

COMMUNIQUÉ

Metrolinx acquiert la pleine propriété du corridor de trains de banlieue Toronto-Barrie dans une transaction avec le CN

Toronto, le 15 décembre 2009 — Metrolinx a fait l'acquisition aujourd'hui, auprès du CN (Bourse de Toronto : CNR) (Bourse de New York : CNI), de la portion inférieure de la subdivision de Newmarket, dans le centre-nord de Toronto, pour la somme de 68 M\$ CA. Cette transaction procure à Metrolinx la pleine propriété du corridor Barrie-Bradford de GO Transit, d'une longueur de 60 mi (100 km), qui relie le centre-ville de Toronto à Barrie, en Ontario, une première pour l'agence gouvernementale de transport en commun.

Veuillez consulter www.cn.ca pour une carte de la portion inférieure de la subdivision de Newmarket et des réseaux du CN et de GO Transit de la région de Toronto.

Metrolinx est l'organisme d'État du gouvernement de l'Ontario à qui il incombe de fournir un réseau de transport intégré et multimodal dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH), soit de York et Durham, en passant par Toronto, par Peel et par Halton jusqu'à Hamilton. GO Transit, la division d'exploitation de Metrolinx, assure des services de trains de banlieue et de transport par autobus dans la RGTH.

La ligne acquise par Metrolinx fait le trait d'union ferroviaire entre le corridor est-ouest de l'organisme à partir de la gare Union, au centre-ville de Toronto, sa subdivision de Weston, dans le centre-ouest de l'Ontario, et le tronçon nord de sa ligne de trains de banlieue, qui se rend à Barrie.

J. Robert S. Prichard, président et chef de la direction de Metrolinx, a déclaré : « Cette transaction constitue un jalon pour notre organisme, car elle nous permet, pour la première fois, d'être propriétaires de l'ensemble de la ligne ferroviaire utilisée par GO Transit. Le CN compte parmi nos principaux partenaires et cette transaction avec lui nous permettra d'apporter des améliorations au service entre Toronto et Barrie et à des points intermédiaires. Il est essentiel d'améliorer les dessertes de trains de banlieue et de transport en commun afin de réduire l'engorgement des routes et la pollution atmosphérique dans la RGTH tout en rehaussant la productivité et la capacité concurrentielle de la région. »

Pour sa part, Claude Mongeau, vice-président exécutif et prochain président-directeur général du CN, a déclaré : « Le CN est heureux d'avoir conclu cette convention de vente avec Metrolinx. Nous entretenons des relations étroites avec GO Transit et la plupart de ses services dans la RGT sont assurés sur les lignes du CN. Nous croyons que grâce à notre partenariat avec GO Transit et avec Metrolinx, la région de Toronto continuera de bénéficier des avantages environnementaux inhérents au rail. De plus, la vente de la ligne générera une valeur additionnelle pour la Compagnie.

La ligne acquise par Metrolinx est une ramification de la subdivision de Weston – elle-même acquise auprès du CN plus tôt cette année – qui part du quartier de Parkdale, à West Toronto, et s'étend vers le nord au-delà de l'Université York pour rejoindre la ligne de trains de banlieue existante de l'organisme à Barrie. La ligne commence immédiatement au nord du corridor principal est-ouest de transport des marchandises du CN qui s'étend parallèlement à l'avenue Steeles, entre les rues Keele et Dufferin.

À l'heure actuelle, GO Transit fait circuler huit trains de banlieue par jour, du lundi au vendredi, entre Toronto et Barrie, dans la subdivision de Newmarket, où circulent aussi un train

marchandises du CN par jour et un train voyageurs transcontinental de VIA Rail Canada Inc. trois fois par semaine.

En vertu de la convention de vente conclue avec Metrolinx, le CN continuera de fournir du service à cinq expéditeurs de marchandises dans la portion inférieure de la subdivision de Newmarket, entre l'autoroute 401 et le corridor est-ouest de transport des marchandises du CN.

L'empreinte écologique du rail est minime et le CN est un choix vert et éconergétique pour les expéditeurs. Il a été démontré que le transport ferroviaire est jusqu'à six fois plus éconergétique que le transport par camions lourds parce que les trains consomment beaucoup moins de carburant pour transporter une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. En fait, il ne faut qu'un litre de carburant pour transporter une tonne de marchandises sur une distance de près de 200 kilomètres.

Le modèle novateur d'exploitation ferroviaire précise de la Compagnie, ainsi que les ententes de partenariat conclues avec d'autres chemins de fer afin de partager les actifs et d'acheminer les envois interréseaux vers les points d'accès les plus efficaces, ont également contribué à réduire la consommation de carburant et les émissions.

GO Transit sait que les décisions que nous prenons aujourd'hui auront un important impact sur notre monde de demain. Du fait de l'évolution des attitudes et du changement des mentalités, l'environnement occupe une place prépondérante dans les projets de GO Transit, ceux d'aujourd'hui et ceux de demain. Le transport en commun est une option propre et durable et, de l'avis de GO Transit, l'environnement devrait être l'un des principaux facteurs dans le cadre du développement et des stratégies de croissance futurs. Le « virage vert » constitue un des nombreux moyens employés par GO Transit grâce auxquels l'organisme montre la voie à suivre dans le secteur des transports, mais aussi dans la perception qu'ont ses clients.

Énoncés prospectifs

Le présent communiqué contient des énoncés de nature prospective. Le CN met le lecteur en garde contre le fait que ces énoncés, de par leur caractère prospectif, impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. 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 pourraient différer grandement de ceux que l'on retrouve de manière explicite ou implicite dans les énoncés prospectifs. Les éléments importants qui pourraient provoquer de tels écarts comprennent, sans en exclure d'autres, les effets d'une conjoncture économique et commerciale générale défavorable, y compris la récession de l'économie nord-américaine et la contraction de l'économie mondiale en 2009, 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 le CN auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis. On pourra trouver un résumé des principaux facteurs de risque dans la section « Rapport de gestion » des rapports annuels et intermédiaires du CN ainsi que dans la Notice annuelle et le formulaire 40-F déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis et qui sont accessibles sur le site Web du CN.

Le CN ne peut être tenu de mettre à jour ou de réviser les énoncés de nature prospective pour tenir compte d'événements futurs ou de changements de situations ou de prévisions, à moins que ne

l'exigent les lois applicables. Si le CN décidait de mettre à jour un énoncé de nature prospective, il ne faudrait pas en conclure qu'il fera d'autres mises à jour relatives à cet énoncé, à des questions connexes ou à tout autre énoncé de nature prospective.

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

Metrolinx est un organisme d'État de la province de l'Ontario. Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez le site www.metrolinx.com. GO Transit, une division de Metrolinx, est le réseau de transport en commun interrégional de la province de l'Ontario et relie Toronto aux secteurs avoisinants dans la Région du Grand Toronto. Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez le site www.gotransit.com.

– 30 –

Sources pour le CN :

Médias

Bryan Tucker
514 399-6450

Investisseurs

Robert Noorigian
514 399-0052

Sources pour Metrolinx :

Médias

Vanessa Thomas
416 869-3600, poste 5264, ou

Robin Alam
416 869-3600, poste 5640