



Bonjour de
PRINCE RUPERT

Tracer la voie : La croissance à venir pour le CN

INTRODUCTION

Énoncés prospectifs

Certains énoncés contenus dans la présente présentation constituent des « énoncés prospectifs » au sens de la *Private Securities Litigation Reform Act of 1995* des États-Unis et aux termes 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 pour 2025

Le CN a formulé un certain nombre d'hypothèses relatives à l'économie et au marché au moment d'établir ses perspectives pour 2025. La Compagnie assume maintenant que la production industrielle nord-américaine aura une croissance légèrement positive en 2025 (comparativement à son hypothèse du 30 janvier 2025 d'environ 1% en 2025). Pour la campagne agricole 2024-2025, la récolte céréalière au Canada a correspondu à sa moyenne quinquennale, tandis que celle aux États-Unis a été supérieure à la moyenne quinquennale du pays. La Compagnie continue de prévoir que la récolte céréalière de 2025-2026 au Canada correspondra à sa moyenne quinquennale et présume maintenant que la récolte céréalière aux États-Unis sera supérieure à sa moyenne quinquennale (comparativement à son hypothèse du 30 janvier 2025 selon laquelle la récolte céréalière de 2025-2026 aux États-Unis correspondra à sa moyenne quinquennale). Le CN continue de prévoir une croissance des TMC se situant dans la moitié inférieure d'une fourchette de croissance à un chiffre. Le CN continue aussi de présumer que la valeur du dollar canadien en devise américaine fluctuera autour de 0,70 \$ en 2025 et prévoit que le prix moyen du baril de pétrole brut (West Texas Intermediate) se situera dans une fourchette de 60 \$ US à 70 \$ US le baril (par rapport à l'hypothèse du 30 janvier 2025 de la Compagnie, selon laquelle le prix moyen se situerait plutôt dans une fourchette de 70 \$ US à 80 \$ US le baril).

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 continue de prévoir que le TCAC de la production industrielle nord-américaine augmentera d'environ 1% pour la période entre 2024 et 2026, et présume encore que les prix resteront supérieurs à l'inflation ferroviaire. Le CN présume que la valeur du dollar CA en devise américaine se situera à environ 0,70 et que le prix moyen du baril de pétrole brut (West Texas Intermediate) s'établira entre 70 \$ US et 80 \$ US par baril au cours de cette période.

La Compagnie fait remarquer qu'il existe un risque de récession accru en ce qui concerne les tarifs douaniers et autres mesures commerciales que prennent divers pays. Le cas échéant, la demande de services de transport de marchandises en subirait les contrecoups.

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 ces énoncés prospectifs comprennent, sans en exclure d'autres : la conjoncture économique et commerciale en général, y compris les facteurs ayant des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales comme les pandémies et les conflits et tensions géopolitiques; les restrictions au commerce, les barrières commerciales, l'imposition de tarifs douaniers ou les modifications aux ententes de commerce international; 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; 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; le transport de matières dangereuses; 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 et aux autres types de réclamations et de litiges; et les risques et obligations résultant de déraillements; 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, de changements de situations ou de changements de convictions, 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.

INTRODUCTION

Présentations de l'équipe de direction



Rémi G. Lalonde
*Vice-président et chef des
Affaires commerciales*



Patrick Whitehead
*Vice-président exécutif et
chef de l'exploitation du réseau*



Dan Bresolin
*Vice-président
Intermodal*



Sandra Ellis
*Vice-présidente
Vrac*



Buck Rogers
*Vice-président
Produits pétroliers et
chimiques*



Rémi G. Lalonde

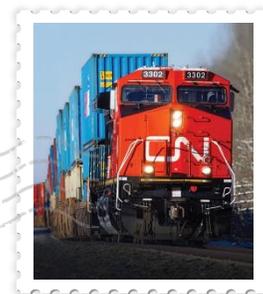
*Vice-président et
chef des Affaires commerciales*



TRACER LA VOIE : LA CROISSANCE À VENIR POUR LE CN



Dan Bresolin
vice-président Intermodal



UN SERVICE SUR MESURE POUR LA CROISSANCE DE L'INTERMODAL



INTERMODAL

Notre avantage géographique



INTERMODAL

Écosystème logistique élargi

Investissements continus dans la capacité de transbordement à proximité des quais

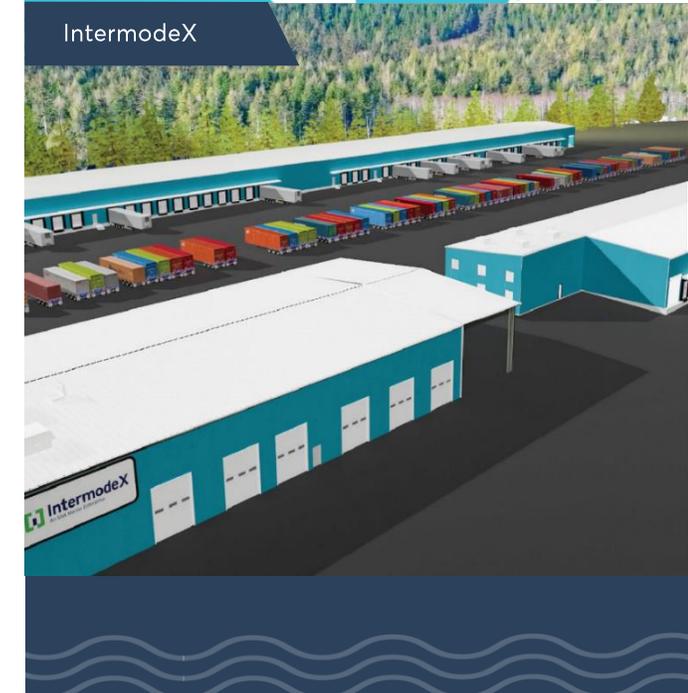
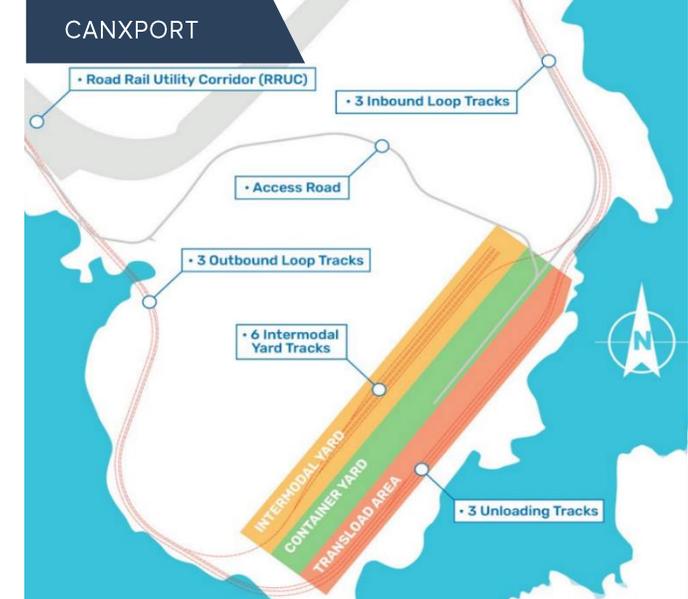
CANXPORT

- Mise en service prévue en 2027
- Transbordement de marchandises d'exportation des wagons vers les conteneurs destinés aux navires océaniques

IntermodeX

- Mise en service prévue en 2027
- Transbordement de marchandises d'importation des conteneurs destinés aux navires océaniques aux conteneurs terrestres de 53 pi

Rentabilité accrue des transports allers-retours pour nos transporteurs maritimes



Partenariats de longue date



Mise en place de la capacité de l'avenir



DP WORLD

Partenaire mondial stratégique axé sur la croissance

Favoriser la fluidité des échanges commerciaux du marché transpacifique



Assurer une connectivité intermodale sans faille

Stimuler la vitesse grâce à l'expansion stratégique des infrastructures ferroviaires

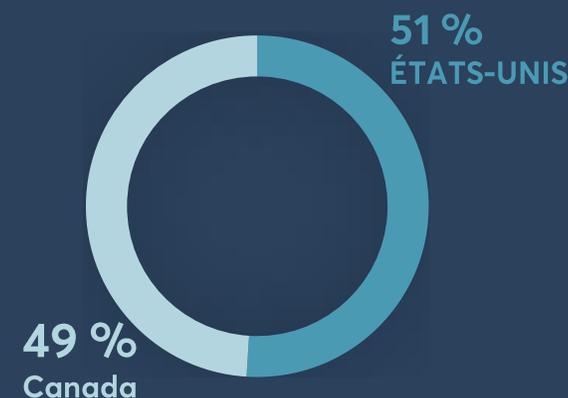
Harmonisation continue de la vision et de l'exécution

WAGONS COMPLETS À PRINCE RUPERT EN 2024

410 000
(736 000 TEU)

Intermodal international

DESTINATIONS



INTERMODAL

Transporteurs maritimes diversifiés

COOPÉRATION GEMINI



ALLIANCE OCÉAN

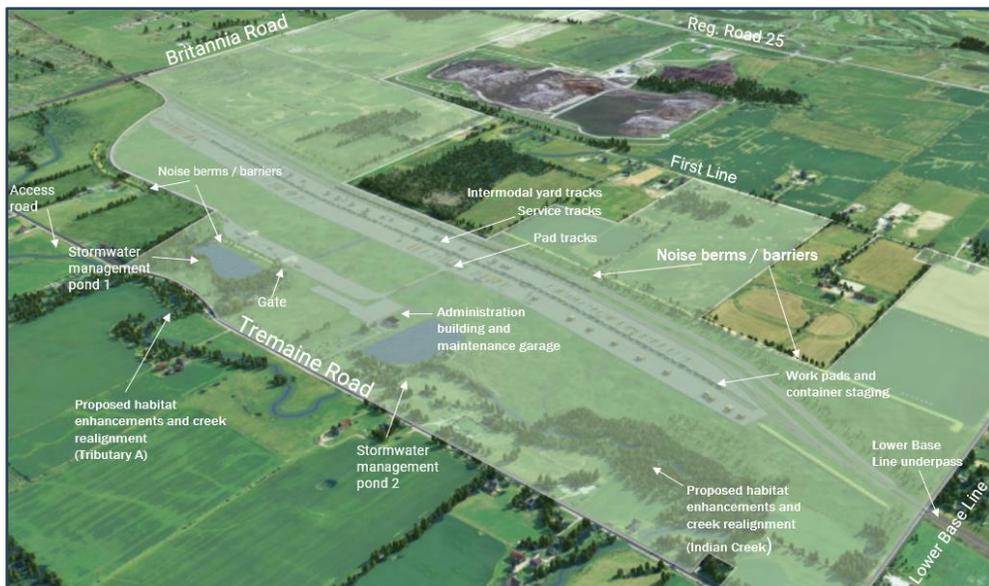


La plupart des transporteurs maritimes font maintenant escale à Prince Rupert

INTERMODAL

Investissements dans la capacité intérieure

Centre logistique de Milton
prévu pour une ouverture en 2027



Développer une capacité flexible et évolutive dans un marché en forte croissance

Centre logistique de Chicago
objectif : 2028



Renforcer la présence du CN dans la zone de distribution en pleine expansion de Chicago

Augmentation de la capacité dans certains emplacements clés, conformément à la croissance prévue aux ports

Progression de l'intermodal

À Prince Rupert, la croissance s'appuie sur le service de bout en bout et les avantages économiques

Le terminal a la capacité de traiter des volumes accrus

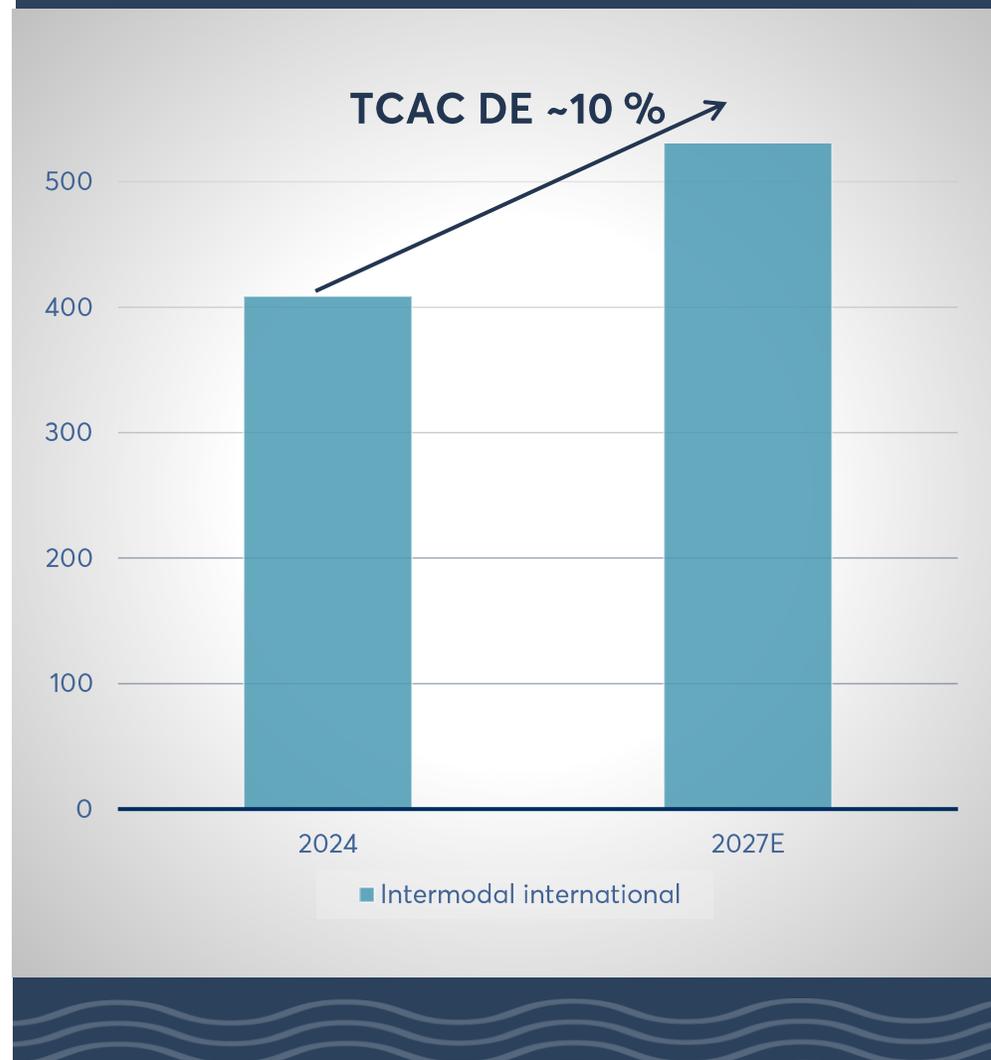
- Capacité actuelle : 1,6 M TEU (+ 200 000 prêts à démarrer)

Expansion de l'écosystème logistique en vue de permettre l'exportation de wagons chargés ou vides, créant ainsi une meilleure liaison avec les transporteurs maritimes

Solidification de l'avantage de Prince Rupert à long terme

Potentiel de croissance à Prince Rupert

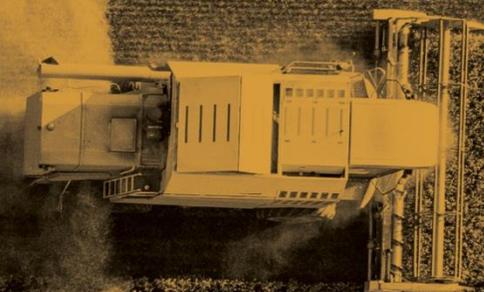
Wagons complets (en milliers)



Sandra Ellis
Vice-présidente Vrac



CROISSANCE DURABLE DU SECTEUR DU VRAC AU CN



PRODUITS EN VRAC

Hausse de la demande mondiale de produits en vrac

Le Canada demeure un chef de file dans les secteurs de l'exploitation minière et de la production céréalière à l'échelle mondiale

- Pratiques d'agriculture de précision entraînant une amélioration de 1 à 1,5 % du rendement céréalière à long terme
- Augmentation de la capacité d'extraction de charbon

Prince Rupert, point d'accès naturel pour les ressources canadiennes

- Chaîne d'approvisionnement hautement efficace offrant une grande diversité de possibilités logistiques

Les marchandises en vrac représentent une part essentielle de l'activité de Prince Rupert



Terminal céréalière de Prince Rupert



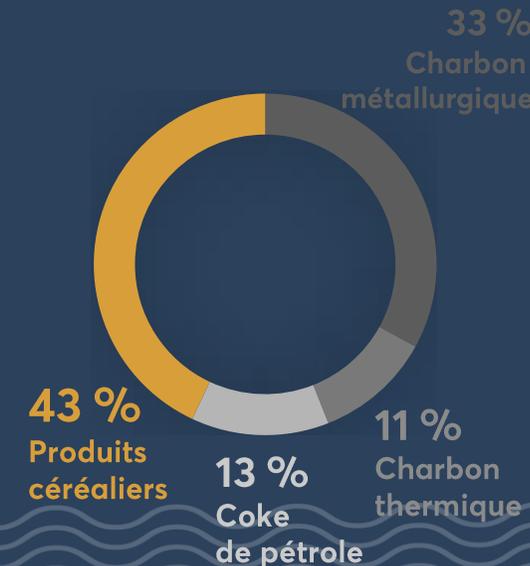
Ridley Island

WAGONS COMPLETS À PRINCE RUPERT EN 2024

115 000

Produits céréalières et charbon

RÉPARTITION DES MARCHANDISES



PERSPECTIVES

Volumes de céréales stables

L'augmentation des tendances en matière de rendement se traduit par davantage d'exportations de produits céréaliers

- On prévoit une hausse de la demande mondiale pour des produits céréaliers canadiens de grande qualité

Prince Rupert offre une fluidité maritime et ferroviaire

- Terminal céréalier de Prince Rupert : capacité de chargement de navires de premier ordre

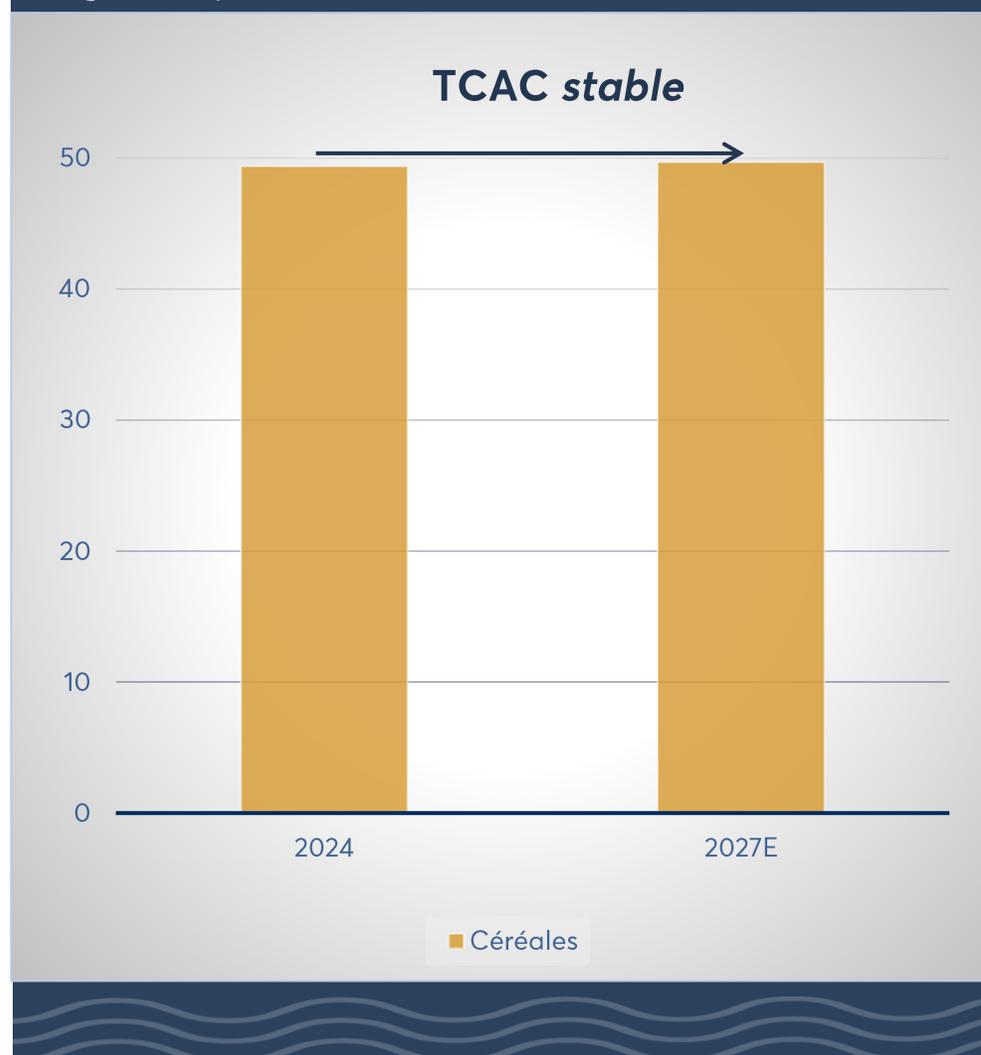
Capacité facilement disponible

- Le terminal céréalier de Prince Rupert est en mesure de traiter efficacement le blé, le canola et l'orge fourragère
- Ray-Mont fournit des capacités de remplissage de conteneurs pour les légumineuses et d'autres produits céréaliers

Diverses options en matière de chaîne d'approvisionnement pour les clients

Potentiel de croissance à Prince Rupert

Wagons complets (en milliers)



PERSPECTIVES

Croissance soutenue du volume de charbon

Investissements continus dans l'exploitation métallurgique dans le nord de la Colombie-Britannique

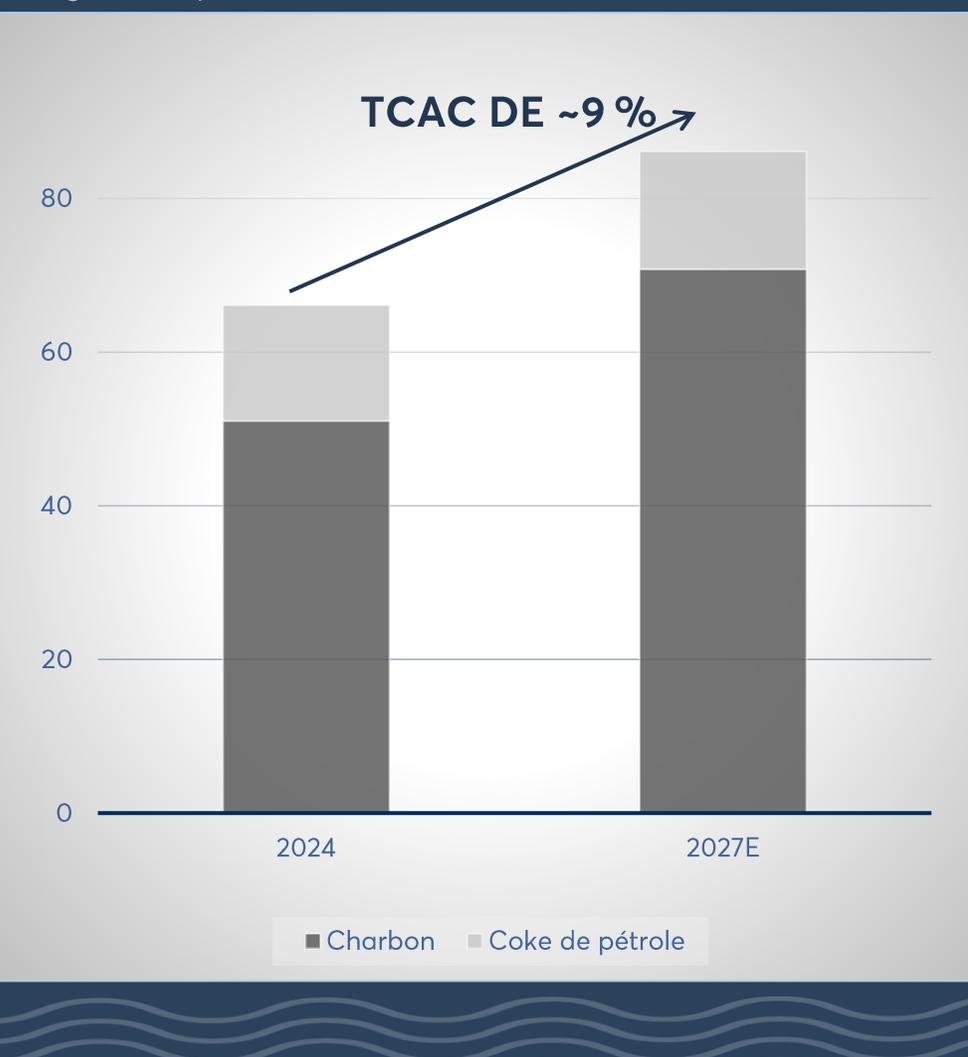
- Hausse de la demande industrielle mondiale pour le charbon non thermique
- Réouverture de la mine de Quintette en septembre 2024

Trigon Pacific est le terminal principal de nombreux clients du CN

- Gestion du charbon métallurgique des mines du nord de la Colombie-Britannique, ainsi que charbon thermique et du coke de pétrole de l'Alberta
- Chaîne d'approvisionnement alternative pour les mines du sud de la Colombie-Britannique

Point d'expédition efficient pour le charbon et le coke de pétrole de l'Ouest canadien

Potentiel de croissance à Prince Rupert
Wagons complets (en milliers)



Buck Rogers

*Vice-président
Produits pétroliers et chimiques*



**FAVORISER
L'EXPORTATION D'ÉNERGIE
CANADIENNE**



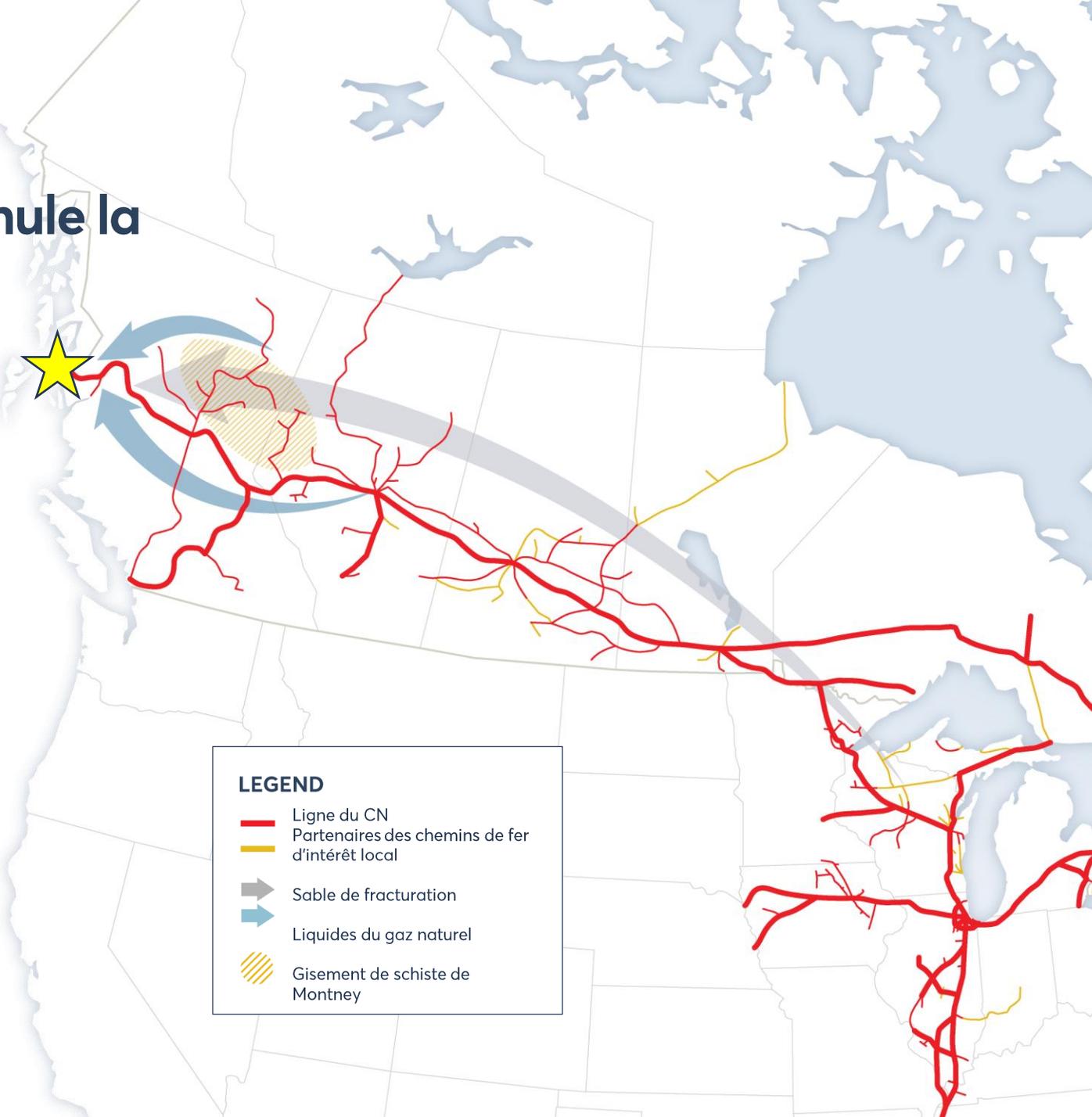
Le forage de gaz naturel stimule la production de liquides

Le gisement de schiste de Montney constitue l'un des gisements actifs les plus prolifiques en Amérique du Nord

Le gaz qui en provient sera acheminé par pipeline à l'installation de LNG Canada, près de Kitimat

- Phase 1 : mise en service complète prévue en juillet (capacité de 1,8 G pi³ par jour)
- Phase 2 : expansion permettant de plus de doubler les volumes obtenus à la phase 2

Augmentation des volumes ferroviaires grâce aux activités de forage à Montney



**PRODUITS LIQUIDES DU GAZ
NATUREL**

Expansion de la capacité de fractionnement

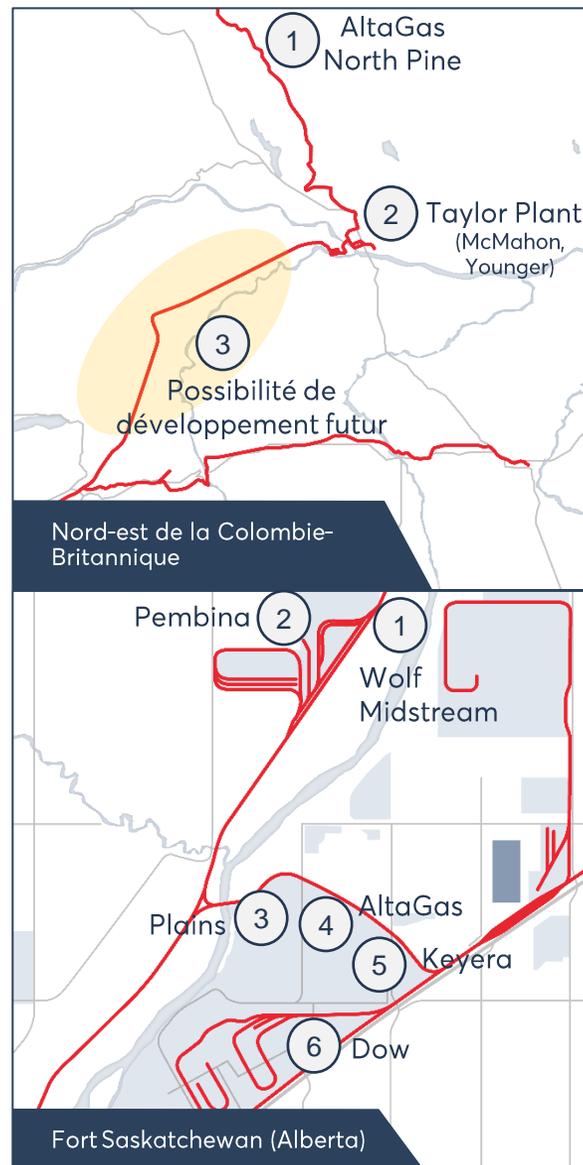
Les installations de fractionnement en Alberta et en Colombie-Britannique permettent de séparer les produits liquides du gaz naturel des produits gazeux

- Le gaz est acheminé par pipeline, mais le transport ferroviaire est essentiel à la manutention des produits liquides
- Un total de 9 sites clés de fractionnement et de séparation des liquides sont actuellement situés sur le réseau de CN en Alberta et en Colombie-Britannique.

Nouveaux fractionnateurs en service en 2026

- Pembina continue de faire progresser son installation de fractionnement Redwater IV (capacité de 55 000 barils par jour).
- Wolf, Keyera et Plains aussi en expansion

Prochaine augmentation de la capacité prévue d'ici la fin de l'année prochaine



WAGONS COMPLETS À
PRINCE RUPERT EN 2024

48 000

Propane

ORIGINE DU PROPANE

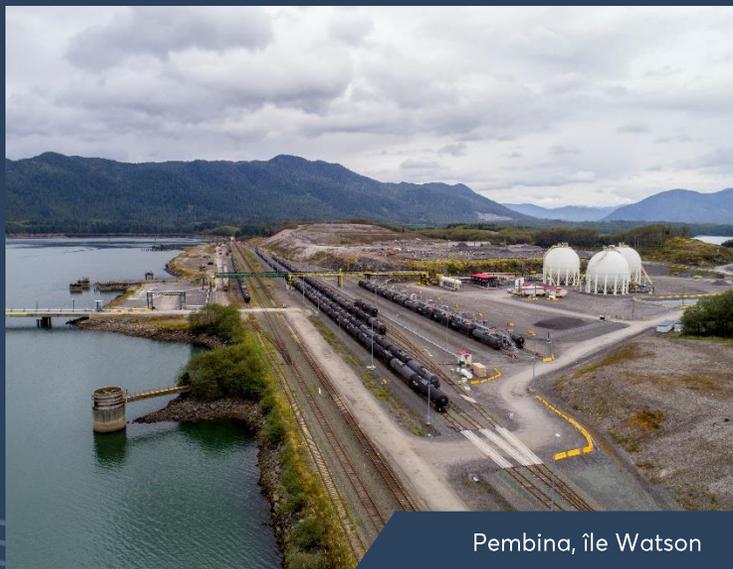
28 %
C.-B.



72 %
Alb.



AltaGas, Ridley Island



Pembina, île Watson

PRODUITS LIQUIDES DU GAZ NATUREL

Prince Rupert, point d'accès clé pour l'exportation de produits liquides du gaz naturel

Terminal d'exportation de propane de l'île Ridley – AltaGas

- Augmentation de la capacité de déchargement des wagons : de 60 wagons par jour il y a 3 ans à 120 wagons par jour
- Chargement constant de 4 navires par mois – ajout à venir d'un navire chaque trimestre

Île Watson – Pembina

- Mise en circulation d'approx. 8 trains par mois

Installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley

- Mise en service prévue d'ici 2027
- Objectif initial : manutention des produits liquides du gaz naturel; phases subséquentes : manutention d'autres types de liquides

Forte demande d'outre-mer (Japon, Corée du Sud)

PERSPECTIVES

Hausse des exportations de propane

Les activités de forage de gaz naturel alimenteront l'installation d'exportation de LNG Canada, et les produits liquides du gaz naturel constitueront une plus grande part des sous-produits de la production gazière

Le transport ferroviaire est le principal mode de transport des produits liquides du gaz naturel

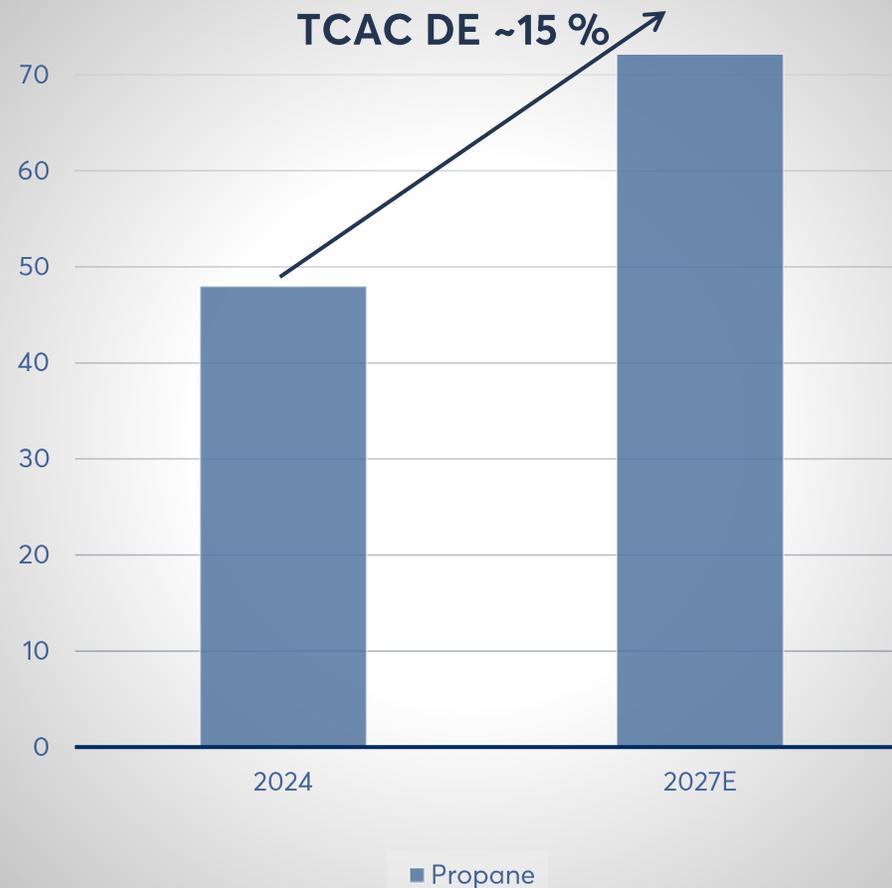
L'abondance de l'offre de propane dans l'Ouest canadien stimule la capacité du terminal de Prince Rupert

En bonne position pour desservir les marchés asiatiques en croissance

Prince Rupert s'impose de plus en plus dans la stratégie d'exportation d'énergie du Canada

Potentiel de croissance à Prince Rupert

Wagons complets (en milliers)



Hausse de la production de granules de plastique

L'Alberta augmente ses exportations de pastilles de plastique

- De 15 à 20 wagons supplémentaires par jour prévus à destination des marchés d'outre-mer au S2 de 2025

Le projet Path2Zero de Dow en Alberta, qui vise la production de polyéthylène à faible teneur en carbone, est en bonne voie pour un déploiement en 2028

- Jusqu'à 55 wagons supplémentaires par jour à pleine capacité de production

Satisfaction de la demande asiatique en pleine croissance



PERSPECTIVES

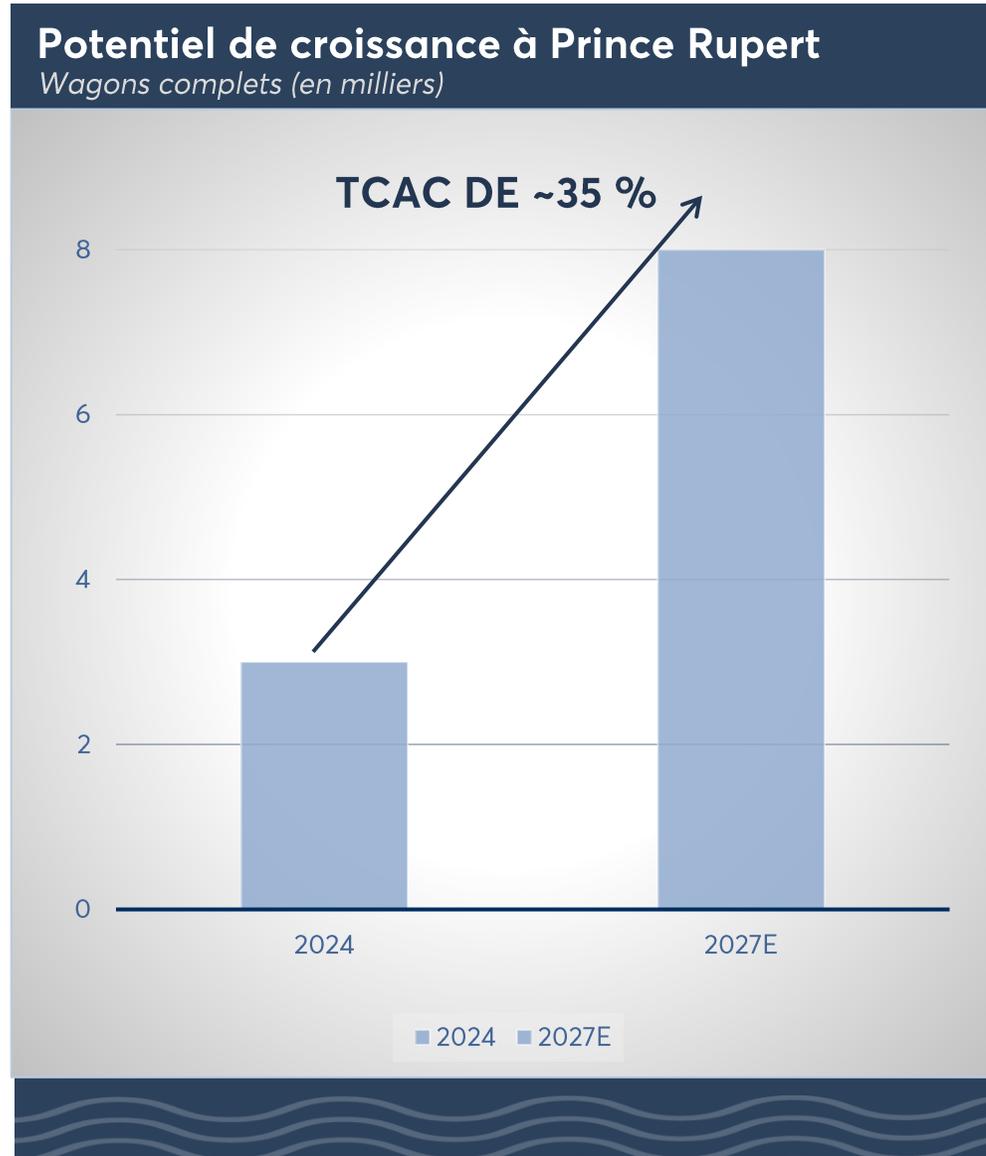
Croissance importante à long terme des exportations de matières plastiques

Dow souhaite faire croître son usine de Fort Saskatchewan, en Alberta, en s'articulant autour de son projet Path2Zero

Construction d'une installation de Ray-Mont élargie à venir au nouvel emplacement de CANXPOR

- Transbordement de grands lots de wagons et, plus tard, de trains-blocs de granules de plastique dans des sacs en vue de leur conteneurisation
- Attentes en matière de volumes : de 20 000 à 25 000 wagons par année, une fois la pleine production atteinte par Dow en 2030

Prince Rupert continue d'élargir son écosystème logistique, ce qui favorise la croissance du CN et de ses clients



Patrick Whitehead

*Vice-président exécutif
Chef de l'exploitation du réseau*



SUIVRE LE RYTHME DE LA CROISSANCE



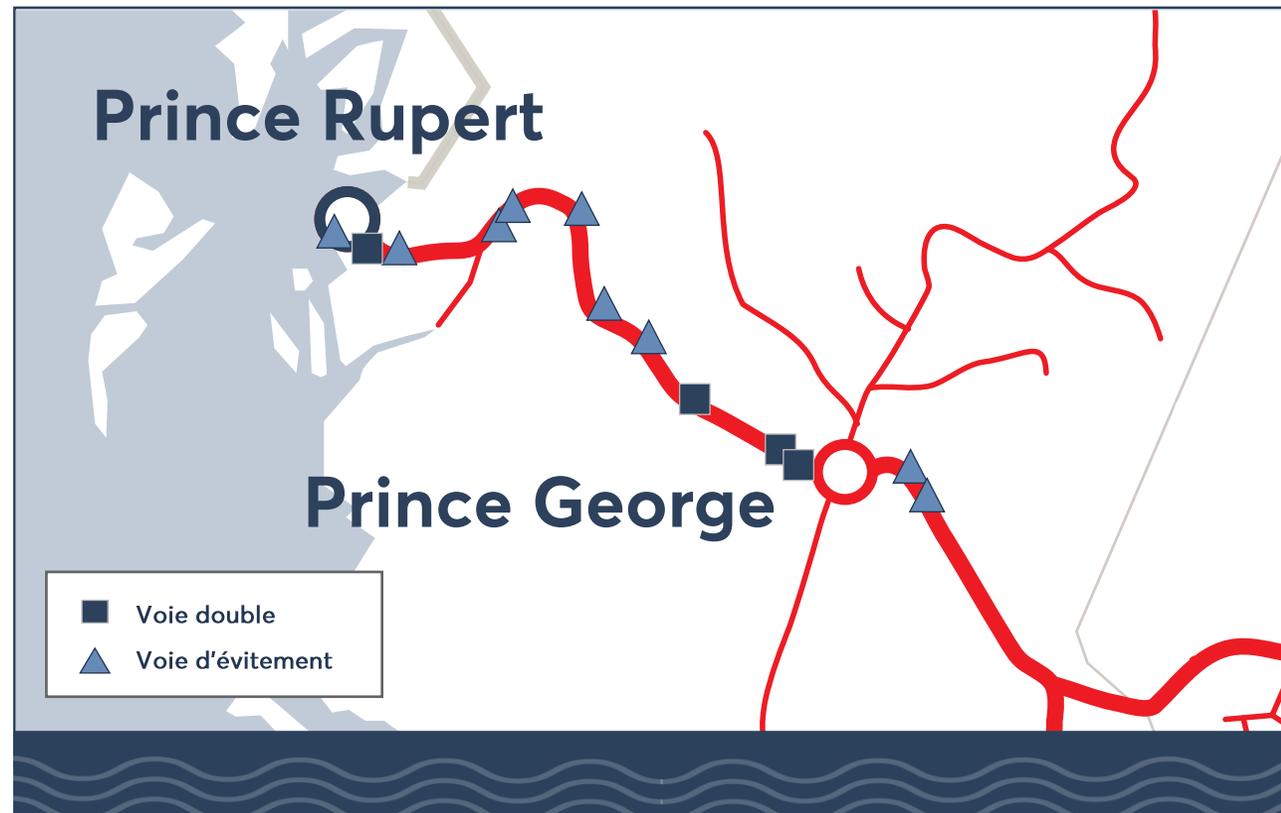
Amélioration de la capacité du point d'accès de Prince Rupert

Investissements soutenus depuis 2017 pour assurer la fluidité

- 7 nouvelles longues voies d'évitement et 2 prolongements de voies d'évitement
- Plus de 12 milles de doublements de voies

Projets de Prince Rupert essentiels au maintien de la croissance des points d'accès

- Projet de voie triple à l'île Kaien : croissance du terminal Fairview
- Projet de doublement de voie à Wilson : augmentation de la capacité à l'entrée du terminal de Prince Rupert



Le plan d'investissement pluriannuel permet d'harmoniser la capacité et la demande

EXPLOITATION DU RÉSEAU

Améliorations de la capacité dans l'Ouest du Canada depuis la tournée de 2017

Amélioration du réseau en vue de stimuler le rendement pour les actionnaires

- Croissance importante dans l'Ouest canadien au cours de la dernière décennie
- Accroissement de la capacité rehaussant la fluidité de la circulation existante (tremplin pour la croissance future)

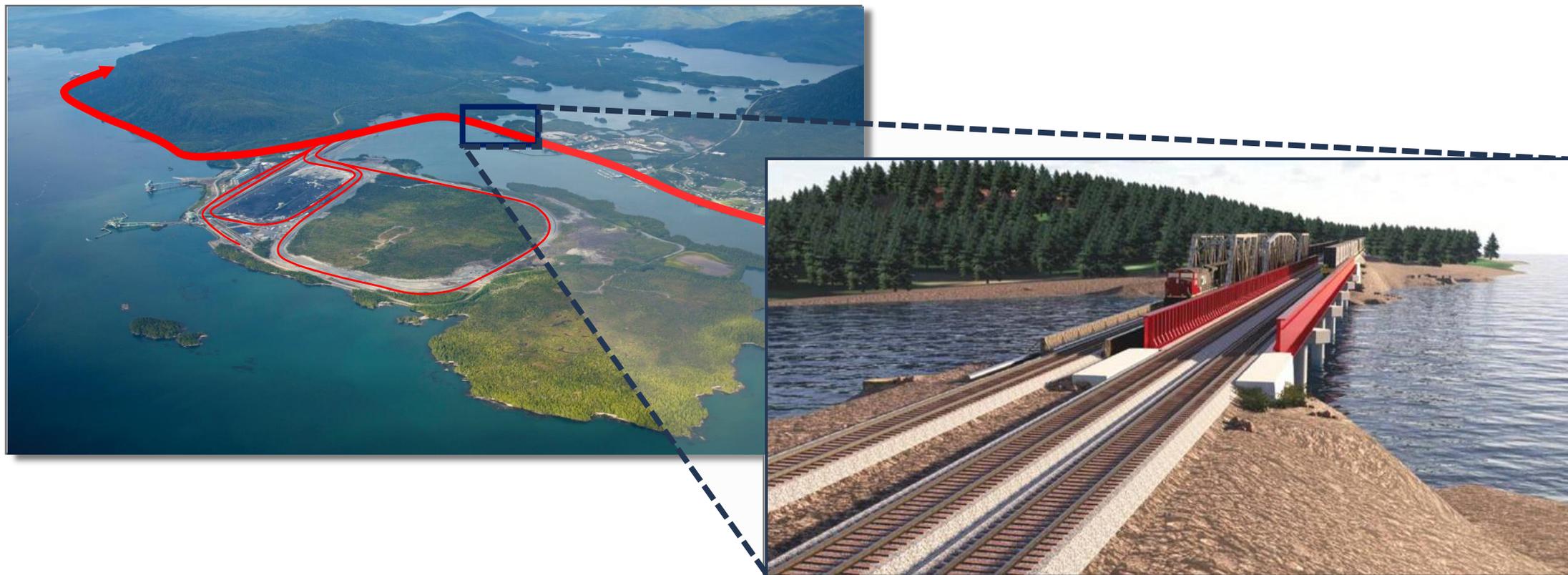
Capacité de croissance

- Près de 200 milles de nouvelles voies doubles, notamment dans les subdivisions d'Edson et de Wainwright
- L'ensemble du trafic bénéficie des investissements – en bonne position pour les changements dans les flux de circulation



Investissements annuels « sans regrets » dans la capacité dans l'Ouest

Double-clic sur le pont Zanardi



Pont à trois voies et doublement de la digue favorisant le développement industriel de l'île Ridley

Capacité future – Nous sommes prêts pour la croissance

Le projet Zanardi permet d'atteindre un nouveau niveau de capacité à Prince Rupert

- Le projet comprend un nouveau pont, une voie double passant par Port Edward et des travaux d'amélioration de la digue pour soutenir le développement industriel de l'île Ridley
- Mise à profit du financement fédéral dans les infrastructures, complété par les investissements de l'Administration portuaire de Prince Rupert
- Mise en service prévue en 2027

Investissements dans le réseau en fonction de la croissance de la demande

- Plan de capacité sur 10 ans fondé sur les perspectives en matière de volumes; réévalué régulièrement
- Élaboration d'une liste de projets prêts à être mis en œuvre afin d'éliminer le prochain goulot d'étranglement à mesure que les volumes augmenteront



Prince Rupert est indispensable dans la stratégie de croissance à long terme du CN

Rémi G. Lalonde

*Vice-président et
chef des Affaires commerciales*



TRACER LA VOIE : LA CROISSANCE À VENIR POUR LE CN



Prince Rupert – Tracer la voie de la croissance

Multiples possibilités de croissance du volume à court et à long terme

Élargissement de la portée du port et du terminal pour favoriser la diversité des exportations

Création d'une chaîne d'approvisionnement fiable présentant des avantages distincts pour les clients

Création d'occasions concrètes d'accroître les volumes

Potentiel de croissance à Prince Rupert

Wagons complets (en milliers)

