



# Résultats financiers et d'exploitation du deuxième trimestre de 2024

23 juillet 2024

---



TSX: CNR NYSE: CNI



# Énoncés prospectifs



Certains énoncés contenus dans cette présentation constituent des « énoncés prospectifs » au sens de la *Private Securities Litigation Reform Act of 1995* des États-Unis et en vertu des lois canadiennes sur les valeurs mobilières, y compris ceux fondés sur l'évaluation et les hypothèses de la direction et accessibles au public portant sur le CN. Ces énoncés, de par leur caractère prospectif, impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. Le CN prévient que ses hypothèses pourraient ne pas s'avérer et qu'en raison de la conjoncture économique actuelle, ces hypothèses, qui étaient raisonnables au moment où elles ont été formulées, comportent un degré plus élevé d'incertitude. Les énoncés prospectifs peuvent se reconnaître à l'emploi de termes comme « croit », « prévoit », « s'attend à », « présume », « perspective », « planifie », « vise » ou d'autres termes semblables.

## Principales hypothèses de 2024

Le CN a formulé un certain nombre d'hypothèses relatives à l'économie et au marché au moment d'établir ses perspectives pour 2024. La Compagnie continue de présumer que la production industrielle nord-américaine sera légèrement positive en 2024. Pour la campagne agricole 2023-2024, la récolte céréalière au Canada a été inférieure à sa moyenne triennale (également inférieure lorsqu'on exclut la récolte considérablement plus faible de 2021-2022) tandis que la récolte céréalière des États-Unis a été supérieure à sa moyenne triennale. La Compagnie continue de prévoir que la récolte céréalière de 2024-2025 au Canada correspondra à sa moyenne triennale (excluant la récolte considérablement plus faible de 2021-2022) et présume maintenant que la récolte céréalière aux États-Unis sera supérieure à sa moyenne triennale (comparativement à son hypothèse formulée le 23 avril 2024 selon laquelle la récolte céréalière 2024-2025 aux États-Unis correspondrait à sa moyenne triennale). Le CN prévoit maintenant que la croissance des TMC se situera dans une fourchette de 3 % à 5 % (comparativement à son hypothèse formulée le 23 avril 2024 d'une hausse au milieu d'une fourchette de croissance à un chiffre). Le CN continue de présumer que les prix resteront supérieurs à l'inflation ferroviaire au moment du renouvellement des contrats. Le CN continue aussi de présumer que la valeur du dollar canadien en devise américaine fluctuera autour de 0,75 \$ en 2024 et présume que le prix moyen du baril de pétrole brut (*West Texas Intermediate*) se situera dans une fourchette de 80 \$ US à 90 \$ US le baril. En outre, le CN suppose que ni les chemins de fer ni les ports ne connaîtront des perturbations de travail en 2024.

## Principales hypothèses pour 2024-2026

Le CN a formulé un certain nombre d'hypothèses relatives à l'économie et au marché au moment d'établir ses perspectives triennales. Le CN prévoit que le TCAC de la production industrielle nord-américaine augmentera d'au moins deux pour cent pour la période entre 2024 et 2026. Le CN présume que les prix resteront supérieurs à l'inflation ferroviaire. Le CN présume également que la valeur du dollar canadien en devise américaine fluctuera autour de 0,75 \$ et que le prix moyen du baril de pétrole brut (*West Texas Intermediate*) se situera approximativement à 80 \$ US le baril pendant cette période.

Les énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de rendement futur et impliquent des risques, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les résultats, le rendement ou les réalisations réels du CN par rapport aux perspectives ou aux résultats, au rendement ou aux réalisations futurs contenus implicitement dans ces énoncés. Par conséquent, il est conseillé aux lecteurs de ne pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Les facteurs de risque importants qui pourraient influencer sur les énoncés prospectifs dans cette présentation comprennent, sans en exclure d'autres, la conjoncture économique et commerciale en général, ainsi que de nombreux autres facteurs ayant des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales. Ces facteurs sont : les pandémies et les conflits et tensions géopolitiques; la concurrence dans le secteur; la variabilité des taux d'inflation, de change et d'intérêt; les variations de prix du carburant; les nouvelles dispositions législatives et (ou) réglementaires; la conformité aux lois et règlements sur l'environnement; et les mesures prises par les organismes de réglementation. À cela s'ajoutent l'augmentation des charges relatives à l'entretien et à l'exploitation; les menaces à la sécurité; la dépendance à l'égard de la technologie et les risques de cybersécurité connexes; les restrictions au commerce ou les modifications aux ententes de commerce international; et le transport de matières dangereuses. Il faut aussi tenir compte des différents événements qui pourraient perturber l'exploitation, y compris les barrages illégaux sur les réseaux ferroviaires et les événements naturels comme les intempéries, les sécheresses, les incendies, les inondations et les tremblements de terre; les changements climatiques; 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; et les risques et obligations résultant de déraillements. Enfin, citons également l'échéancier et la réalisation des programmes de dépenses en immobilisations; la disponibilité et la compétitivité des coûts des carburants renouvelables et le développement de nouvelles technologies de propulsion des locomotives; les risques réputationnels; la concentration des fournisseurs; les exigences en matière de capitalisation des régimes de retraite et la volatilité; et les autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par le CN auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis. On pourra également trouver une description des principaux facteurs de risque pour le CN dans la section Rapport de gestion des rapports annuels et intermédiaires du CN ainsi que dans la Notice annuelle et le formulaire 40-F déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis et qui sont accessibles sur le site Web du CN.

Les énoncés prospectifs sont fondés sur l'information disponible à la date où ils sont formulés. Le CN ne peut être tenu de mettre à jour ou de réviser les énoncés prospectifs pour tenir compte d'événements futurs ou de changements de situations ou de prévisions, à moins que ne l'exigent les lois applicables sur les valeurs mobilières. Si le CN décidait de mettre à jour un énoncé prospectif, il ne faudrait pas en conclure que le CN fera d'autres mises à jour relatives à cet énoncé, à des questions connexes ou à tout autre énoncé de nature prospective. Les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi à cette présentation.

## Mesures de calcul non conformes aux PCGR

Les perspectives financières relatives au BPA dilué rajusté et au RCI rajusté du CN pour l'ensemble de l'exercice excluent certains rajustements, qui devraient être comparables aux rajustements apportés au cours d'exercices antérieurs. Toutefois, la direction ne peut pas quantifier individuellement de façon prospective l'incidence de ces éléments sur le BPA dilué rajusté et son RCI rajusté, car ces éléments, qui pourraient être importants, sont difficiles à prévoir et pourraient fluctuer considérablement. Par conséquent, le CN ne fournit pas de mesure de calcul conforme aux PCGR correspondantes ni de rapprochement pour le BPA dilué rajusté ou le RCI rajusté dans ses perspectives financières.

À moins d'indication contraire, les montants indiqués dans cet exposé sont exprimés en dollars canadiens.

# Participants à l'appel



**Tracy Robinson**

Présidente-directrice générale



**Derek Taylor**

Chef de l'exploitation sur le terrain



**Pat Whitehead**

Chef de l'exploitation du réseau



**Remi G. Lalonde**

Chef des activités commerciales



**Ghislain Houle**

Chef de la direction financière





---

**Tracy Robinson**

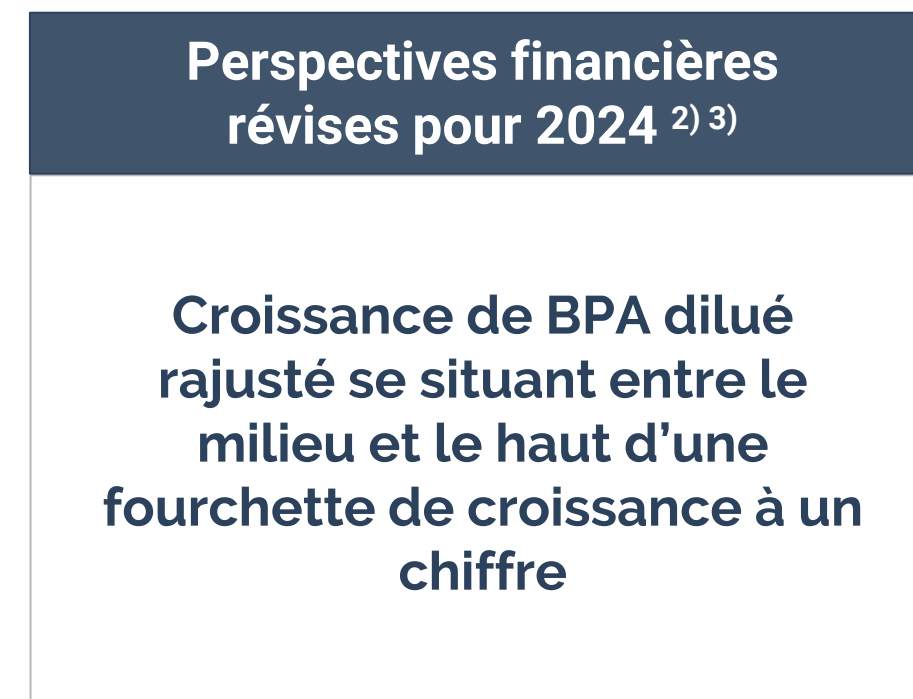
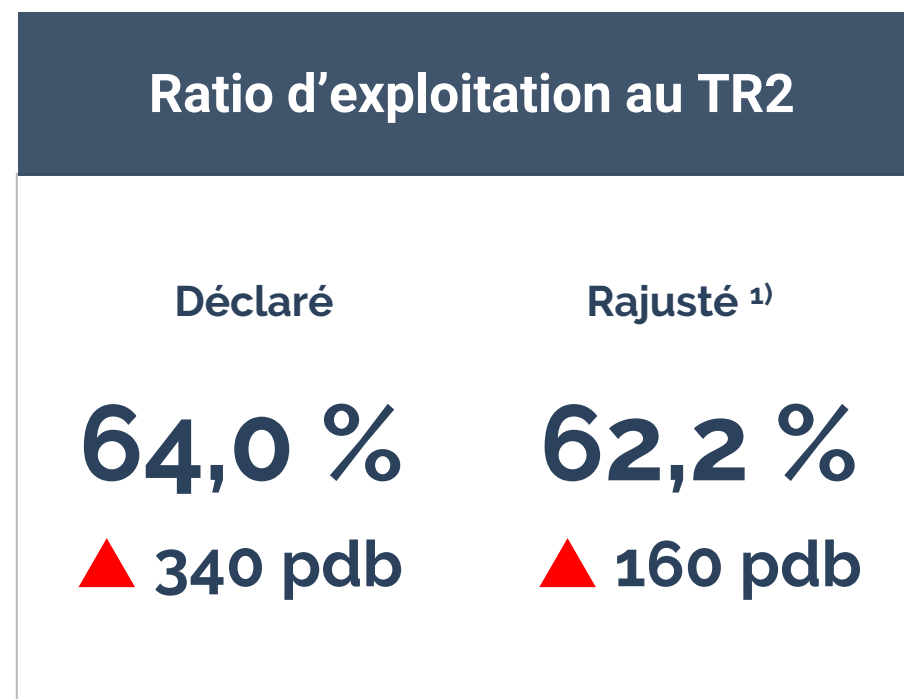
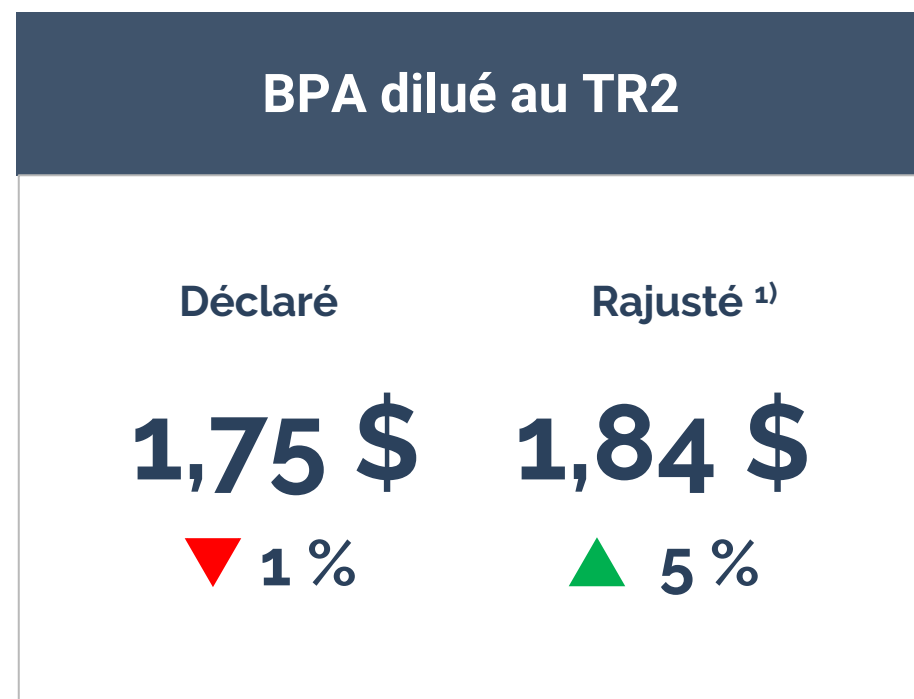
Présidente-directrice générale



# Les fondamentaux à long terme restent intacts – un TR2 difficile



- Des volumes solides grâce aux initiatives de croissance propres au CN et à la hausse des produits céréaliers canadiens
- Le corridor clé de Vancouver (zone de circulation directionnelle de voie partagée) a enregistré des volumes records affectés par une maintenance planifiée et non planifiée qui a persisté tout au long du trimestre – a eu un impact sur la fluidité et une augmentation des coûts de main-d'œuvre
- Révision des perspectives financières pour tenir compte de la performance du TR2 et de la décélération des volumes à la fin du trimestre dues à une pression continue liée à une potentielle perturbation de travail et à une demande plus faible de bois d'œuvre



1) Ces mesures de calcul non conformes aux PCGR ne sont pas définies de façon normalisée en vertu des PCGR et peuvent, par conséquent, ne pas être comparables aux mesures semblables présentées par d'autres sociétés. Consulter la section intitulée « Mesures de la performance rajustées » du communiqué sur les résultats du deuxième trimestre de 2024 déposé le 23 juillet 2024, qui est intégré par renvoi aux présentes, pour une explication de ces mesures de calcul non conformes aux PCGR.

2) Veuillez-vous reporter aux énoncés prospectifs, au début de l'exposé, qui présentent un résumé des principales hypothèses et des facteurs de risque importants relativement aux perspectives financières du CN.

3) Les perspectives financières relatives au BPA dilué rajusté du CN pour l'ensemble de l'exercice excluent certains rajustements, qui devraient être comparables à ceux apportés au cours d'exercices précédents. Toutefois, la direction ne peut pas quantifier individuellement de façon prospective l'incidence de ces éléments sur le BPA, car ces éléments, qui pourraient être importants, sont difficiles à prévoir et pourraient fluctuer considérablement. Par conséquent, le CN ne fournit pas de mesure de calcul conforme aux PCGR correspondante ni de rapprochement pour le BPA dilué rajusté prévu dans ses perspectives financières.



---

# Derek Taylor

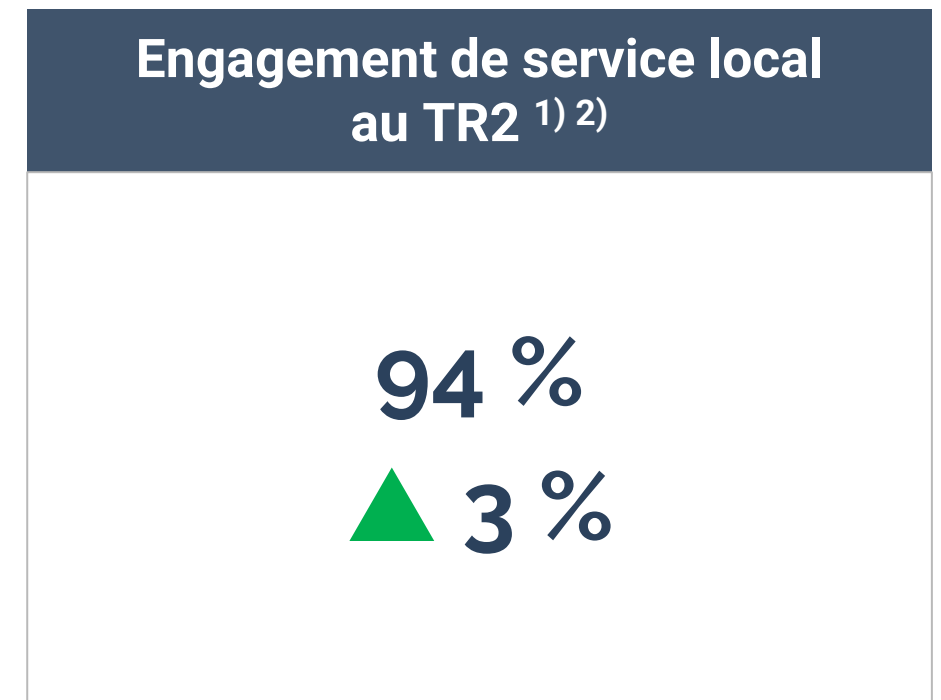
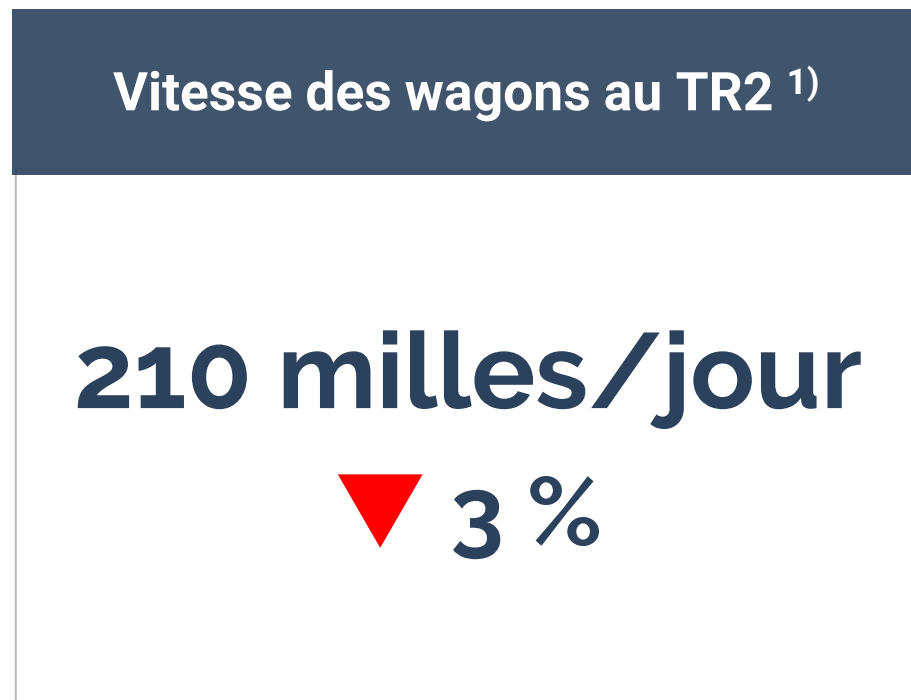
Chef de l'exploitation sur le terrain





# L'équipe continue de mener l'industrie avec son service à la clientèle

- La vitesse des wagons dans les régions du sud et de l'est a dépassé l'année dernière; les défis dans la région de l'ouest ont eu un impact démesuré sur la performance globale
- L'efficacité continue des chantiers a soutenu l'exploitation de la ligne principale et une performance de service local proche du record pour nos clients
- La fluidité est revenue dans la région de l'ouest en juillet – la vitesse des wagons du système approche la plage ciblée de 220 milles/jour



1) Les mesures d'exploitation sont non auditées et sont établies à partir des données estimées alors connues, et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible.

2) L'engagement de service local, qui est défini comme le pourcentage de voitures ayant réalisé avec succès leur plan d'exploitation quotidien, était en moyenne de 94 % au TR2 2024, soit une amélioration de 3 % par rapport à 91 % pour la même période en 2023.



---

# Pat Whitehead

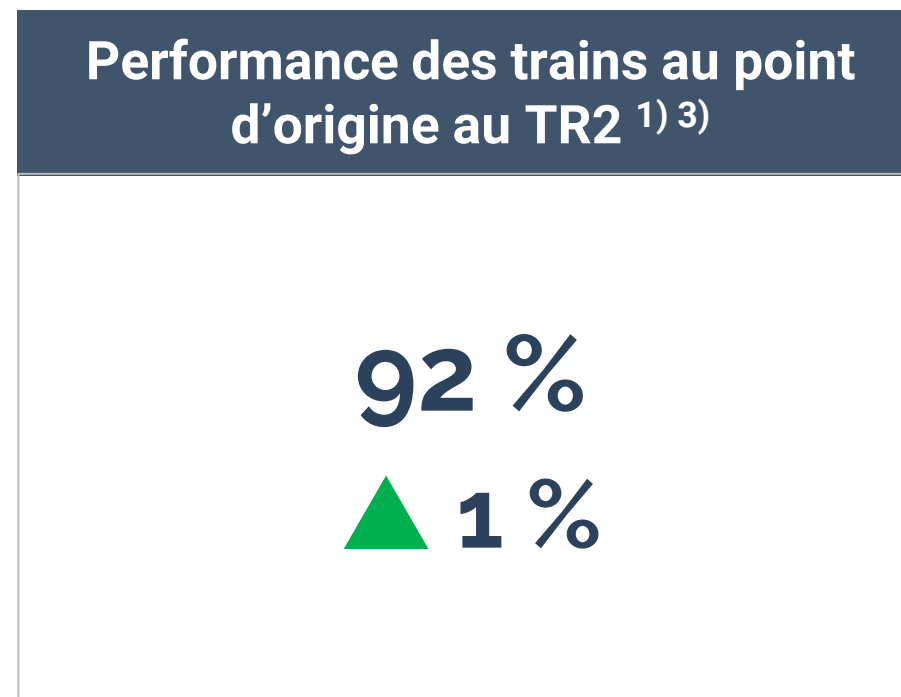
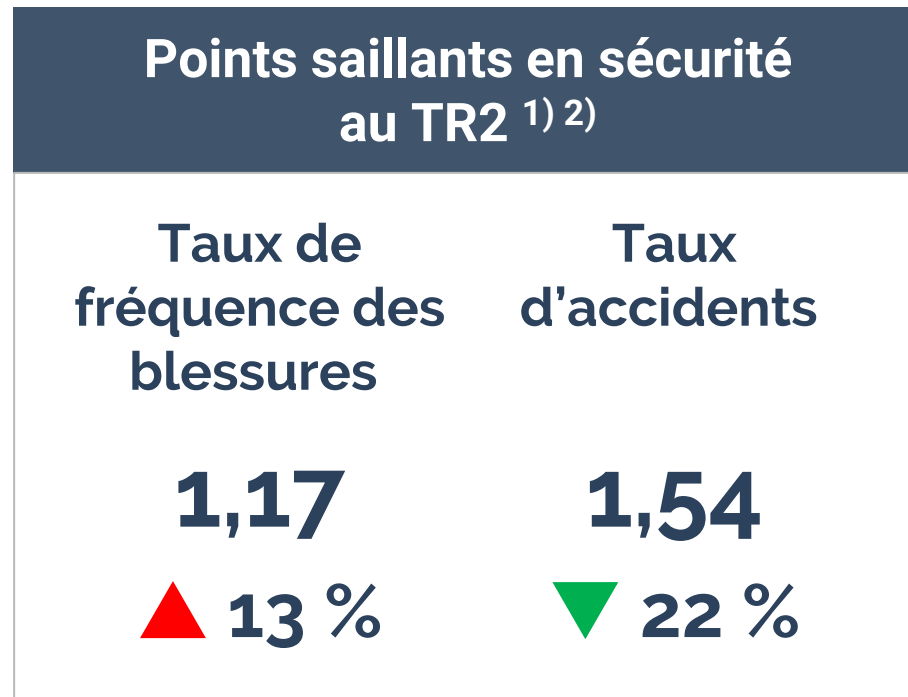
Chef de l'exploitation du réseau





# S'appuyer sur le Plan

- Le travail vers l'objectif zéro blessé grave et décès se poursuit – présence accrue sur le terrain, formation basée sur le comportement, analyse des causes profondes du facteur humain et rapport en temps réel des quasi-accidents avec l'outil Enablon Go
- Les performances des trains d'origine sont restées solides – le Plan fonctionne
- L'accent est mis en permanence sur le rendement du carburant en respectant le plan, avec un rapport puissance/tonnage serré



1) Les mesures d'exploitation et les indicateurs de sécurité sont non audités et sont établis à partir des données estimées alors connues, et ils peuvent être modifiés lorsque de l'information plus complète devient disponible.

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

3) La performance des trains au point d'origine, qui se définit comme le pourcentage de trains prioritaires, trains de véhicules automobiles et de trains intermodaux nord-américains qui quittent la gare d'origine dans les délais prévus, était de 92 % en moyenne au TR2 2024, ce qui représente une amélioration de 1 % par rapport au taux de 91 % affiché pendant la même période en 2023.



---

**Remi G. Lalonde**

Chef des activités commerciales





# Prix et volumes solides – impact de l'incertitude sur le marché du travail en fin de trimestre

- De forts volumes jusqu'en mi-mai; des détournements de clients liés à une potentielle interruption de travail et une baisse prononcée des envois de bois d'œuvre en juin
- Améliorations des volumes, principalement dans le secteur des céréales canadiennes et du transport intermodal international, en raison d'une demande sous-jacente plus élevée et de gains de parts de marché, ainsi que de forts envois de produits pétroliers raffinés et de sable de fracturation
- Les prix restent supérieurs à l'inflation des coûts ferroviaires – la composition du trafic s'est orientée vers des envois plus élevés de vrac sur de longues distances et un intermodal international ayant un impact négatif sur les revenus/TMC

## Tonnes-milles commerciales (TMC) au TR2 <sup>1)</sup>

**59,9 G**  
**▲ 7 %**

## Produits d'exploitation au TR2

**4 329 M\$**  
**▲ 7 %**

## Les initiatives de croissance propres au CN

**Intermodal de la côte ouest**

**Nord-est de la Colombie-  
Britannique: sables et LGN**

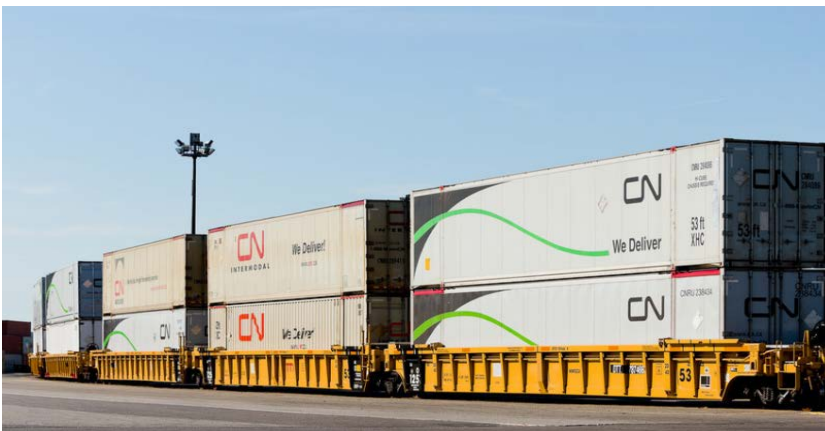
**Usines de concassage renouvelables**

**Installation de carburant de Toronto**

1) Les mesures d'exploitation sont non auditées et établies à partir des données estimées alors connues, et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible.



# Les initiatives du CN sont des moteurs clés de la croissance pour le reste de l'année



## Marchandises



### Produits pétroliers

- Exportations de propane, installation de distribution de carburant de Toronto



### Produits chimiques et matières plastiques

- Un positionnement fort sur le marché



### Métaux et minéraux

- Sable au nord-est de la Colombie-Britannique



### Produits forestiers

- La demande de bois reste faible

## Vrac



### Produits céréaliers

- [Can] Pleine capacité au TR4
- [É.U.] Nouvelle usine de transformation du soja



### Charbon

- [Can] Gains de production supplémentaires
- [É.U.] Une demande mondiale de charbon thermique plus faible



### Engrais

- Mouvement de la potasse en 2023

## Produits de consommation



### International

- Forte demande sur la côte ouest, comparaisons annuelles favorables



### Nord-américain

- Capacité excédentaire des camions et une confiance moins élevée des consommateurs canadiens



### Automobile

- Tendance aux niveaux d'avant la pandémie



---

# Ghislain Houle

Chef de la direction financière

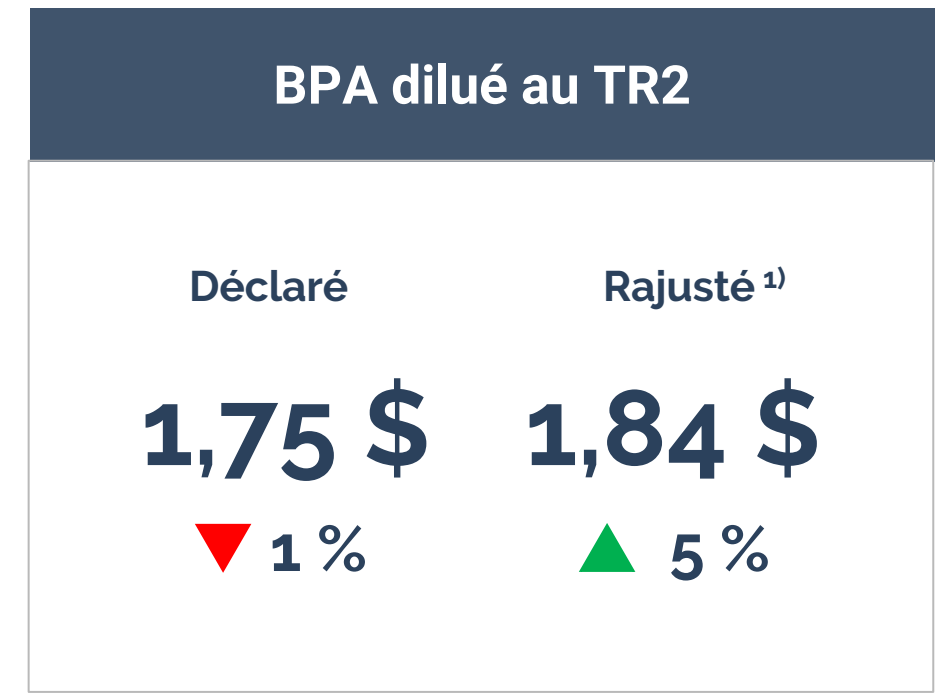
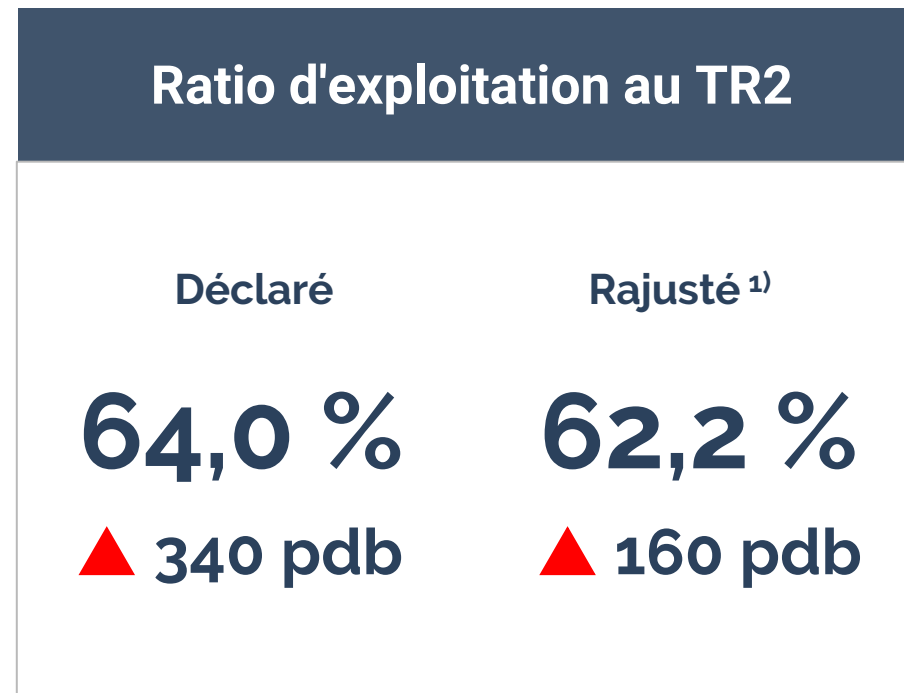
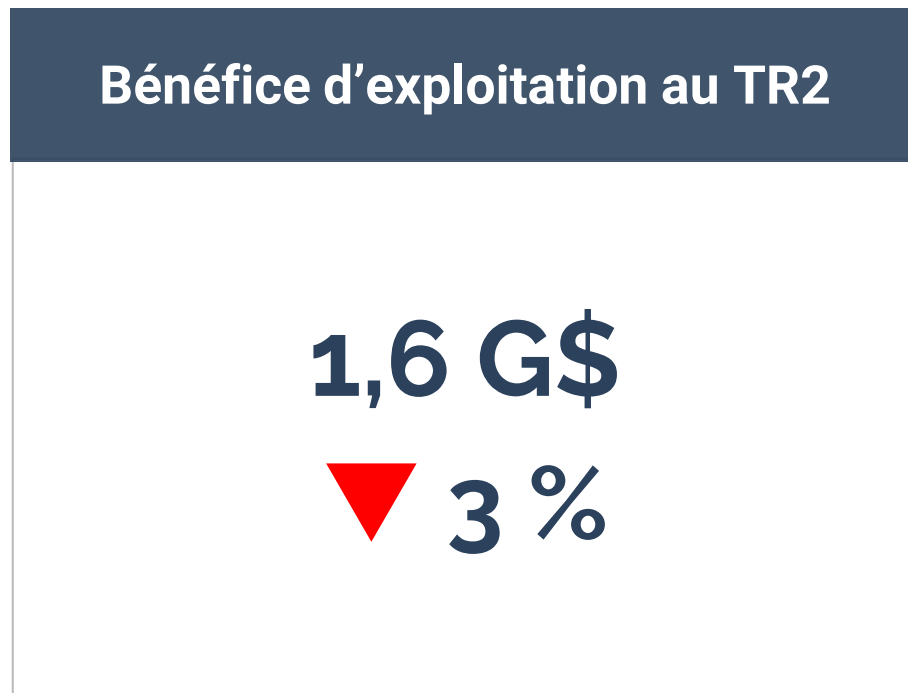




# Croissance des bénéfices modérée par des coûts défavorables temporaires et par l'impact de l'incertitude sur le marché du travail



- BPA dilué ajusté au TR2 de 1,84 \$, en hausse de 5 % par rapport à 2023, qui exclut la perte sur le transfert du pont de Québec au gouvernement fédéral du Canada
- Levier d'exploitation entravé par des coûts de main d'œuvre supplémentaires et l'impact négatif de 130 pdb des fluctuations du prix du carburant



1) Ces mesures de calcul non conformes aux PCGR ne sont pas définies de façon normalisée en vertu des PCGR et peuvent, par conséquent, ne pas être comparables aux mesures semblables présentées par d'autres sociétés. Consulter la section intitulée « Mesures de la performance rajustées » de la Revue trimestrielle de 2024 – Deuxième trimestre déposée le 23 juillet 2024, qui est intégrée par renvoi aux présentes, pour une explication de ces mesures de calcul non conformes aux PCGR.



# Révision des perspectives financières 2024 <sup>1)</sup>



- Révision des perspectives : cibler pour livrer un BPA dilué rajusté <sup>2)</sup> augmentant entre le milieu et le haut de la fourchette de croissance à un chiffre par rapport à 2023
- En supposant que ni les chemins de fer ni les ports ne connaîtront des perturbations de travail et que le CN prévoit maintenant que la croissance des TMC se situera dans une fourchette de 3 % à 5 %
- Dépenses en immobilisations en bonne voie avec les perspectives financières; RCI rajusté révisé à ~15%

Croissance du BPA dilué rajusté <sup>2)</sup> en 2024	Investissement discipliné	Récompenser les actionnaires
<p>Se situant entre le milieu et le haut d'une fourchette de croissance à un chiffre</p>	<p>Dépenses en immobilisations</p> <p><b>3,5 G\$</b></p> <p>net des sommes remboursées par les clients</p> <p>RCI Rajusté <sup>2)</sup></p> <p><b>~15 %</b></p>	<p>▲ Croissance du dividende de 7 %</p> <p>Rachat d'actions jusqu'à 32 millions d'actions ordinaires</p>

1) Veuillez-vous reporter aux énoncés prospectifs, au début de l'exposé, qui présentent un résumé des principales hypothèses et des facteurs de risque importants relativement aux perspectives financières du CN.

2) Les perspectives financières relatives au BPA dilué rajusté du CN pour l'ensemble de l'exercice et au RCI rajusté excluent certains rajustements, qui devraient être comparables à ceux apportés au cours d'exercices précédents. Toutefois, la direction ne peut pas quantifier individuellement de façon prospective l'incidence de ces rajustements sur le BPA dilué rajusté ou sur le RCI rajusté, car ces éléments, qui pourraient être importants, sont difficiles à prévoir et pourraient fluctuer considérablement. Par conséquent, le CN ne fournit pas de mesure de calcul conforme aux PCGR correspondante ni de rapprochement pour le BPA dilué rajusté ni pour le RCI rajusté prévu dans ses perspectives financières.





---

**Tracy Robinson**

Présidente-directrice générale



# Le plan à long terme inchangé

- Gérer un chemin de fer sûr et à horaire fixe
- Fournir le service dont nos clients ont besoin pour gagner dans leur marché
- Une croissance plus rapide que l'économie avec des prix en avant de l'inflation ferroviaire
- Amélioration continue de l'efficacité
- Approche cohérente en matière d'allocation du capital

**Offrir une valeur durable à nos actionnaires**