mises en chantier annuelles ayant atteint 780 000 unités en 2012, en hausse par rapport au bas niveau de 553 000 unités en 2009, et la situation devrait continuer de s'améliorer.

La baisse de la demande aux États-Unis en 2009, liée à la récession, a fourni aux producteurs canadiens des occasions de diversifier leur marché pour le bois d'œuvre. Les envois de ce produit en Asie, particulièrement en Chine, ont augmenté de façon substantielle au cours des cinq dernières années; la Chine est maintenant le deuxième marché en importance après les États-Unis pour ce qui est des envois de bois d'œuvre du CN. Cette hausse des envois en Chine témoigne de l'augmentation de la demande d'unités résidentielles et de l'utilisation accrue du bois dans ce pays. En dépit de la reprise aux États-Unis, ces producteurs veulent continuer à tirer parti des occasions outre-mer et maintenir une forte présence en Asie.

Le Canada est un marché stable et concurrentiel par rapport au transport par camion pour le groupe marchandises Produits forestiers du CN. En règle générale, lorsque la valeur du dollar canadien est plus élevée, les mouvements du bois d'œuvre au pays augmentent, par rapport aux expéditions vers les États-Unis ou l'étranger.

PÂTES ET PAPIER

La consommation de pâtes et papiers est étroitement liée à la conjoncture économique générale, surtout aux États-Unis, et à la demande mondiale de papier.

Les pâtes servent principalement de composant majeur dans la production du papier, du papier hygiénique, des couches et d'autres produits d'hygiène et de beauté, ainsi que des cartons. La plupart des producteurs de pâte de bois desservis par le CN sont installés dans l'ouest du Canada, et la majorité des clients sont à l'étranger, surtout en Asie. Le Canada est

actuellement le deuxième producteur de pâte commercialisée, après le Brésil.

En Amérique du Nord, la demande pour la plupart des catégories de papier diminue, le secteur du papier d'impression étant le plus durement touché, ayant connu une baisse d'environ 45 % depuis 2007. La baisse de consommation de papier d'impression résulte en grande partie de l'accroissement de la concurrence des autres moyens de communication, notamment les canaux d'information en ondes 24 heures sur 24, Internet et les nouvelles technologies comme les blocs-notes et les tablettes électroniques.

Par ailleurs, la hausse du commerce mondial des produits forestiers modifie les paramètres de l'offre et la demande. L'augmentation de la consommation mondiale de produits de carton-bois et de papier mince a entraîné une hausse de la capacité de production outre-mer. Des fabricants des marchés en développement, notamment l'Inde et la Chine, se sont vus forcés d'importer de grandes quantités de matières premières, principalement de la pâte de bois et du papier recyclé, de la Russie, de l'Amérique du Nord et d'autres régions productrices de fibres de bois, en raison de la faiblesse de l'approvisionnement intérieur.



PRODUITS FORESTIERS

GRANULES DE BOIS

Les résidus de sciure de bois et de copeaux provenant des scieries sont convertis en une nouvelle source d'énergie et de chaleur : les granules de bois. L'Environmental Protection Agency des États-Unis reconnaît que la chaleur provenant de la combustion des granules de bois est une des sources d'énergie les plus propres et les plus renouvelables de la planète. Compte tenu de la demande croissante d'énergie propre, on prévoit que la production mondiale de granules de bois augmentera régulièrement.

Les crédits carbone que les sociétés d'énergie obtiennent en utilisant des combustibles ligneux renouvelables, comme au Royaume-Uni, entraînent une augmentation de la demande de granules de bois en Europe, le plus important marché pour ce produit.

Une portion importante de la production mondiale croissante de granules de bois provient du Canada, principalement de la Colombie-Britannique. À l'heure actuelle, le CN en expédie plus de 1,7 million de tonnes par année, permettant ainsi aux producteurs d'acheminer leurs granules de bois au Royaume-Uni, en Italie et ailleurs dans le monde.

De nouvelles installations de production de granules de bois sont également en cours de construction dans l'est du Canada, où une infrastructure portuaire améliorée et l'approche du CN en matière de chaîne d'approvisionnement favorisent les occasions d'exportation.

PERSPECTIVES

Le CN est bien outillé pour répondre à la demande associée à la reprise actuelle du secteur de l'habitation aux États-Unis. Certaines usines de fabrication de panneaux fermées précédemment pourraient reprendre leurs activités et augmenter leur production pour répondre à cette nouvelle demande, ce qui offrirait de nouvelles possibilités au CN. Le marché chinois de l'habitation devrait demeurer robuste, malgré un apparent ralentissement économique.

Le CN possède des atouts solides dans l'ouest du Canada lui permettant d'assurer l'approvisionnement d'une clientèle diversifiée d'utilisateurs finaux. De plus, la Compagnie gère l'utilisation de ses actifs de façon à en maximiser la rentabilité. Cette reprise du secteur de l'habitation entraîne également la croissance du secteur du transport intermodal de biens non durables conteneurisés liés au secteur de l'habitation (notamment les meubles, les téléviseurs et les ensembles de meubles de jardin), de métaux (notamment l'acier, le cuivre et le zinc), de matériaux de couverture, d'appareils électroménagers et d'autres marchandises.

Le secteur de la pâte de bois devrait profiter de la croissance soutenue des marchés d'outre-mer. Les granules de bois devraient être acheminées principalement vers les marchés européens, tandis que les fibres, sous forme de pâte et de copeaux de bois, seront essentiellement destinées au marché asiatique. La Compagnie poursuit la création et la diversification de produits, tels que les programmes d'optimisation des wagons et les options intermodales, et accroît sa présence dans les marchés en développement des granules de bois, de la pâte de bois et du papier recyclé.



FLEX INTERMODAL

Les clients des Produits forestiers du CN disposant de quais de chargement pouvant accueillir les conteneurs peuvent utiliser les services intermodaux de la Compagnie, qui complètent les services assurés au moyen des wagons plats à support central en A et d'autres types de wagons. Le réseau d'installations de transbordement de la Compagnie, situées à des endroits stratégiques, aide les clients du CN à atteindre leurs propres clients. Le CN peut également prendre des dispositions en vue de retours à charge, en réservant pour le transport des produits forestiers d'exportation de ses clients des conteneurs qui autrement feraient la traversée de retour vers l'Asie ou d'autres destinations à vide.



APPROFONDIR LES PRINCIPES
DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

VÉHICULES AUTOMOBILES

Le CN est un maillon clé de la chaîne d'approvisionnement en véhicules automobiles, transportant les véhicules de leur point d'origine ou les livrant dans toute l'Amérique du Nord, et offrant des services au point d'accès par les ports de Halifax et de Vancouver.



Répartition des marchandises – 2012
% des produits d'exploitation

- 89 Véhicules assemblés
- 11 Pièces d'automobiles

Produits d'exploitation
En millions de dollars

457	484	538	283	280
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



Wagons complets
En milliers

201	217	222	114	114
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



TMC
En millions

2 545	2 545	2 754	1 457	1 405
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



Le CN est un chef de file du transport de véhicules automobiles ayant acheminé plus de deux millions de véhicules en 2012. Le réseau ferroviaire, les installations de distribution de véhicules et les terminaux intermodaux du CN des côtes ouest et est sont bien situés pour offrir un accès sans rupture aux principales installations portuaires et aux marchés mondiaux. La Compagnie assure le transport de véhicules assemblés et de pièces et fournit un accès direct à 14 usines de montage de véhicules en Ontario, au Michigan et au Mississippi. Le CN dessert également des installations de distribution de véhicules au Canada et aux États-Unis, ainsi que des installations de fabrication de pièces au Michigan et en Ontario. Le corridor nord-sud du CN et ses différentes liaisons ferroviaires avec tous les transporteurs de classe I à d'importants points d'accès, notamment Chicago, en Illinois, Detroit, au Michigan, et Buffalo, dans l'État de New York, offrent à la clientèle du secteur automobile plusieurs options d'acheminement entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Le CN offre également un service au-

delà du point d'accès de Chicago, étendant ainsi la portée de son secteur automobile jusqu'à d'autres points d'échange, notamment Salem, en Illinois, et Memphis, au Tennessee. Les produits d'exploitation du groupe Véhicules automobiles sont étroitement liés à la production et aux ventes de véhicules en Amérique du Nord.

Autoport du CN, filiale de la Compagnie, offre la gamme de services à valeur ajoutée la plus complète du secteur, grâce à ses centres de traitement et de distribution du Canada et des États-Unis. Les clients comme Ford, GM et Chrysler, ainsi que tous les constructeurs européens, japonais et coréens comptent sur les services de cette entreprise. Autoport offre notamment : des services de gestion aux triages des constructeurs de l'équipement d'origine, des inspections d'assurance de la qualité, le chargement et le déchargement

TRANSPORT DES PIÈCES D'AUTOMOBILES PAR CONTENEURS

Le trafic conteneurisé de pièces d'automobiles provenant d'outre-mer et destinées à l'Amérique du Nord a augmenté considérablement au CN au cours des dernières années. La Compagnie a travaillé en étroite collaboration avec les partenaires transporteurs maritimes pour attirer ces activités. Aujourd'hui, les pièces d'automobiles provenant d'Asie arrivent à Vancouver, en Colombie-Britannique, par conteneurs et sont expédiées grâce au service intermodal par transporteur unique du CN aux diverses entreprises de pièces d'automobiles dans la région de Detroit, au Michigan.

des wagons ainsi que la libération de véhicules à un tractionnaire. Chaque élément du transport fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement en véhicules assemblés. À plusieurs installations, Autoport offre également la préparation des véhicules, dont la réparation mécanique, la peinture et le débosselage. Autoport gère les stocks de véhicules des fabricants, la vérification complète avant livraison au concessionnaire et les programmes pour les véhicules touchant la batterie, le revêtement de protection, l'entretien, les accessoires et l'installation d'un climatiseur.

PERSPECTIVES

Le CN joue un rôle important dans le transport des véhicules destinés au marché canadien. La tendance à la hausse des ventes de véhicules automobiles devrait se maintenir au Canada.

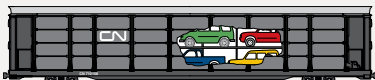
Aux États-Unis, l'amélioration de la conjoncture économique, associée à la solide demande comprimée, en raison du vieillissement du parc de véhicules, devrait contribuer à l'augmentation soutenue des ventes de véhicules légers.

Le CN est bien placé pour faire face à cette remontée, puisqu'il dessert des installations pour véhicules automobiles qui approvisionnent exclusivement le marché nord-américain. La Compagnie continue de collaborer avec ses clients du secteur automobile en vue de créer de nouvelles occasions d'utiliser la chaîne d'approvisionnement ayant recours au réseau ferroviaire et aux actifs du CN pour la distribution de véhicules et de pièces d'automobiles au pays et à l'échelle mondiale.

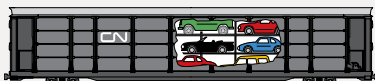
Wagon couvert à pièces d'automobiles



Wagon porte-automobiles à deux étages



Wagon porte-automobiles à trois étages



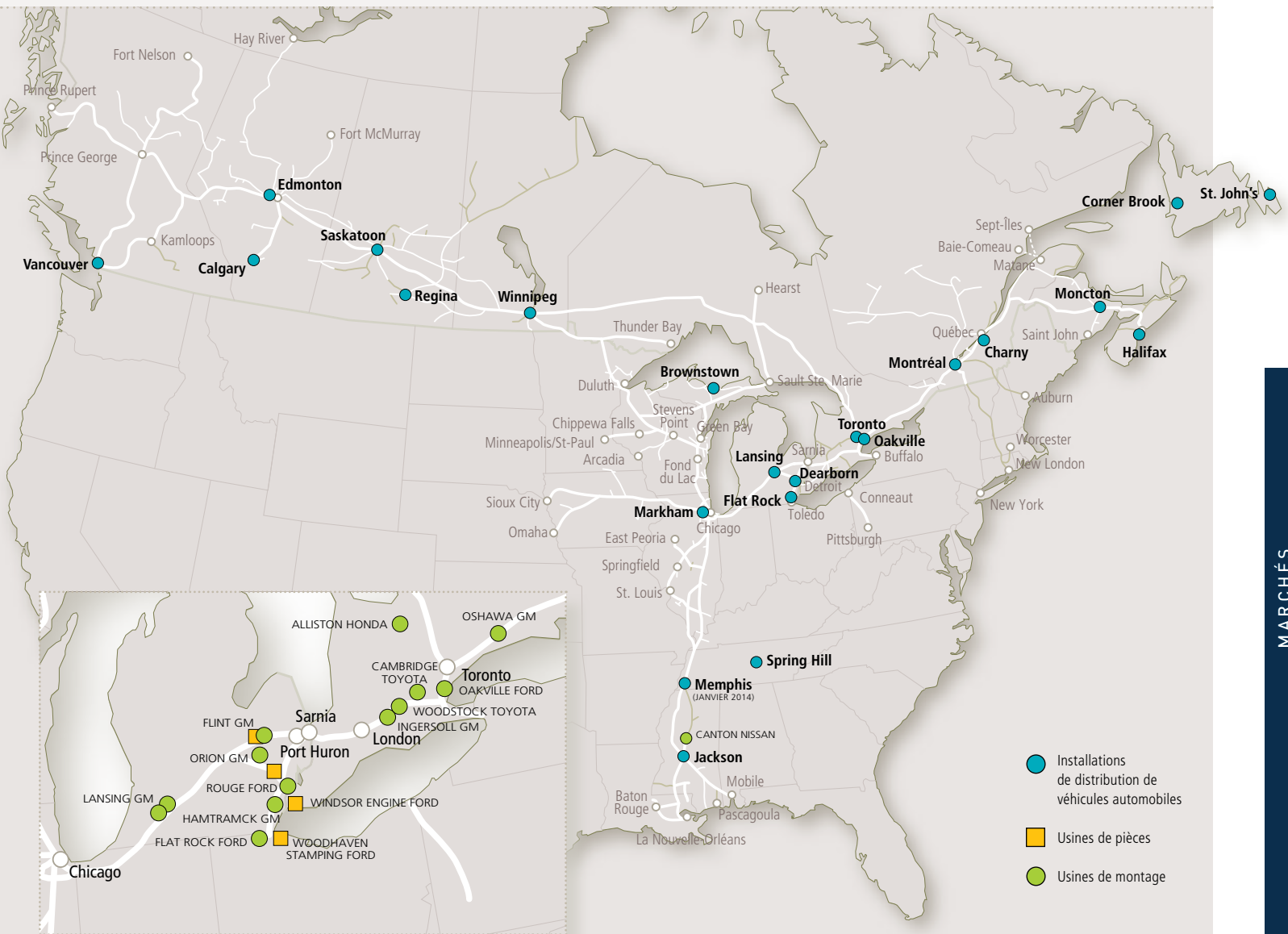
Conteneurs intermodaux


Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi
Maritimes, 20 pi, 40 pi



VÉHICULES AUTOMOBILES

INSTALLATIONS POUR VÉHICULES AUTOMOBILES DESSERVIES PAR LE CN



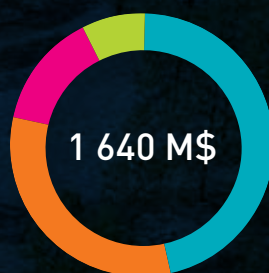
An aerial photograph showing a long train of black coal cars winding through a rugged mountain valley. The train is positioned on a track that curves along a steep, rocky slope. To the left of the train, a river flows through a rocky bed. The surrounding landscape is characterized by steep, rocky hillsides with sparse vegetation and scattered evergreen trees. The overall scene conveys a sense of industrial activity in a natural, mountainous setting.

LA RENAISSANCE DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE



PRODUITS PÉTROLIERS ET CHIMIQUES

Le CN dessert divers producteurs de produits pétroliers et chimiques à l'échelle du Canada et des États-Unis; la Compagnie possède une expertise de certains secteurs comme le cœur industriel de l'Alberta, les régions d'exploitation de sables bitumineux, l'est du Canada ainsi que le golfe du Mexique.

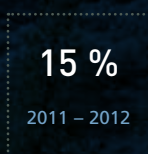


Répartition des marchandises – 2012
% des produits d'exploitation

- 46 Produits chimiques et matières plastiques
- 32 Produits pétroliers raffinés
- 14 Pétrole brut et condensats
- 8 Soufre

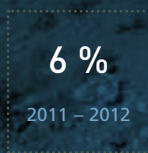
Produits d'exploitation
En millions de dollars

1 322	1 420	1 640	797	935
2010	2011	2012	\$1 2012	\$1 2013



Wagons complets
En milliers

549	560	594	292	300
2010	2011	2012	\$1 2012	\$1 2013



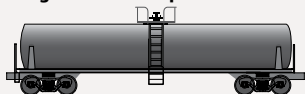
TMC
En millions

31 190	32 962	37 449	17 834	21 395
2010	2011	2012	\$1 2012	\$1 2013

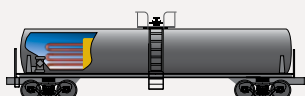


Le groupe marchandises Produits pétroliers et chimiques transporte une vaste gamme de marchandises, parmi lesquelles on compte les produits chimiques et les matières plastiques, les produits pétroliers raffinés, les liquides de gaz naturel, le pétrole brut et le soufre. Les principaux marchés pour ces marchandises sont en Amérique du Nord, et conséquemment, les résultats de ce groupe marchandises sont étroitement liés à l'économie nord-américaine de même qu'à la production pétrolière et gazière. La majorité des expéditions de produits pétroliers et chimiques de la Compagnie ont comme point d'origine le corridor pétrochimique de la Louisiane entre La Nouvelle-Orléans et Baton Rouge, l'ouest du Canada, secteur clé pour la mise en valeur pétrolière et gazière et important centre de charges d'alimentation de gaz naturel et de produits pétrochimiques et plastiques d'envergure mondiale, et les usines régionales de l'est du Canada.

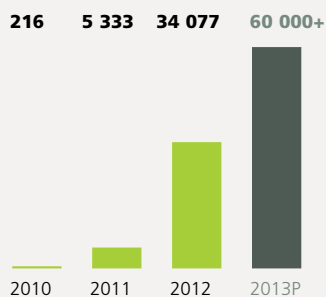
Wagon-citerne de particulier



Wagon-citerne isotherme de particulier avec serpentins de chauffage



Envois de pétrole brut
En wagons complets



TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR RAIL

Le CN est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement en pétrole brut et en condensats. La Compagnie est un véritable facilitateur de la chaîne d'approvisionnement, transportant non seulement du pétrole brut et des condensats, mais également du matériel connexe, notamment du sable de fracturation, de l'acier et des tuyaux.

Le service ferroviaire du CN relie les producteurs de pétrole brut du Canada à leurs marchés et c'est pourquoi la Compagnie est un maillon clé de la chaîne d'approvisionnement en pétrole brut. Le vaste réseau du CN peut fournir aux clients un service par transporteur unique accessible à partir de l'ouest du Canada vers de nombreuses destinations, dont la côte du golfe du Mexique ou l'est du Canada, et des itinéraires efficaces passant également par la région cruciale de Chicago. La Compagnie établit également des liaisons avec d'autres transporteurs ferroviaires de classe I pour atteindre des destinations clés comme la côte est ou la côte ouest des États-Unis.

Le CN offre aux producteurs de pétrole brut un certain nombre d'avantages par rapport aux autres modes de transport, notamment des coûts concurrentiels et une plus grande portée géographique. De plus, il leur propose un autre avantage : l'évolutivité. Les expéditeurs peuvent utiliser un, deux, vingt ou cent wagons ou plus selon leurs besoins. La flexibilité est aussi un avantage offert aux expéditeurs : ils ont la possibilité d'acheminer leurs produits vers diverses destinations et de tirer ainsi parti des écarts de prix dans les différents marchés.

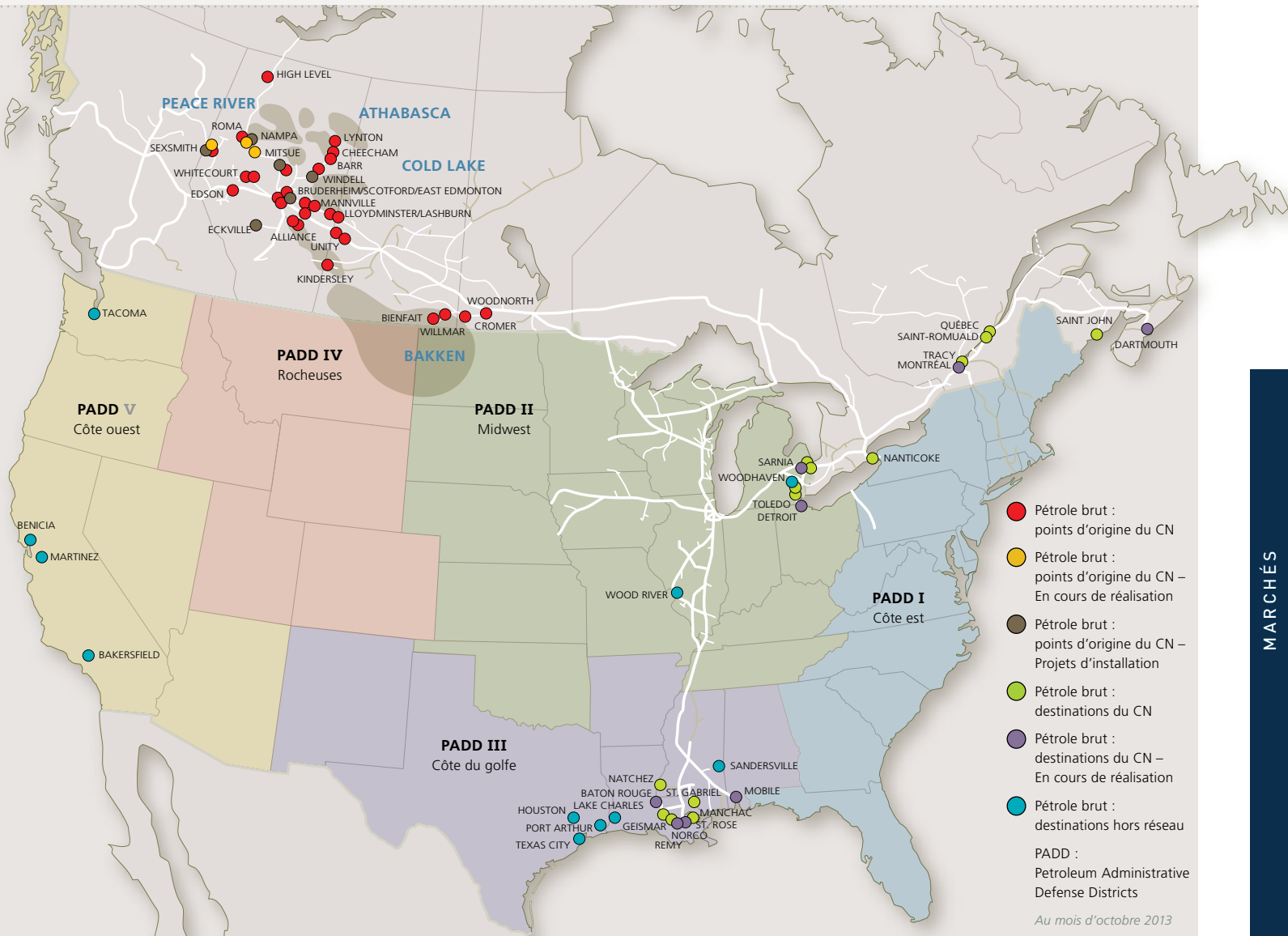
Le simple service de transbordement camion-wagon offert initialement évolue rapidement vers un service par trains-blocs approvisionnés à partir de réservoirs raccordés au pipeline. L'adoption des services de transport du pétrole brut par rail du CN s'intensifie rapidement. En 2012, la Compagnie a transporté environ 34 000 wagons complets de pétrole brut, par rapport à quelques centaines uniquement en 2010.

Le CN offre un accès unique aux gisements de pétrole brut lourd de l'Alberta, son réseau ferré couvrant directement les régions de Peace River, d'Athabasca et de Cold Lake. La Compagnie continue de consacrer des capitaux importants aux embranchements dans ces régions. L'un des avantages clés pour les expéditeurs de pétrole brut lourd qui optent pour le service de transport par rail est que l'utilisation du condensat n'est pas nécessaire, puisque le pétrole est transporté dans des wagons isothermes avec serpentins de chauffage.

La Compagnie est aussi très présente dans la région productrice de pétrole léger de la formation schisteuse de Bakken, dans le sud-est de la Saskatchewan et le sud-ouest du Manitoba. Dans cette région, les points de chargement du pétrole brut sont en voie de se transformer en centres de services aux infrastructures pétrolières pour le matériel servant à la fracturation et au forage.

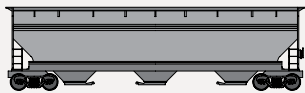
PRODUITS PÉTROLIERS ET CHIMIQUES

ATOUTS DU CN DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR RAIL



PRODUITS PÉTROLIERS ET CHIMIQUES

Wagon-trémie de grande capacité de particulier



Conteneurs intermodaux

Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi
Maritimes, 20 pi et 40 pi



Le CN assure un accès direct aux principales destinations de l'est du Canada, dont Sarnia et Nanticoke, en Ontario, St-John, au Nouveau-Brunswick, Point Tupper, en Nouvelle-Écosse (par chemins de fer d'intérêt local), et Saint-Romuald et Montréal, au Québec, de même qu'aux terminaux de la Voie maritime à Tracy et à Québec, au Québec.

Depuis les installations côtières, le CN assure également un accès aux districts américains PADD I (Petroleum Administrative Defense District I – côte est) et PADD III (côte du golfe du Mexique), de même qu'à l'Europe et à l'Inde.

Le CN offre un service de navette à haute vitesse par transporteur unique entre les champs pétroliers de l'Alberta et de la Saskatchewan et les raffineries du district PADD III, dont la capacité est disponible dès maintenant. Le CN peut offrir un accès direct aux districts PADD II et PADD V par l'intermédiaire d'autres chemins de fer.

La Compagnie est également un maillon clé de la chaîne d'approvisionnement en condensats. Elle transporte des volumes importants de condensats des États-

Unis (côte du golfe du Mexique, Pennsylvanie et Kansas) à la région des sables bitumineux du Canada. Comme les diluants continueront d'être nécessaires dans certains cas, le CN entrevoit l'occasion d'expédier du pétrole brut vers les marchés et d'utiliser les mêmes wagons pour transporter des condensats dans l'autre sens vers la région des sables bitumineux.

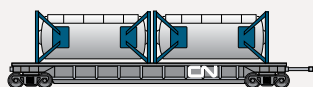
PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS

La croissance que connaissent un certain nombre de secteurs se traduit par une augmentation de la demande d'énergie industrielle.

Les raffineries nord-américaines s'ajustant à l'offre plus abondante de pétrole brut en Amérique du Nord, la gamme de produits raffinés évolue également. Le CN est en excellente position pour participer à l'acheminement des produits finaux aux marchés consommateurs grâce à son accès aux complexes de raffinage clés dans les



Wagon-citerne ISO



ENGAGEMENT DU CN À L'ÉGARD DU TRANSPORT SÉCURITAIRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Si de nombreux produits pétroliers et chimiques sont classés parmi les marchandises dangereuses, ils demeurent cependant des composantes essentielles de la fabrication d'un grand nombre de produits destinés aux industries et aux consommateurs.

Environ 10 % de l'ensemble des volumes transportés par le CN sont classés parmi les marchandises dangereuses. Les règlements rigoureux de Transports Canada et du Department of Transportation des États-Unis, de même que les politiques et marches à suivre du CN, permettent de s'assurer que les marchandises et les matières dangereuses sont transportées de façon sécuritaire.

zones du golfe du Mexique, du centre du continent (région de Chicago) de même que de l'est et de l'ouest du Canada. L'accès du CN aux zones schisteuses de Montney et de Duvernay crée des occasions liées au trafic de produits entrants et sortants.

PRODUITS CHIMIQUES ET MATIÈRES PLASTIQUES

La faiblesse actuelle des prix du gaz naturel en Amérique Nord a des retombées favorables pour les secteurs des produits chimiques et des matières plastiques. La diminution des prix des charges d'alimentation et de l'énergie entraîne de nouveaux investissements dans des usines de matières plastiques et de produits chimiques nord-américaines, créant ainsi des occasions pour le CN. Ces nouvelles usines ouvrent dans les principales zones de production de matières plastiques et de produits chimiques desservies par le CN, y compris le corridor pétrochimique de la Louisiane, le nord de l'Alberta et le sud de l'Ontario.

Le CN peut compter sur un vaste réseau d'installations CargoFlo^{MD}, situées de façon stratégique et complétant son service ferroviaire direct, qui lui permettent de répondre aux besoins de ses clients en matière de transbordement de liquides et de rupture de charge et d'offrir un service complet d'acheminement de porte à porte. Ce réseau permet aux clients de profiter du coût économique du transport ferroviaire sur de longues distances et de la souplesse du transport par camion sur de courtes distances, partout au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

SOUFRE

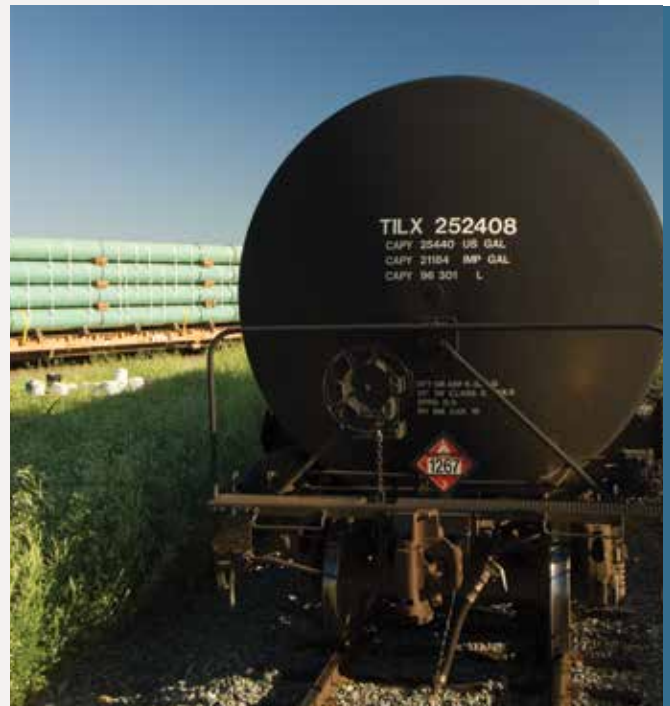
Le soufre est utilisé à l'échelle mondiale dans une vaste gamme d'applications industrielles, dont la production d'engrais à base de phosphate et la fabrication de fibres synthétiques de même que dans les secteurs des métaux et des mines. Le Canada est le plus grand exportateur de soufre au monde. Le CN transporte une part importante du soufre canadien destiné à l'exportation. La majorité des exportations de soufre canadien sous forme solide sont acheminées en Chine, en Australie et en Afrique du Sud à partir du port de Vancouver, et sous forme liquide, aux producteurs d'engrais à base de phosphate aux États-Unis.

PERSPECTIVES

La Compagnie croit avoir la portée nécessaire pour doubler les volumes de pétrole brut transporté par rail en 2013. La longueur moyenne des parcours des envois de pétrole brut par rail correspond à plus du double de la longueur moyenne de l'ensemble du trafic du CN, ce qui représente un potentiel de revenus plus élevé. La construction des pipelines étant retardée, la production de pétrole continuant d'augmenter et les intervenants clés du secteur pétrolier poursuivant leurs investissements massifs dans l'infrastructure ferroviaire, le transport du pétrole brut par rail demeurera une solution d'expédition de rechange viable.

La faiblesse des prix du gaz naturel devrait favoriser de nouveaux investissements dans le secteur pétrochimique et, le CN, fort de son vaste réseau ferré, de ses centres de transbordement et de ses autres installations, est en position favorable pour se charger des envois des secteurs des produits chimiques et des matières plastiques sur les marchés nord-américains et vers des destinations internationales, grâce à ses liaisons via divers ports.

CN mise également sur des occasions dans le secteur des produits pétroliers raffinés, soit le transport de l'essence, du propane, du carburant aviation et du carburant diesel.



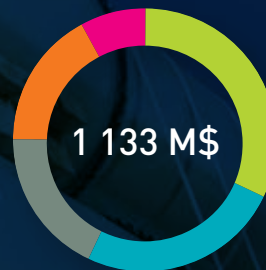


SOUTENIR LA CROISSANCE DANS LES SECTEURS
DU PÉTROLE ET DU GAZ ET DE LA FABRICATION



MÉTAUX ET MINÉRAUX

Le CN dessert des clients qui sont des chefs de file du secteur des métaux et des minéraux. Grâce à son service ferroviaire étendu et à ses installations portuaires et de transbordement, le CN est un partenaire d'importance pour les expéditeurs.



Répartition des marchandises – 2012
% des produits d'exploitation

- 32** Acier
- 25** Matériaux de construction
- 18** Minerai de fer
- 17** Minerais non ferreux
- 8** Machines et chargements exceptionnels

Produits d'exploitation
En millions de dollars

861	1 006	1 133	566	586
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



Wagons complets
En milliers

990	1 013	1 024	513	518
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



TMC
En millions

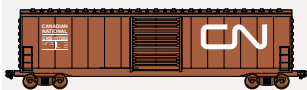
16 443	18 899	20 236	10 007	10 197
2010	2011	2012	S1 2012	S1 2013



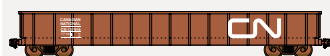
248 MILLES

(513 milles, minerai de fer exclu)

Wagon couvert pour métaux

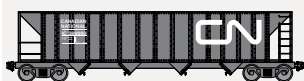


Wagon-tombereau de type courant

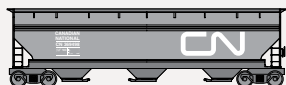


Nouveaux traîneaux pour conteneurs

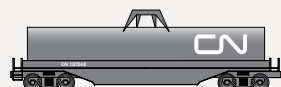
Wagon-trémie découvert



Wagon-trémie couvert
de faible capacité



Wagon-tombereau couvert
à rouleaux de tôle



MÉTAUX ET MINÉRAUX

La composition des marchandises du groupe Métaux et minéraux est bien équilibrée, l'acier comptant pour 32 % des produits d'exploitation du groupe, les matériaux de construction, 25 %, le minerai de fer, 18 %, les minerais non ferreux et les concentrés, 17 %, et les machines et les chargements exceptionnels, 8 %. Les principaux facteurs de croissance dans ce segment de marché sont les projets de mise en valeur pétroliers et gaziers, la production automobile, la construction non résidentielle et les autres secteurs de la fabrication.

Le CN collabore étroitement avec ses clients afin de mettre au point des solutions de transport novatrices qui rendent l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement plus efficace. Grâce à son accent soutenu sur les initiatives premier mille – dernier mille, le CN a amélioré considérablement ses taux d'exécution des demandes de wagons pour ses clients du secteur des marchandises. De plus, le CN a accepté des demandes au-delà des heures limites de la semaine, ce qui lui permet de faire concurrence au transport routier pour accroître sa part de marché dans le secteur de l'acier.

Le programme « *Contact unique CN* » s'est avéré très avantageux pour les clients du groupe Métaux et minéraux en leur permettant d'utiliser le service intermodal en complément du service de transport en wagons complets. De nouveaux produits sont en cours de développement afin d'améliorer l'offre de services aux clients, y compris de nouveaux traîneaux pour conteneurs qui servent à manutentionner les produits d'acier transportés par conteneurs, une innovation qui constitue une solution de rechange au transport par camion. Ces nouveaux produits et services mis en place par le CN permettent à ce dernier d'accroître ses activités tout en aidant ses clients à réussir sur leur marché.

LE SECTEUR DE L'ÉNERGIE ALIMENTE LA DEMANDE EN SABLE DE FRACTURATION ET EN TUYAUX

L'accroissement des activités dans le secteur gazier et pétrolier est à l'origine de la demande de sable de fracturation, de tuyaux et d'autres produits connexes, laquelle présente d'importantes occasions d'affaires pour le groupe Métaux et minéraux du CN.

Sable de fracturation Grâce à la technologie de fracturation hydraulique, ou fracturation tout simplement, associée au forage horizontal, il est possible de mettre en valeur les réserves de pétrole et de gaz non classiques de façon économiquement viable. De plus, cette technique a permis d'accroître grandement les réserves de pétrole et de gaz récupérables.

Les secteurs pétrolier et gazier utilisent ces sables de fracturation comme agent de soutènement afin de maintenir les fractures ouvertes dans le schiste pour permettre au pétrole et au gaz naturel de s'écouler. La demande de sable de fracturation continue d'augmenter de façon marquée à l'échelle mondiale, le Canada et les États-Unis étant toutefois les plus grands utilisateurs. Le CN a un accès inégalé aux dépôts de l'un des sables de fracturation les plus recherchés – le sable du Wisconsin, appelé « Northern White ». Dans le cadre de son engagement visant à acheminer ce produit aux principales formations de schiste d'Amérique du Nord, le CN a investi récemment environ 70 M\$ dans la modernisation de son infrastructure dans deux de ses subdivisions du Wisconsin, afin de mieux servir les clients existants producteurs de sable de fracturation de même que les nouveaux clients éventuels. Cet agent de soutènement de haute qualité est destiné aux grandes zones schisteuses de l'Amérique du Nord. La principale initiative de la Compagnie dans le développement des activités liées au sable de fracturation a été de mettre sur pied la bonne chaîne d'approvisionnement entre les producteurs au Wisconsin et les secteurs de mise en valeur des réserves canadiennes de schiste gazéifère et de schiste bitumineux en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan, et d'autres aux États-Unis.

MÉTAUX ET MINÉRAUX

EXPLORATION DU GAZ DE SCHISTE ET DÉPÔTS DE SABLE DE FRACTURATION



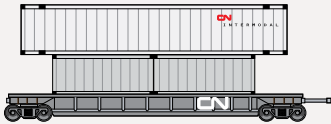
MÉTAUX ET MINÉRAUX

Wagon-tombereau à minerai de fer



Conteneurs intermodaux

Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi
Maritimes, 20 pi et 40 pi



Le CN est le seul chemin de fer ayant un accès direct aux formations de schiste du nord-est de la Colombie-Britannique. Une autre initiative favorisant l'activité en Colombie-Britannique est le nouveau terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) prévu à Kitimat. Ce nouveau terminal de GNL devrait exposer le gaz de schiste aux forces des marchés mondiaux.

Dans le nord-ouest de l'Alberta, le CN desservira une nouvelle installation de transbordement de sable de fracturation d'une capacité de 550 000 tonnes par année, qui devrait contribuer à soutenir la croissance prévue de la demande de sable de fracturation dans le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien. Les plans prévoient également la mise sur pied de quatre nouvelles installations qui devrait être annoncée sous peu.

Tuyaux d'acier L'activité croissante dans le secteur de l'énergie a aussi pour effet de stimuler la demande de tuyaux en acier. Les tuyaux de grand diamètre sont utilisés pour la construction de pipelines et ceux de diamètre relativement plus petit, dans le processus de fracturation.

Le CN a récemment fait l'acquisition de 150 wagons supplémentaires pour répondre à la demande croissante de tuyaux de plus petit diamètre. Les installations de manutention de tuyaux de la Compagnie dans l'ouest du Canada, qui jouent un rôle clé dans la logistique de la chaîne d'approvisionnement, complètent ces ajouts au parc de matériel remorqué.



LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DU MINÉRAI DE FER – DES MINES AUX ACIÉRIES

Les atouts du CN dans le secteur du minerai de fer sont un véritable exemple d'une chaîne d'approvisionnement de bout en bout, où le minerai de fer est acheminé des mines aux aciéries. La Compagnie contrôle le transport ferroviaire jusqu'aux quais, le chargement aux divers quais, la portion maritime du trajet grâce à l'utilisation de sa flotte de neuf navires, et enfin, le transport ferroviaire jusqu'aux aciéries. Le processus de planification est effectué avec les partenaires de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Grâce à une coordination rigoureuse des activités ferroviaires, du chargement aux quais et du transport maritime, le CN a pu acheminer plus de 48 millions de tonnes de minerai de fer par rail en 2012. Cette réalisation est attribuable à de nombreux facteurs : ponctualité des trains, interversion des trains aux quais pour assurer le chargement des navires en temps opportun, ponctualité des navires, interversion des navires au besoin pour assurer le déchargement rapide et excellente gestion des activités aux quais.

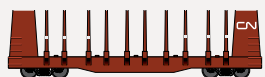
PERSPECTIVE

La Compagnie est en excellente position pour devenir l'un des plus importants transporteurs de sable de fracturation vers les zones de schiste de l'ouest du Canada. La production de sable de fracturation continue d'augmenter au Wisconsin, la construction de deux nouvelles installations ayant été entreprise en 2013 et celle de deux autres étant prévue en 2014.

Les secteurs des minerais non ferreux et de la construction, notamment les agrégats et les matériaux de couverture, ont également enregistré une certaine hausse de leur activité. En dépit de la faiblesse actuelle du marché des métaux de base, le CN pourrait tirer parti de la mise en service d'une nouvelle mine de cuivre au deuxième semestre de 2013.

Grâce à ses atouts dans le secteur du minerai de fer, le CN continuera de miser sur sa solide clientèle de longue date, tout en étant prêt à saisir les nouvelles occasions dans le secteur minier.

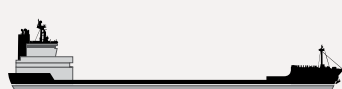
Wagon pour tuyaux



Wagon plat à parois de bout



Laquier



MÉTAUX ET MINÉRAUX

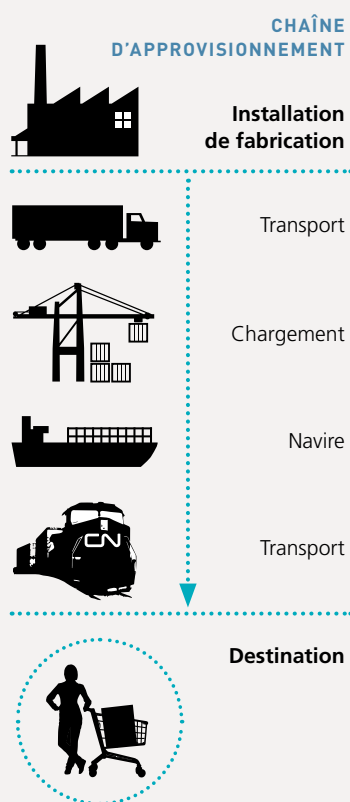
INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT DES MÉTAUX



SOLUTIONS DE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

SOLUTIONS DE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Le CN agit comme un véritable facilitateur de la chaîne d'approvisionnement. À titre de participant clé à la chaîne d'approvisionnement de ses clients, le CN reconnaît que si leur entreprise croît, la Compagnie croîtra également. Le CN travaille d'arrache-pied avec ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour innover, créer et mettre en œuvre des solutions qui favorisent une croissance durable à long terme. Des accords sur les niveaux de service avant-gardistes permettent la création d'un climat de partenariat transparent et hautement coopératif. Ces accords permettent au CN de mettre au service de ses clients l'expérience collective de ses cadres en matière de transport ferroviaire, de camionnage, d'entreposage, de distribution et de gestion de la chaîne d'approvisionnement, leur permettant ainsi d'accroître leur compétitivité. Cette vaste expérience du groupe Solutions de chaîne d'approvisionnement permet au CN d'offrir des services complets pour un éventail de secteurs et de types de produits.



Entreposage et distribution Le CN a mis en place des services de transbordement, d'entreposage et de distribution afin de rehausser sa position à titre de facilitateur de la chaîne d'approvisionnement. La Compagnie dispose de 1,3 million de pieds carrés d'espace d'entreposage dans l'ensemble de son réseau de plus de 80 installations situées à des endroits stratégiques au Canada et aux États-Unis. Le réseau de distribution inclut également 850 acres supplémentaires d'espace d'entreposage répartis dans le réseau du CN. Ces espaces d'entreposage permettent aux clients de gérer leurs stocks selon les variations de la demande sur le marché et d'atteindre de nouveaux marchés rapidement et au bon moment.

CargoFlo^{MD} Le CN possède un réseau de 19 terminaux de distribution de produits en vrac CargoFlo^{MD}. Ces installations de transbordement de vrac sont situées à des endroits stratégiques au Canada et aux États-Unis afin de faciliter le transport des produits solides et liquides des clients et de les acheminer, rapidement et en toute sécurité, sans risque de contamination. Les résultats sont donc une plus grande portée commerciale pour les clients et un accès aux coûts avantageux du transport par rail pour les clients qui ne sont pas situés le long du réseau ferroviaire.

Parcs logistiques Le réseau de parcs logistiques du CN est un autre important maillon de la chaîne d'approvisionnement qui élargit l'accès des clients aux marchés intérieurs et internationaux. Situés à Calgary, à Chicago, à Memphis, à Montréal et à Toronto, les parcs logistiques du CN assurent la liaison entre les services ferroviaires et les services par camions, par navire et par barge, et offrent des services d'entreposage et de distribution.

Expédition transitaire Les services d'expédition transitaire du CN simplifient les activités d'importation et d'exportation internationales des clients, qui peuvent inclure divers transporteurs et comporter des exigences administratives et juridiques. En travaillant avec ses partenaires maritimes, le CN assure l'acheminement des produits des clients selon la solution optimale en matière de chaîne d'approvisionnement.

Services de courtage en douanes Les Services de courtage en douanes communiquent avec les organismes et administrations gouvernementales tout au long du processus d'expédition et s'assurent que l'ensemble des procédures appropriées ont été suivies. Grâce à ce service qui bonifie la chaîne d'approvisionnement, le CN s'assure que les envois des clients, en provenance et à destination des États-Unis, du Canada et du Mexique, sont dédouanés et gérés efficacement.

SOLUTIONS DE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT



INFORMATION FINANCIÈRE





Non vérifié

En millions, sauf les données relatives au bénéfice par action

	2011				Exercice
	TR1	TR2	TR3	TR4	
Produits d'exploitation	2 084 \$	2 260 \$	2 307 \$	2 377 \$	9 028 \$
Charges d'exploitation					
Main d'œuvre et avantages sociaux	473	432	396	511	1 812
Services acquis et matières	286	268	271	295	1 120
Carburant	327	353	350	382	1 412
Amortissement	218	217	218	231	884
Location de matériel	51	54	60	63	228
Risques divers et autres	84	62	74	56	276
Total – Charges d'exploitation	1 439 \$	1 386 \$	1 369 \$	1 538 \$	5 732 \$
Bénéfice d'exploitation	645	874	938	839	3 296
Intérêts débiteurs	(86)	(85)	(85)	(85)	(341)
Autres produits (pertes)	300	10	70	21	401
Bénéfice avant les impôts sur les bénéfices	859	799	923	775	3 356
Charge d'impôts sur les bénéfices	(191)	(261)	(264)	(183)	(899)
Bénéfice net	668 \$	538 \$	659 \$	592 \$	2 457 \$
Bénéfice par action					
De base	1,46	1,19	1,47	1,33	5,45
Dilué	1,45	1,18	1,46	1,32	5,41
Nombre moyen pondéré d'actions					
En circulation	458,3	453,9	448,3	444,3	451,1
Dilué	461,8	457,1	451,4	447,3	454,4

Le plus récent fractionnement d'actions du CN (deux pour une), effectué sous forme de dividende en actions, a eu lieu en novembre 2013.

Toute l'information de la présente édition du Guide de l'investisseur du CN est présentée selon les données antérieures au fractionnement d'actions.

2012					2013		2012	2013
TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	TR1	TR2	S1	S1
2 346 \$	2 543 \$	2 497 \$	2 534 \$	9 920 \$	2 466 \$	2 666 \$	4 889 \$	5 132 \$
509	504	476	463	1 952	569	498	1 013	1 067
299	305	304	340	1 248	328	341	604	669
376	379	369	400	1 524	405	402	755	807
230	230	227	237	924	235	250	460	485
62	59	64	64	249	68	68	121	136
77	81	72	108	338	81	65	158	146
1 553 \$	1 558 \$	1 512 \$	1 612 \$	6 235 \$	1 686 \$	1 624 \$	3 111 \$	3 310 \$
793	985	985	922	3 685	780	1 042	1 778	1 822
(86)	(86)	(84)	(86)	(342)	(89)	(88)	(172)	(177)
293	9	18	(5)	315	42	28	302	70
1 000	908	919	831	3 658	733	982	1 908	1 715
(225)	(277)	(255)	(221)	(978)	(178)	(265)	(502)	(443)
775 \$	631 \$	664 \$	610 \$	2 680 \$	555 \$	717 \$	1 406 \$	1 272 \$
1,76	1,44	1,53	1,42	6,15	1,30	1,69	3,20	2,99
1,75	1,44	1,52	1,41	6,12	1,30	1,69	3,18	2,98
441,0	437,2	433,9	430,3	435,6	426,7	423,1	439,1	424,9
443,5	439,5	435,9	432,0	437,7	428,3	424,6	441,5	426,4

Non vérifié

En millions

	2011			
	TR1	TR2	TR3	TR4
Actif				
Actif à court terme				
Trésorerie et équivalents	593 \$	175 \$	192 \$	101 \$
Liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions	–	467	489	499
Débiteurs	770	825	801	820
Matières et fournitures	228	240	272	201
Impôts reportés et à recouvrer	50	50	52	122
Autres	73	84	62	105
Total – Actif à court terme	1 714	1 841	1 868	1 848
Immobilisations	22 677	22 789	23 800	23 917
Actif incorporel et autres actifs	821	840	899	261
Total – Actif	25 212 \$	25 470 \$	26 567 \$	26 026 \$
Passif et avoir des actionnaires				
Passif à court terme				
Créditeurs et autres	1 341 \$	1 452 \$	1 565 \$	1 580 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an	474	530	525	135
Total – Passif à court terme	1 815	1 982	2 090	1 715
Impôts reportés	5 201	5 301	5 613	5 333
Régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, déduction faite de la tranche à court terme	508	510	530	1 095
Autres passifs et crédits reportés	779	774	800	762
Dette à long terme	5 451	5 432	5 878	6 441
Avoir des actionnaires :				
Actions ordinaires	4 228	4 211	4 149	4 141
Autre perte globale cumulée	(1 736)	(1 741)	(1 647)	(2 839)
Bénéfices non répartis	8 966	9 001	9 154	9 378
Total – Avoir des actionnaires	11 458	11 471	11 656	10 680
Total – Passif et avoir des actionnaires	25 212 \$	25 470 \$	26 567 \$	26 026 \$

Pour respecter la présentation adoptée en 2013, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés en 2011.

2012				2013	
TR1	TR2	TR3	TR4	TR1	TR2
182 \$	345 \$	175 \$	155 \$	128 \$	87 \$
499	472	518	521	512	497
769	833	845	831	900	876
261	277	272	230	289	330
80	47	37	43	75	34
102	85	78	89	95	81
1 893	2 059	1 925	1 869	1 999	1 905
23 681	24 078	24 004	24 541	24 733	25 305
299	329	349	249	260	335
25 873 \$	26 466 \$	26 278 \$	26 659 \$	26 992 \$	27 545 \$
1 342 \$	1 609 \$	1 631 \$	1 626 \$	1 332 \$	1 469 \$
895	784	678	577	1 466	1 322
2 237	2 393	2 309	2 203	2 798	2 791
5 494	5 629	5 603	5 555	5 700	5 867
569	576	553	784	659	594
683	713	738	776	778	767
5 892	5 991	5 770	6 323	5 945	6 141
4 153	4 132	4 120	4 108	4 088	4 063
(2 834)	(2 789)	(2 803)	(3 257)	(3 187)	(3 094)
9 679	9 821	9 988	10 167	10 211	10 416
10 998	11 164	11 305	11 018	11 112	11 385
25 873 \$	26 466 \$	26 278 \$	26 659 \$	26 992 \$	27 545 \$

Non vérifié

En millions

	2011				
	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice
Activités d'exploitation					
Bénéfice net	668 \$	538 \$	659 \$	592 \$	2 457 \$
Rajustements visant à rapprocher le bénéfice net des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation :					
Amortissement	218	217	218	231	884
Impôts reportés	104	119	104	204	531
Gain sur la cession d'immobilisations	(288)	–	(60)	–	(348)
Variation des actifs et des passifs d'exploitation :					
Débiteurs	(18)	(54)	55	(34)	(51)
Matières et fournitures	(19)	(13)	(27)	70	11
Créditeurs et autres	(64)	106	60	(68)	34
Autres actifs à court terme	(10)	3	16	(11)	(2)
Régimes de retraite et autres, nets	(92)	(17)	(38)	(393)	(540)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	499	899	987	591	2 976
Activités d'investissement					
Acquisitions d'immobilisations	(220)	(377)	(415)	(613)	(1 625)
Cession d'immobilisations	299	–	70	–	369
Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions	–	(467)	(22)	(10)	(499)
Autres, nets	14	3	5	4	26
Flux de trésorerie nets provenant des (utilisés par les) activités d'investissement	93	(841)	(362)	(619)	(1 729)
Activités de financement					
Émission de dette	–	64	132	1 165	1 361
Remboursement de dette	(22)	(17)	(186)	(858)	(1 083)
Émission d'actions ordinaires découlant de la levée d'options d'achat d'actions et avantages fiscaux excédentaires connexes réalisés	20	31	5	21	77
Rachat d'actions ordinaires	(340)	(407)	(417)	(256)	(1 420)
Dividendes versés	(149)	(147)	(145)	(144)	(585)
Flux de trésorerie nets utilisés par les activités de financement	(491)	(476)	(611)	(72)	(1 650)
Effet des fluctuations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents libellés en dollars US	2	–	3	9	14
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents	103	(418)	17	(91)	(389)
Trésorerie et équivalents au début de la période	490	593	175	192	490
Trésorerie et équivalents à la fin de la période	593 \$	175 \$	192 \$	101 \$	101 \$
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie					
Encaissements nets provenant de clients et autres	2 105	2 228	2 326	2 336	8 995
Paiements nets aux titres suivants :					
Services aux employés, fournisseurs et autres charges	(1 271)	(1 156)	(1 124)	(1 092)	(4 643)
Intérêts	(87)	(75)	(87)	(80)	(329)
Blessures corporelles et autres réclamations	(17)	(16)	(15)	(49)	(97)
Régimes de retraite	(93)	(5)	(5)	(365)	(468)
Impôts sur les bénéfices	(138)	(77)	(108)	(159)	(482)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	499 \$	899 \$	987 \$	591 \$	2 976 \$

2012					2013		2012	2013
TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	TR1	TR2	S1	S1
775 \$	631 \$	664 \$	610 \$	2 680 \$	555 \$	717 \$	1 406 \$	1 272 \$
230	230	227	237	924	235	250	460	485
194	78	59	120	451	83	73	272	156
(281)	-	-	-	(281)	(40)	(29)	(281)	(69)
44	(56)	(25)	17	(20)	(59)	39	(12)	(20)
(61)	(15)	3	43	(30)	(57)	(38)	(76)	(95)
(200)	290	50	(11)	129	(321)	118	90	(203)
(30)	19	5	(7)	(13)	(3)	14	(11)	11
(546)	34	17	(285)	(780)	(72)	(81)	(512)	(153)
125	1 211	1 000	724	3 060	321	1 063	1 336	1 384
(224)	(389)	(508)	(610)	(1 731)	(228)	(418)	(613)	(646)
311	-	-	-	311	52	-	311	52
-	27	(46)	(3)	(22)	9	15	27	24
2	(4)	7	16	21	6	(8)	(2)	(2)
89	(366)	(547)	(597)	(1 421)	(161)	(411)	(277)	(572)
1 077	554	230	493	2 354	1 260	872	1 631	2 132
(745)	(723)	(338)	(195)	(2 001)	(929)	(1 043)	(1 468)	(1 972)
54	19	24	20	117	14	9	73	23
(353)	(369)	(373)	(305)	(1 400)	(361)	(351)	(722)	(712)
(165)	(163)	(163)	(161)	(652)	(183)	(182)	(328)	(365)
(132)	(682)	(620)	(148)	(1 582)	(199)	(695)	(814)	(894)
(1)	-	(3)	1	(3)	12	2	(1)	14
81	163	(170)	(20)	54	(27)	(41)	244	(68)
101	182	345	175	101	155	128	101	155
182 \$	345 \$	175 \$	155 \$	155 \$	128 \$	87 \$	345 \$	87 \$
2 379	2 541	2 476	2 481	9 877	2 509	2 656	4 920	5 165
(1 534)	(1 233)	(1 235)	(1 239)	(5 241)	(1 672)	(1 241)	(2 767)	(2 913)
(110)	(76)	(89)	(89)	(364)	(90)	(84)	(186)	(174)
(30)	(14)	(13)	(22)	(79)	(14)	(14)	(44)	(28)
(553)	(5)	(29)	(257)	(844)	(101)	(109)	(558)	(210)
(27)	(2)	(110)	(150)	(289)	(311)	(145)	(29)	(456)
125 \$	1 211 \$	1 000 \$	724 \$	3 060 \$	321 \$	1 063 \$	1 336 \$	1 384 \$

Non vérifié

	2011				Exercice
	TR1	TR2	TR3	TR4	
Produits d'exploitation (en millions de \$)					
Produits pétroliers et chimiques	342	340	361	377	1 420
Métaux et minéraux	209	245	274	278	1 006
Produits forestiers	299	317	325	329	1 270
Charbon	141	162	166	149	618
Produits céréaliers et engrais	406	368	336	413	1 523
Intermodal	392	454	480	464	1 790
Véhicules automobiles	115	130	117	122	484
Total – Produits marchandises ferroviaires	1 904	2 016	2 059	2 132	8 111
Autres produits d'exploitation	180	244	248	245	917
Total – Produits d'exploitation	2 084	2 260	2 307	2 377	9 028

Statistiques d'exploitation

Tonnes-milles brutes (TMB) (en millions)	86 667	89 615	89 517	92 128	357 927
Tonnes-milles commerciales (TMC) (en millions)	46 153	46 683	46 761	48 156	187 753
Wagons complets (en milliers)	1 146	1 234	1 261	1 232	4 873
Milles de parcours (Canada et États-Unis) ¹⁾	20 400	20 500	20 500	20 000	20 000
Effectif à la fin de la période	22 692	23 430	23 441	23 339	23 339
Effectif moyen de la période	22 389	23 177	23 318	23 433	23 079

Productivité

Ratio d'exploitation (en %)	69,0	61,3	59,3	64,7	63,5
Produits marchandises ferroviaires par TMC (en cents)	4,13	4,32	4,40	4,43	4,32
Produits marchandises ferroviaires par wagon complet (en dollars)	1 661	1 634	1 633	1 731	1 664
Charges d'exploitation par TMB (en cents)	1,66	1,55	1,53	1,67	1,60
Charges de main-d'œuvre et d'avantages sociaux par TMB (en cents)	0,55	0,48	0,44	0,55	0,51
TMB par effectif moyen (en milliers)	3 871	3 867	3 839	3 932	15 509
Carburant diesel consommé (en millions de gallons US)	92,9	91,3	89,2	94,3	367,7
Prix moyen du carburant (en dollars/gallon US)	3,20	3,42	3,37	3,55	3,39
TMB par gallon US de carburant consommé	933	982	1 004	977	973

Indicateurs de sécurité

Taux de fréquence des blessures par 200 000 heures-personnes ²⁾	1,44	1,71	1,73	1,32	1,55
Taux d'accidents par million de trains-milles ²⁾	2,28	2,44	2,33	1,96	2,25

1) Arrondis à la centaine de milles la plus près.

2) Selon les critères de divulgation de la Federal Railroad Administration (FRA).

Les données statistiques et les mesures de productivité connexes sont établies à partir des données estimées alors connues et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible; par conséquent, certaines données comparatives de 2012 et de 2011 et les mesures de productivité connexes ont été retraitées.

2012					2013		2012	2013
TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	TR1	TR2	S1	S1
392	405	416	427	1 640	457	478	797	935
273	293	293	274	1 133	282	304	566	586
328	344	336	323	1 331	336	358	672	694
167	187	187	171	712	165	187	354	352
397	366	368	459	1 590	401	383	763	784
460	526	510	498	1 994	492	543	986	1 035
130	153	127	128	538	132	148	283	280
2 147	2 274	2 237	2 280	8 938	2 265	2 401	4 421	4 666
199	269	260	254	982	201	265	468	466
2 346	2 543	2 497	2 534	9 920	2 466	2 666	4 889	5 132
92 593	96 886	96 402	97 873	383 754	96 301	101 547	189 479	197 848
49 049	50 324	49 999	52 124	201 496	50 576	52 702	99 373	103 278
1 205	1 286	1 298	1 270	5 059	1 231	1 316	2 491	2 547
20 000	20 000	20 000	20 100	20 100	20 100	20 000	20 000	20 000
23 303	23 667	23 610	23 430	23 430	23 624	23 925	23 667	23 925
23 156	23 603	23 573	23 532	23 466	23 435	23 926	23 380	23 681
66,2	61,3	60,6	63,6	62,9	68,4	60,9	63,6	64,5
4,38	4,52	4,47	4,37	4,44	4,48	4,56	4,45	4,52
1 782	1 768	1 723	1 795	1 767	1 840	1 824	1 775	1 832
1,68	1,61	1,57	1,65	1,62	1,75	1,60	1,64	1,67
0,55	0,52	0,49	0,47	0,51	0,59	0,49	0,53	0,54
3 999	4 105	4 090	4 159	16 354	4 109	4 244	8 104	8 355
96,9	97,4	94,5	99,9	388,7	101,7	103,5	194,3	205,2
3,54	3,41	3,40	3,53	3,47	3,61	3,43	3,47	3,52
956	995	1 020	980	987	947	981	975	964
1,34	1,46	1,40	1,48	1,42	1,41	1,43	1,40	1,42
2,17	2,19	2,30	1,77	2,10	2,12	2,10	2,18	2,11

Non vérifié

En millions, sauf les données relatives aux actions, ou à moins d'indication contraire

Mesures de la performance rajustées

	2010			2011		
	Déclaré	Rajustements ¹⁾	Rajusté	Déclaré	Rajustements ²⁾	Rajusté
Produits d'exploitation	8 297 \$	–	8 297 \$	9 028 \$	–	9 028 \$
Charges d'exploitation	5 273	–	5 273	5 732	–	5 732
Bénéfice d'exploitation	3 024	–	3 024	3 296	–	3 296
Intérêts débiteurs	(360)	–	(360)	(341)	–	(341)
Autres produits	212	(152)	60	401	(348)	53
Bénéfice avant les impôts sur les bénéfices	2 876	(152)	2 724	3 356	(348)	3 008
Charge d'impôts sur les bénéfices	(772)	21	(751)	(899)	85	(814)
Bénéfice net	2 104 \$	(131) \$	1 973 \$	2 457 \$	(263) \$	2 194 \$
Ratio d'exploitation	63,6 %		63,6 %	63,5 %		63,5 %
Bénéfice dilué par action	4,48 \$	(0,28) \$	4,20 \$	5,41 \$	(0,57) \$	4,84 \$

1) Rajustement pour exclure un gain de 152 M\$ ou 131 M\$ après impôts (0,28 \$ par action après dilution) sur la vente de la subdivision d'Oakville.

2) Rajustement pour exclure un gain de 288 M\$ ou 254 M\$ après impôts (0,55 \$ par action après dilution) sur la cession d'un tronçon de la subdivision de Kingston, ainsi que de la voie et du chemin de roulement et de certaines ententes visant les voyageurs; un gain de 60 M\$ ou 38 M\$ après impôts (0,08 \$ par action après dilution) sur la cession de la majeure partie des actifs de l'IC RailMarine Terminal Company; une charge nette d'impôts reportés de 40 M\$ (0,08 \$ par action après dilution) découlant de l'adoption de taux d'impôts étatiques sur les sociétés révisés et d'autres révisions législatives en matière d'impôt étatique; et un recouvrement d'impôts de 11 M\$ (0,02 \$ par action après dilution) lié à l'attribution de certains coûts du carburant, de diverses filiales en propriété exclusive au cours de périodes antérieures.

3) Rajustement pour exclure un gain de 281 M\$ ou 252 M\$ après impôts (0,57 \$ par action après dilution) sur la cession d'un tronçon de la subdivision de Bala et d'un tronçon de la subdivision d'Oakville, ainsi que de la voie et du chemin de roulement et de certaines ententes visant les voyageurs; et une charge nette d'impôts sur les bénéfices de 28 M\$ (0,06 \$ par action après dilution), constituée d'une charge d'impôts de 35 M\$ découlant d'une augmentation des taux provinciaux d'impôts sur les sociétés qui a été compensée en partie par un recouvrement d'impôts de 7 M\$ résultant de la restructuration du capital d'un investissement à l'étranger.

4) Rajustement pour exclure un gain de 40 M\$ ou 36 M\$ après impôts (0,08 \$ par action après dilution) sur la cession d'un tronçon de la subdivision d'Oakville, ainsi que de la voie et du chemin de roulement et de certaines ententes visant les voyageurs; un gain de 29 M\$ ou 18 M\$ après impôts (0,04 \$ par action après dilution) sur l'échange de servitudes perpétuelles d'exploitation ferroviaire, y compris d'actifs de voie et de chemin de roulement sur des voies ferrées spécifiques; et une charge d'impôts de 5 M\$ (0,01 \$ par action après dilution) découlant d'une augmentation des taux provinciaux d'impôts sur les sociétés.

Se reporter à la mise en garde au sujet des bénéfices des mesures de calcul non conformes aux PCGR à la page 103.

Le plus récent fractionnement d'actions du CN (deux pour une), effectué sous forme de dividende en actions, a eu lieu en novembre 2013. Toute l'information de la présente édition du Guide de l'investisseur du CN est présentée selon les données antérieures au fractionnement d'actions.

2012			2012 S1			2013 S1		
Déclaré	Rajustements ³⁾	Rajusté	Déclaré	Rajustements ³⁾	Rajusté	Déclaré	Rajustements ⁴⁾	Rajusté
9 920 \$	–	9 920 \$	4 889 \$	–	4 889 \$	5 132 \$	–	5 132 \$
6 235	–	6 235	3 111	–	3 111	3 310	–	3 310
3 685	–	3 685	1 778	–	1 778	1 822	–	1 822
(342)	–	(342)	(172)	–	(172)	(177)	–	(177)
315	(281)	34	302	(281)	21	70	(69)	1
3 658	(281)	3 377	1 908	(281)	1 627	1 715	(69)	1 646
(978)	57	(921)	(502)	57	(445)	(443)	20	(423)
2 680 \$	(224) \$	2 456 \$	1 406 \$	(224) \$	1 182 \$	1 272 \$	(49) \$	1 223 \$
62,9 %		62,9 %	63,6 %		63,6 %	64,5 %		64,5 %
6,12 \$	(0,51) \$	5,61 \$	3,18 \$	(0,51) \$	2,67 \$	2,98 \$	(0,11) \$	2,87 \$

Non vérifié

En millions, à moins d'indication contraire

Flux de trésorerie disponibles

Exercice terminé le 31 décembre	2010	2011	2012
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	2 999 \$	2 976 \$	3 060 \$
Flux de trésorerie nets utilisés par les activités d'investissement	(1 383)	(1 729)	(1 421)
Flux de trésorerie nets générés, avant les activités de financement	1 616 \$	1 247 \$	1 639 \$
<i>Rajustements :</i>			
Dividendes versés	(503)	(585)	(652)
Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions	–	499	22
Variation de la titrisation des débiteurs	2	–	–
Effet des fluctuations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents libellés en dollars US	7	14	(3)
Flux de trésorerie disponibles	1 122 \$	1 175 \$	1 006 \$

Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté

31 décembre	2010	2011	2012
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis ¹⁾	35,0 %	38,1 %	38,5 %
<i>Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation ²⁾</i>	1,8 %	1,9 %	1,9 %
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté	36,8 %	40,0 %	40,4 %

Multiple capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté

Douze mois terminés le 31 décembre	2010	2011	2012
Capitaux empruntés	6 071 \$	6 576 \$	6 900 \$
<i>Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation ²⁾</i>	494	542	559
Capitaux empruntés rajustés	6 565 \$	7 118 \$	7 459 \$
Bénéfice d'exploitation	3 024 \$	3 296 \$	3 685 \$
<i>Ajouter : Amortissement</i>	834	884	924
BAIIA (à l'exclusion des Autres produits)	3 858	4 180	4 609
<i>Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation</i>	28	30	29
BAIIA rajusté	3 886 \$	4 210 \$	4 638 \$
Multiple capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté	1,69 fois	1,69 fois	1,61 fois

1) Le ratio capitaux empruntés/capitaux investis représente la dette à long terme totale plus la tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an, divisée par la somme de la dette totale et de l'avoir des actionnaires.

2) Les engagements en vertu de contrats de location-exploitation ont été actualisés à l'aide du taux d'intérêt implicite de la Compagnie pour chaque période présentée.

Se reporter à la mise en garde au sujet des mesures de calcul non conformes aux PCGR à la page 103.



<i>Six mois terminés le 30 juin,</i>	2012 S1	2013 S1
	1 336 \$	1 384 \$
	(277)	(572)
	1 059 \$	812 \$
	(328)	(365)
	(27)	(24)
	–	–
	(1)	14
	703 \$	437 \$

<i>30 juin</i>	2012 S1	2013 S1
	37,8 %	39,6 %
	1,8 %	1,9 %
	39,6 %	41,5 %

<i>Douze mois terminés le 30 juin</i>	2012	2013
	6 775 \$	7 463 \$
	542	610
	7 317 \$	8 073 \$
	3 555 \$	3 729 \$
	909	949
	4 464	4 678
	30	32
	4 494 \$	4 710 \$
	1,63 fois	1,71 fois

AVIS AUX ACTIONNAIRES ET AUX INVESTISSEURS

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Société de fiducie Computershare
du Canada

Bureaux à :

Montréal (Québec); Toronto (Ontario);

Calgary (Alberta);

Vancouver (Colombie-Britannique)

Téléphone : 1 800 564-6253

www.centredesinvestisseurs.com/service

COAGENT DES TRANSFERTS ET COAGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Computershare Trust Company, N.A.

À l'attention de : Stock Transfer

Department

Livraison « jour suivant » :

250 Royall Street

Canton, Massachusetts 02021

Livraison par courrier ordinaire :

P.O. Box 43070

Providence, Rhode Island 02940-3070

Téléphone : 303 262-0600 ou

1 800 962-4284

SERVICES AUX ACTIONNAIRES

Les actionnaires désirant des
renseignements sur leurs actions
doivent s'adresser à la :

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE COMPUTERSHARE DU CANADA

Services aux actionnaires

100, avenue University

9^e étage

Toronto (Ontario) M5J 2Y1

Téléphone : 1 800 564-6253

www.computershare.com

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Janet Drysdale

Vice-présidente Relations avec
les investisseurs

Téléphone : 514 399-0052

Paul Butcher

Directeur Relations avec les
investisseurs

Téléphone : 514 399-4654

Télécopieur : 514 399-5985

Courriel : investor.relations@cn.ca

ADRESSE POSTALE

Relations avec les investisseurs du CN

935, rue de La Gauchetière Ouest

16^e étage

Montréal (Québec) H3B 2M9

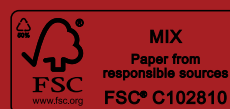
WWW.CN.CA/INVESTISSEURS

À moins d'indication contraire, toutes les données financières contenues dans le présent guide sont exprimées en dollars canadiens et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis. L'objectif de la Compagnie est de fournir de l'information significative et pertinente reflétant sa situation financière, ses résultats d'exploitation et son rendement opérationnel. Dans certains cas, la Compagnie peut faire référence à certaines mesures de calcul non conformes aux PCGR qui, selon l'avis de la direction, sont des mesures utiles de la performance. De plus, certaines données statistiques sont établies à partir des données estimées alors connues et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible. Il est conseillé au lecteur de prendre connaissance de toute l'information qui se trouve dans le présent guide de concert avec les États financiers consolidés, les Notes afférentes et le Rapport de gestion annuels et intermédiaires de la Compagnie.

Dans le présent guide, la Compagnie fait référence à des mesures de calcul non conformes aux PCGR qui ne sont pas définies de façon normalisée en vertu des PCGR aux États-Unis; il se peut donc qu'elles ne soient pas comparables aux mesures semblables présentées par d'autres sociétés et, par conséquent, elles ne devraient pas être considérées isolément. La direction est d'avis que les mesures de calcul non conformes aux PCGR, dont le bénéfice net rajusté et les mesures de la performance rajustées qui en découlent pour des éléments tels que le bénéfice d'exploitation, le ratio d'exploitation et les données par action, sont des mesures utiles du calcul de la performance qui peuvent faciliter les comparaisons entre les périodes puisqu'elles excluent des éléments qui ne résultent pas nécessairement des activités quotidiennes d'une société ou qui pourraient fausser l'analyse des tendances au chapitre de la performance économique. L'exclusion de ces éléments particuliers dans les mesures de calcul rajustées ne signifie cependant pas qu'ils sont nécessairement non récurrents. La Compagnie estime que les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure utile de la performance puisqu'ils démontrent la capacité de la Compagnie de générer des flux de trésorerie après paiement des dépenses en immobilisations et versement des dividendes. Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas définis de façon normalisée en vertu des PCGR et il se peut, par conséquent, qu'ils ne soient pas comparables à des mesures semblables présentées par d'autres sociétés. La Compagnie définit les flux de trésorerie disponibles comme la somme des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, rajustés pour tenir compte des variations du programme de titrisation des débiteurs, s'il y a lieu, et des variations des liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions attribuables aux fluctuations du taux de change, et des flux de trésorerie nets utilisés par les activités d'investissement, rajustés pour tenir compte des variations des liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions, s'il y a lieu, de l'incidence des principales acquisitions, s'il y a lieu, et des dividendes versés. De plus, la Compagnie est d'avis que le ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté constitue une mesure utile de la solvabilité, car il reflète le levier financier réel de la Compagnie. De même, le ratio capitaux empruntés rajustés/bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices et amortissement (BAIIA) rajusté est une autre mesure utile de la solvabilité parce qu'il reflète la capacité de la Compagnie à faire face à ses obligations du service de la dette. La Compagnie exclut les Autres produits de son calcul du BAIIA. Un rapprochement des mesures de calcul non conformes aux PCGR utilisées dans le présent guide et des mesures comparables en vertu des PCGR aux États-Unis est présenté à la page 98 du document.

Le *Guide de l'investisseur du CN 2013* est imprimé sur du papier Rolland Opaque 50, contenant 50 % de fibres postconsommation; il porte l'ÉcoLogo, est traité sans chlore et est certifié FSC®.

Imprimé au Canada.





www.cn.ca