

UNIS POUR LA REPRISE

Plan d'exploitation hivernale du CN

2020–2021







TABLE DES MATIÈRES

1. Message de Jean-Jacques Ruest	4
2. Aperçu	6
3. Retour sur 2019–2020	9
a. Résultats obtenus et défis associés	9
b. Leçons apprises	11
4. Facteurs clés de la planification	13
a. Réalités intrinsèques du transport ferroviaire et impératifs de sécurité	13
b. Conditions commerciales	14
c. Rôle des clients	15
5. Le plan pour l'hiver 2020–2021	16
a. Comment le CN se prépare	16
b. Comment le CN se prépare à la reprise et à la résilience	23
6. Conclusion	27
Annexes	29
A. Prendre la COVID-19 de front	29
B. Incidence de l'hiver sur le réseau du CN	30

PHOTO CI-DESSUS :
Halifax (N.-É.)

PHOTO DE LA PAGE COUVERTURE :
Obed (Alb.)

1 Message de Jean-Jacques Ruest

Le CN est heureux de présenter son Plan d'exploitation hivernale 2020-2021, *Unis pour la reprise.*

En 2018, le ministre a adopté une nouvelle législation obligeant les chemins de fer de classe I au Canada à soumettre un plan annuel d'exploitation hivernale expliquant comment ils transporteront les marchandises durant la saison froide.



Le CN reconnaît que cette initiative a permis à tous les membres de la chaîne d'approvisionnement de rester concentrés sur le transport de marchandises malgré les conditions hivernales, d'améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement et de faire connaître les mesures prises par le CN pour assurer une exploitation aussi efficace et sécuritaire que possible en hiver. Cette législation, combinée à l'arrêté ministériel modifié du 3 avril 2020 limitant la vitesse de trains clés, témoigne du leadership du ministre à l'égard de la sécurité ferroviaire. Même si nous adhérons tout à fait aux impératifs de sécurité du ministre en mettant en œuvre des pratiques d'exploitation exemplaires et en investissant dans l'infrastructure et le matériel, nous sommes très préoccupés que le décret n'entraîne des effets non désirés qui limitent notre capacité d'utiliser les atouts de notre réseau et de notre matériel cet hiver pour le plus grand bien de nos clients et de nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

L'**objectif** du Plan d'exploitation hivernale vise à nous faire prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire les effets de l'hiver 2020-2021 pour nos clients, tout en assurant notre reprise et en veillant à ce que nos activités soient sécuritaires pour notre personnel et les collectivités que nous desservons. Notre **but à long terme** est d'ouvrir la voie en tant que chemin de fer le plus novateur en Amérique du Nord, ce qui se traduira par une exploitation efficace, y compris dans des conditions hivernales difficiles.

L'hiver 2019-2020 a été tumultueux. Il est survenu après un arrêt de travail des chefs de train du CN et a été marqué par des froids extrêmes dans de vastes régions du Canada, des pluies et des glissements de terrain dans le sud de la Colombie-Britannique et par 22 jours de blocus illégaux, pour se terminer par l'apparition d'une pandémie qui a plongé l'économie dans l'inconnu.

« Cet hiver, comme tout au long de l'année, le CN continuera d'exercer son rôle essentiel dans l'alignement de toutes les composantes de la chaîne d'approvisionnement, depuis les fabricants jusqu'aux ports et aux triages, au profit de l'économie canadienne. »



Clover Bar (Alb.)

L'hiver est reconnu pour être rude, mais l'endroit et le moment où ses répercussions se feront sentir sur nos activités nous sont inconnus. C'est pourquoi nous nous y préparons activement en mettant en œuvre des mesures précises pour faire face aux conditions extrêmes inévitables. Cette année encore, nous appliquons les apprentissages du passé. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que notre capacité de performer en cette période difficile découle en grande partie de nos investissements stratégiques records dans nos infrastructures et de l'ingéniosité de nos cheminots. Le CN salue aussi les investissements de ses clients et de ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour accroître leur capacité, leur résilience et leur aptitude à performer pendant la saison froide.

Les améliorations de la fluidité de notre réseau représentent un effort pour lequel nous prévoyons de nouveaux investissements et mesures afin d'optimiser davantage nos activités tout en renforçant la sécurité de notre personnel. Cette année, nous faisons tous face au défi supplémentaire de la pandémie. Nous espérons que la tendance actuelle à la reprise se maintienne et que les volumes à expédier redeviennent plus prévisibles.

En réponse à cette tendance, nous avons rappelé des effectifs qui avaient été mis à pied et remis en service du matériel roulant qui avait été entreposé. Nous savons que le CN est en bonne position pour répondre à la demande à l'hiver 2020–2021. Le CN est solide, tout comme nos clients; ensemble, nous sommes *Unis pour la reprise*.

Jean-Jacques Ruest
Président-directeur général

A red CN freight train is shown from a low angle, moving towards the viewer on a snowy track. The train's headlights are on, and it is pulling several freight cars. The background features a clear blue sky and snow-covered trees.

2 Aperçu

Le CN a préparé son Plan d'exploitation hivernale 2020–2021 conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports au Canada* et aux commentaires des principaux intervenants. Il présente les priorités, les mesures et les investissements actuels et futurs du CN afin de se préparer à l'hiver et de répondre à la demande de transport de marchandises de ses clients.

À l'hiver 2019–2020, le CN a fait face à d' uniques défis, qui ont mis à l'épreuve et démontré sa résilience et sa flexibilité. Mentionnons les perturbations de service en raison d'un conflit de travail, des blocus illégaux, du froid extrême et des glissements de terrain qui ont paralysé des tronçons de sa ligne principale. Puis, la pandémie a frappé. Même si son arrivée n'a touché que la fin de l'exploitation hivernale, son ampleur a été si importante que ses répercussions pourraient se faire sentir tout au long de l'hiver 2020–2021.

Malgré ces enjeux, **la performance hivernale du CN en 2019–2020 s'élève à 155 milliards de tonnes-milles brutes (TMB) de marchandises transportées.** Il s'agit de sa deuxième meilleure performance, derrière les 159 milliards de TMB de marchandises transportées en 2018–2019. Elle découle de trois facteurs clés : le dévouement et l'attitude positive du personnel du CN, la mise en œuvre de pratiques novatrices et des investissements de 7,4 G\$ au cours des deux dernières années qui ont permis de créer de la capacité et de la résilience.

Ces investissements continus comprenaient l'acquisition et la mise en œuvre d'une technologie de pointe et de matériel moderne, comme des portails d'inspection automatisée, des wagons et de nouvelles locomotives à courant alternatif, ainsi que l'ajout et le prolongement de voies d'évitement. Le CN a également adopté des pratiques novatrices, comme maintenir la longueur des trains grâce à une meilleure répartition de la pression de l'air dans le système de freinage.



**VOLUMES PRESQUE
RECORDS DE CÉRÉALES
TRANSPORTÉES DURANT
L'HIVER 2019-2020 EN
DÉPÎT DE DÉFIS UNIQUES**

Le CN comprend le rôle clé qu'il joue dans l'économie canadienne. Ainsi, et malgré les répercussions financières de la pandémie, il prévoit investir 2,9 G\$ supplémentaires en 2020, ciblant le doublement de la voie sur des tronçons essentiels de la ligne principale du CN, le prolongement de voies d'évitement, l'ajout de voies dans les triages et la construction d'autres infrastructures à proximité des ports de Vancouver et de Prince Rupert. Une partie de ces investissements, jumelée à d'autres prévus en 2021, permettra également au CN d'acquiescer 1 500 wagons-trémies à céréales supplémentaires, construits à Hamilton (Ont.), à recevoir durant la campagne agricole 2020-2021.

Pour que son réseau soit souple et réactif, le CN communiquera fréquemment avec ses clients. Il utilisera les avis et l'information ainsi obtenus pour modifier ses plans et ses activités en conséquence, d'autant plus que les niveaux d'activité fluctuent et que des restrictions de vitesse sont appliquées en ces temps incertains. Le CN maintiendra son système de restrictions à quatre niveaux pour réduire la longueur des trains lorsque la température descend et ajustera la taille de son parc et de ses équipes en temps opportun en fonction de l'augmentation de la demande. En résumé, le CN surmontera les défis et transportera les marchandises de façon sécuritaire au cours de l'hiver 2020-2021.



**NOUVEAUX
INVESTISSEMENTS
DE 2,9 G\$**



**PRATIQUES EXEMPLAIRES
ET MATÉRIEL MODERNE
POUR MAINTENIR LA
LONGUEUR DES TRAINS
PAR TEMPS FROID**



**COMMUNICATIONS
ÉTROITES AVEC LES
CLIENTS POUR OBTENIR DE
L'INFORMATION PRÉCISE
SUR LA DEMANDE**





3 Retour sur 2019–2020

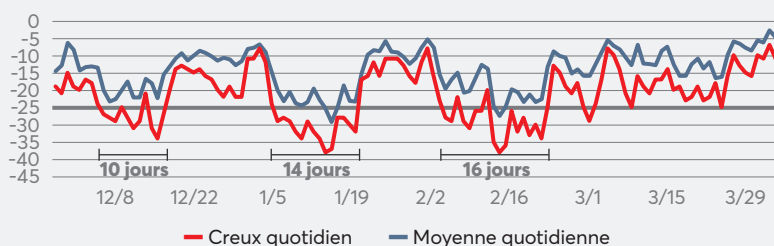
Lorsque le CN a établi son plan pour répondre aux besoins de ses clients à l'hiver 2020–2021, il a scruté sa performance de 2019–2020 en utilisant les leçons tirées des résultats obtenus. Il s'est ainsi placé en bonne position pour affronter les inévitables défis de l'hiver qui s'en vient.

a. Résultats obtenus et défis associés

Globalement, **le CN a transporté plus de 155 milliards de TMB de marchandises** pendant l'hiver 2019–2020¹, ce qui représente une baisse de 2,5 % par rapport à l'hiver 2018–2019, au cours duquel le CN avait transporté un volume record de 159 milliards de TMB. Le CN a atteint ces résultats malgré les défis suivants :

- **Interruptions du service.** Le CN a subi des interruptions du service causées par une grève de huit jours du syndicat des Teamsters en novembre 2019, presque un mois de blocus illégaux sur ses lignes principales en février 2020, des voies recouvertes de débris et des périodes de froid extrême (-25 °C et moins). Chacune de ces situations a ralenti la circulation à divers degrés, et le ralentissement a été accentué par les limites de vitesse imposées par un arrêté ministériel, ce qui a entraîné des retards sans précédent que le CN a dû rattraper après le rétablissement de conditions d'exploitation normales.

Températures hivernales, ligne principale du CN (2019–2020)



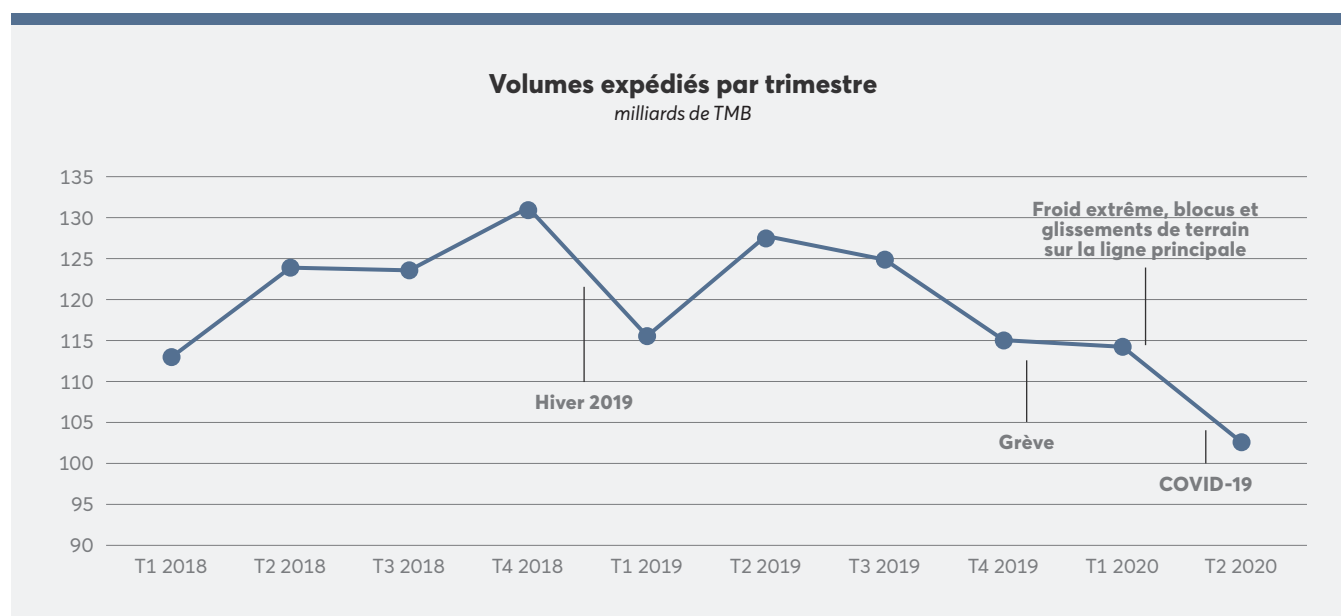
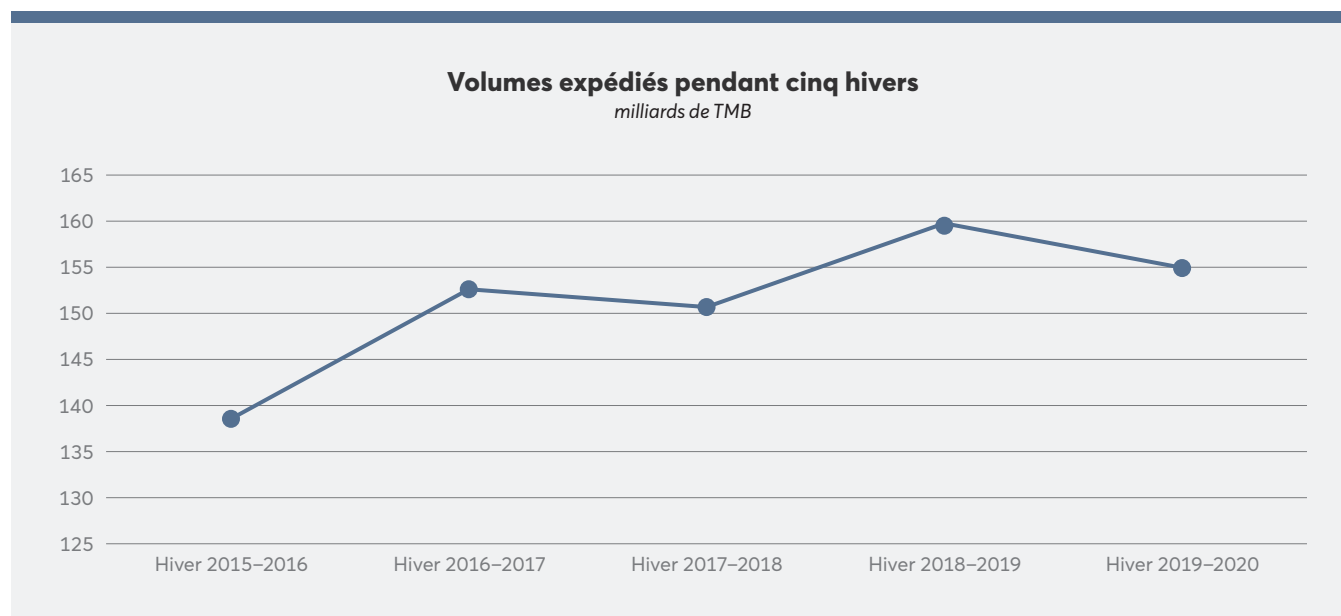
Vegreville (Alb.)

¹ En ce qui a trait à la collecte de données du CN, l'hiver s'étend du 1^{er} décembre au 31 mars. Cependant, du point de vue de l'exploitation du CN, les conditions hivernales débutent souvent en novembre (et même dès octobre dans certaines régions) et peuvent durer jusqu'à tard en avril.

- **COVID-19.** En mars 2020, l'économie nord-américaine a été durement frappée par la pandémie². La volatilité des marchés, la fluctuation des prix et l'incertitude économique sont devenues une réalité. À l'exception des produits agroalimentaires et des biens de consommation, le transport de presque toutes les marchandises s'est effondré.

Malgré ces défis qui ont provoqué une baisse des volumes expédiés au cours de l'hiver 2019–2020, le CN est fier de son rôle dans l'économie et des services qu'il a rendus à ses clients pour les aider à rattraper leur retard. À mesure que les affaires de nos clients se remettent de la pandémie, il sera essentiel d'obtenir d'eux des prévisions fiables afin de rajuster adéquatement les ressources.

Les graphiques ci-dessous montrent les volumes de trafic du CN avec le temps.



² Pour de plus amples renseignements sur les effets de la COVID-19 sur la circulation ferroviaire, consulter la section 5b et l'annexe A.

b. Leçons apprises

Le CN a tiré ou confirmé d'importantes leçons des hivers derniers, lesquelles ont orienté la rédaction du présent Plan d'exploitation hivernale.

- **Importance d'investir dans la résilience.** Les investissements dans les infrastructures ces deux dernières années ont contribué à accroître la résilience, obtenir de meilleurs résultats et surmonter les difficultés des 12 derniers mois. Ces avantages démontrés font en sorte que le CN planifie des investissements de 2,9 G\$ cette année.
- **Gestion des blocus.** Malgré les relations solides du CN avec les collectivités où il exerce ses activités, les chemins de fer, tout comme les autoroutes, les ponts et les pipelines, seront toujours vulnérables au militantisme, même lorsque les manifestations ne sont pas liées aux chemins de fer. Le CN continue de collaborer avec les collectivités voisines et, au besoin, prend des mesures, y compris des poursuites judiciaires, pour protéger ses infrastructures essentielles. C'est ainsi qu'en février 2020 le CN a obtenu des ordonnances d'injonction, dont beaucoup ont été exécutées plusieurs semaines après leur émission.
- **Bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement.** L'expérience démontre que le succès du CN dans le transport des céréales pendant la campagne agricole 2019–2020, malgré la pandémie et la perturbation du trafic conteneurisé, tient en grande partie à l'alignement de tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement, depuis les silos jusqu'aux navires dans les ports. Le CN continuera donc à exercer son leadership pour assurer cet alignement au cours de l'hiver 2020–2021 dans tous les secteurs desservis.

Après le froid extrême de l'hiver dernier, le CN a procédé à un examen de ses activités, en se concentrant sur les meilleures pratiques de gestion du matériel dans des conditions météorologiques difficiles. Voici les faits saillants de certaines des leçons tirées :

- Le CN continue d'améliorer son utilisation des **wagons-compresseurs** dans les trains afin d'en tirer le maximum d'avantages. Leur disponibilité étant critique, le CN s'assure qu'ils sont positionnés aux meilleurs endroits le long de son réseau pour optimiser leur utilisation lors des vagues de froid.
- L'application rigoureuse du **système de restrictions à quatre niveaux**, qui prévoit des réductions précises de la longueur des trains par temps froid, est très efficace pour maintenir la fluidité et la sécurité du réseau.
- Des représentants des services de soutien sont temporairement affectés dans les centres d'exploitation pour **travailler en synergie** et pour aider les chefs répartiteurs à régler les problèmes. Cet arrangement permet à des spécialistes de divers horizons de s'entendre sur des solutions à mesure que des problèmes se présentent et favorise l'échange d'information entre les centres d'exploitation.







4 Facteurs clés de la planification

En plus de l'analyse des résultats antérieurs, l'élaboration d'un plan réaliste repose sur l'intégration de facteurs clés, comme les réalités intrinsèques du transport ferroviaire, les conditions commerciales des marchés intérieur et d'exportation, ainsi que les avis des clients et leurs réalités.

a. Réalités intrinsèques du transport ferroviaire et impératifs de sécurité

L'exploitation ferroviaire est constituée d'activités extérieures de très grande envergure liées à des défis intrinsèques et des impératifs de sécurité qu'il faut constamment satisfaire. À cet égard, mentionnons :

- **Le froid extrême.** En raison de ses effets néfastes sur les propriétés physiques de l'acier en contact avec l'acier³, le froid extrême comporte pour les chemins de fer des défis uniques, lesquels peuvent avoir une incidence négative sur les volumes transportés, quels que soient les investissements et les pratiques visant à renforcer le réseau et à optimiser le service. À -25 °C et moins, les longs systèmes de freins à air comprimé deviennent également plus vulnérables aux anomalies⁴.
- **La neige.** Bien que ses effets soient moins importants que ceux du froid, la neige peut néanmoins perturber les activités ferroviaires en forçant les trains à ralentir, ce qui augmente le risque de congestion dans le réseau. Le déneigement dans les triages exige des manœuvres supplémentaires et des ressources.

³ Les rails soudés perdent en flexibilité, et les cristaux de glace usent la table de roulement des roues, entre autres. Ainsi, les ruptures de rail et les retards qui en découlent sont plus fréquents.

⁴ Les joints d'étanchéité gèlent et fuient au niveau des raccords des boyaux d'accouplement de frein, les boyaux gèlent et l'air ne peut pas circuler uniformément sur toute la longueur du système d'air comprimé.

- **Les activités dans les terminaux.** L'hiver peut également compromettre les activités des clients, ou de leurs représentants, dans les terminaux. Lorsque le terminal de destination ne peut prendre en charge le trafic ferroviaire, le CN doit parfois retenir des trains au point d'origine ou en cours de route, ce qui occasionne des délais dans la chaîne d'approvisionnement en amont.

Les pluies abondantes et incessantes nuisent également aux activités dans le port de Vancouver, où certains terminaux ne peuvent charger les navires céréaliers pendant les périodes de mauvais temps, ce qui oblige parfois le CN à fractionner des trains pour tenir compte du rythme des déchargements dans les terminaux d'exportation. Cette contrainte doit être prise en considération par toutes les parties concernées, y compris les représentants gouvernementaux.

- **La fermeture du port de Thunder Bay et des écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent.** Ces fermetures hivernales éliminent jusqu'à 1 250 déchargements du CN par semaine pendant la période de pointe de demande de céréales, ce qui a une incidence considérable sur la capacité globale du réseau.



b. Conditions commerciales

Les conditions commerciales se présentent sous diverses formes : différends commerciaux continus et restrictions à l'importation, concurrence mondiale, droits de douane pour certaines marchandises, tensions diplomatiques et répercussions économiques incertaines de la COVID-19. Comme ces conditions peuvent influencer de différentes façons sur les volumes de trafic ferroviaire, il est essentiel d'en tenir compte dans la planification et les ajustements fréquents qui sont nécessaires une fois le plan en place.

- **COVID-19.** À la fin de l'hiver 2019–2020, l'économie mondiale a été durement frappée par la pandémie. La volatilité des marchés, la fluctuation des prix et l'incertitude économique sont désormais une réalité. Mais les effets ne sont pas toujours négatifs. Par exemple, la demande de céréales a connu une forte hausse à l'été 2020 car certains pays ont accru leurs stocks pour prévenir l'insécurité alimentaire, alors que la demande pour les autres marchandises a chuté à divers degrés. La conjoncture économique apparue en mars 2020 pourrait durer pendant tout l'hiver 2020–2021⁵.
- **Barrières commerciales et tarifaires non réglées.** Ces questions auront une incidence imprévisible sur le volume de trafic à l'hiver 2020–2021. Elles comprennent notamment le bois d'œuvre résineux, les restrictions sur l'importation du canola canadien imposées par la Chine, les tarifs indiens sur les importations de pois et de lentilles, les tarifs commerciaux entre les États-Unis et la Chine et la volatilité du transport du pétrole et du sable de fracturation en raison de la capacité des pipelines.

⁵ Pour de plus amples renseignements sur les répercussions de la pandémie, consulter la section 5b et l'annexe A.

c. Rôle des clients

L'hiver ne discrimine pas. Il s'en prend aux activités ferroviaires, tel qu'il est décrit précédemment, mais aussi à celles des clients, qui doivent en surmonter les défis.

Voilà pourquoi le CN reste en étroite communication avec ses clients afin que toutes les parties soient prêtes à l'hiver. Ainsi, le CN rencontre ses clients avant le début de l'hiver pour leur expliquer comment entretenir leurs sites pour l'hiver. Le dégagement des aiguillages, des ornières et des passages à niveau et les conditions de déplacement à pied sont passés en revue. Vers la mi-septembre, le CN envoie un courriel à tous ses clients pour leur rappeler de consulter son site Web (www.cn.ca/hiver), lequel comporte des vidéos, des listes de vérification hivernale, un guide d'inspection de la voie et un guide sur la sécurité. De plus, un webinaire au début d'octobre permet de passer en revue le Plan d'exploitation hivernale du CN et les pratiques exemplaires en matière de sécurité. Enfin, le CN communique quotidiennement de façon proactive à ses clients les conditions météorologiques hivernales et leur incidence sur le réseau, corridor par corridor.

Le CN continue de s'assurer que les infrastructures de ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement sont prêtes pour l'hiver. Ainsi, 51 terminaux sont munis d'un poste d'alimentation en air afin que les boyaux des wagons chargés soient déjà branchés au moment de leur libération. Les trains peuvent donc quitter plus rapidement leur point d'origine, ce qui améliore la fluidité du réseau. Enfin, le CN se réjouit des investissements de certains de ses clients et partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour augmenter leur propre capacité.

Pour assurer un service adapté, des prévisions opportunes des clients sont requises. L'incertitude qui prévaut cette année rend ces prévisions difficiles, mais encore plus essentielles.

Surtout, le CN doit obtenir de ses clients leurs demandes de transport pour l'hiver à venir ainsi que leurs exigences en matière de fréquence de service afin d'adapter son plan en conséquence, d'autant plus que les niveaux d'activité fluctuent au cours de la saison. Le CN n'insistera jamais assez sur le fait que ces renseignements sont primordiaux pour rajuster les ressources et niveaux de service en fonction des besoins.

Cette année, l'incertitude sans précédent découlant de la pandémie exacerbe la difficulté intrinsèque à laquelle font face les clients du CN quant à la présentation de prévisions fiables. Selon plusieurs clients et associations, de telles prévisions sont très difficiles à rendre dans le contexte actuel. D'un jour à l'autre, leurs marchés sont devenus incertains et les données commerciales des années précédentes ne sont plus fiables pour établir des prévisions pour l'hiver prochain. Pour le CN, cette incertitude se manifeste par les besoins imprévisibles de ses clients et une difficulté supplémentaire à adapter ses ressources, d'où l'importance de communiquer régulièrement les développements dans les activités et les indicateurs commerciaux.

Le CN comprend que les circonstances sont difficiles et travaille en collaboration avec ses clients pour répondre à leurs besoins.

5 Le plan pour l'hiver 2020-2021

La présente section explique les mesures que prend le CN pour se préparer à l'hiver, notamment par divers investissements et pratiques exemplaires, et comment il met le cap sur la reprise et sur la croissance éventuelle, autant qu'il en soit possible pendant une pandémie.

a. Comment le CN se prépare

L'hiver revient chaque année, mais on n'en connaît jamais la rigueur. Malgré des investissements records dans le renforcement des infrastructures, le froid extrême aura toujours un effet sur les propriétés physiques du roulement de roues d'acier sur des rails⁶. Pour le CN, le plus important est de ne pas mettre en péril la sécurité de son personnel et des collectivités où il exerce ses activités, tout en prenant toutes les mesures possibles pour transporter les marchandises de ses clients efficacement dans des conditions d'exploitation difficiles. En voici un aperçu.

I. CAPACITÉ ACTUELLE ET MESURES D'EXPLOITATION

Le CN a réalisé des investissements records de 7,4 G\$ au cours des deux dernières années. Il a ainsi considérablement renforcé la sécurité et augmenté sa résilience, ce qui lui permet de faire face au mauvais temps, aux perturbations sur son réseau et à d'autres événements qui peuvent nuire à la fluidité du réseau. Parmi ces investissements, mentionnons :

- **260 locomotives neuves**, portant leur nombre total à plus de 2 200, toutes préparées pour l'hiver. Les locomotives ont tendance à perdre de l'adhérence à cause de la glace, de la neige et de l'eau, ce qui provoque le patinage des roues et les rend moins efficaces. Afin de résoudre ce problème, les nouvelles locomotives utilisent le courant alternatif, plutôt que le courant continu, ce qui améliore la traction⁷.

Placer une locomotive au milieu ou à la queue du train aide aussi à contrer les effets de la température sur la circulation d'air d'un bout à l'autre du train.

⁶ Le CN a produit une vidéo intitulée « Le point de bascule » (<https://www.cn.ca/fr/medias/galerie-video/>) qui explique les répercussions de l'hiver sur l'exploitation ferroviaire.

⁷ Ces locomotives peuvent maintenir une puissance supérieure en désactivant les roues qui détectent le patinage et en rééquilibrant la puissance entre les moteurs de traction restants.

Les investissements de 7,4 G\$ du CN ont permis d'accroître considérablement la sécurité et sa résilience face aux rigueurs du climat, aux perturbations sur le réseau et aux autres événements qui peuvent nuire à la fluidité du réseau.

- **41 wagons-compresseurs de plus⁸**, pour un total de 101. Ils sont placés de façon à favoriser une circulation d'air uniforme dans les conduites de frein de tout le train. Par temps froid, cela permet au CN de faire rouler des trains plus longs, ce qui assure la fluidité du réseau. Le CN disposait de 20 de ces wagons novateurs durant l'hiver 2017–2018. Compte tenu de leur important avantage, il en a sans cesse accru le nombre.
- **1 000 wagons-trémies neufs⁹**.
- **L'ajout et le prolongement de voies d'évitement**, où deux trains peuvent se croiser et se dépasser en toute sécurité sans nuire à la fluidité du réseau.
- **Le doublement de près de 140 milles de voie sur des tronçons de la ligne principale du CN**, principalement dans l'ouest du Canada, ajoutant de la capacité pour transporter les marchandises des clients, en particulier à destination et en provenance des ports de Prince Rupert et de Vancouver.
- **L'augmentation de la capacité des triages** à Winnipeg, à Melville et à Edmonton.
- **Huit wagons d'inspection automatisée de la voie¹⁰**, circulant en service régulier et à vitesse permise par la voie, ce qui renforcera la capacité du réseau, car le temps d'occupation de la voie n'est plus accaparé par les inspections comme c'était le cas avec la génération précédente de véhicules d'inspection. Le personnel de l'Ingénierie qui participait autrefois à ces inspections consacre maintenant plus de temps aux réparations.
- **Sept portails d'inspection automatisée¹¹**, qui permettent l'inspection d'un train à vitesse normale, au lieu d'une inspection au défilé en quittant le triage, ce qui réduit énormément les retards dans les départs de train et améliore beaucoup la capacité des triages. Le personnel de la Mécanique qui participait autrefois à ces inspections consacre maintenant plus de temps aux réparations.

⁸ Les wagons-compresseurs sont des wagons couverts conventionnels munis de grands compresseurs d'air et du matériel connexe.

⁹ Voir la section 5.a.ii portant sur les achats additionnels de nouveaux wagons en 2020–2021.

¹⁰ Ces wagons sont équipés de la plus récente technologie en matière de capteurs et d'intelligence artificielle, ce qui permet au CN d'évaluer, lors du passage du train, l'écartement, la géométrie et l'alignement des voies afin de repérer les défauts avant qu'ils ne deviennent un problème. Le CN en recevra deux autres en 2020, ce qui portera leur nombre total à 10.

¹¹ Les portails utilisent du matériel d'imagerie haute définition combiné à de puissants logiciels d'apprentissage machine.

- La **vitesse des trains** est limitée en vertu d'un arrêté ministériel émis en février 2020 et révisé par la suite. Le nouvel arrêté est en vigueur depuis le 3 avril 2020. La vitesse de certains trains de pétrole brut et de gaz de pétrole liquéfié (GPL) est limitée à 50 mi/h de mars à novembre, et à 40 mi/h de novembre à mars. Elle doit être réduite à 30 mi/h lorsque la température descend à -25 °C¹². Le CN appuie sans réserve les impératifs d'exploitation sécuritaire, mais il est aussi préoccupé par les conséquences non désirées de cet arrêté sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et pour toutes les marchandises. **Le ralentissement de ces trains ralentira tous les trains qui les suivront sur le réseau**, ce qui réduira la capacité et risquera de provoquer des congestions à un moment de l'année où le CN sera déjà aux prises avec des conditions d'exploitation difficiles.

L'arrêté porte sur les trains de pétrole brut et de GPL comportant 20 wagons regroupés en lot ou 35 wagons dispersés dans le convoi, dans le but d'accroître la sécurité du transport des liquides inflammables, un objectif auquel le CN souscrit entièrement.

Les trains de pétrole brut et de GPL circulent sur les mêmes voies que ceux qui transportent d'autres marchandises, y compris des céréales. En imposant une réduction de vitesse aux trains de pétrole brut et de GPL, l'arrêté ralentira tous ceux qui se déplacent dans les mêmes corridors, car la basse vitesse de n'importe quel train se répercutera sur celle des trains qui sont derrière. **Les trains qui suivent un train de pétrole brut et de GPL devront ralentir à sa vitesse, tout comme les voitures coincées derrière un chasse-neige doivent ralentir à la vitesse de celui-ci.** Ces restrictions occasionnent jusqu'à 40 % de réduction de la vitesse dans ces corridors clés pour les trains visés par l'arrêté. Comme un effet domino, cette situation réduit l'ensemble du trafic dans ces corridors clés, quelle que soit la marchandise. À -25 °C, cela se traduit par une réduction supplémentaire parce qu'il faudra plus d'équipages et de temps pour faire circuler les mêmes volumes. Les problèmes de l'exploitation hivernale s'en trouveront ainsi aggravés et inhiberont la capacité de l'ensemble du réseau.

En imposant des réductions de vitesse de novembre à mars, l'arrêté tente d'atténuer les risques associés au froid. Cependant, pendant ces quatre mois, les températures ne sont pas toujours froides au point de présenter des risques additionnels à la sécurité.

Le CN est d'avis qu'il existe d'autres options que ces limites basées sur le calendrier.

Le CN favorise et recherche des solutions technologiques guidées par les données, dans l'intérêt de la sécurité, des clients et de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Le CN s'impose déjà des limites de vitesse en vertu de sa Ligne de conduite sur les limitations de vitesse par temps froid, une méthode d'exploitation normalisée comprenant des limitations de vitesse obligatoires à certaines températures. Dès lors, le CN pourrait appliquer les principes et procédures qui lui sont associés à un arrêté qui prescrirait des limites de vitesse révisées en fonction de seuils de températures prédéterminés plutôt qu'en fonction du calendrier.

Le CN a aussi renforcé ses mécanismes d'atténuation des risques de défaillance des voies associée au froid. Ceux-ci comprennent un protocole d'envoi de bulletins comportant des limitations de vitesse en fonction de la température, des investissements importants dans des systèmes de contrôle des trains (CCC) permettant de protéger 99 % de la route principale du CN sous ce mode de contrôle, et l'élimination des joints sur les rails soudés en continu. Le CN a éliminé 29 369 de ces joints depuis février 2019.

Le CN continuera d'élaborer, avec Transports Canada, ses clients, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et les intervenants, des solutions de rechange acceptables fondées sur la science.

¹² Pour plus de détails, consulter le site <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/04/le-ministre-des-transport-prend-des-arretes-afin-de-reduire-les-deraillements-et-dameliorer-la-securite-ferroviaire.html>

Pour assurer la sécurité de l'exploitation en cas de froid extrême, le CN a mis en œuvre d'autres méthodes d'exploitation — ou pratiques exemplaires — qui, elles aussi, augmentent la capacité et maximisent la fluidité du réseau :

- **Adopter des restrictions à quatre niveaux**, pour gérer les effets des températures hivernales rigoureuses et assurer la sécurité des activités dans ces conditions. Le tableau ci-dessous décrit la politique de sécurité du CN en matière de longueur des trains dans des conditions de températures froides. La réduction de la longueur des trains s'applique dès que la température descend sous -25 °C, et a été mise à jour pour plus de sécurité.

Longueur maximale des trains (en pieds) permise en fonction de températures données

					TR (1×1×0)		TR (1×0×1)	AJOUT DE SOURCES D'AIR ADDITIONNELLES
	NIVEAU	TEMPÉRATURE		TRAIN CLASSIQUE	AVANT AU MILIEU	MILIEU À LA QUEUE	AVANT À LA QUEUE	3 ^E , 4 ^E ET 5 ^E SOURCE D'AIR
		°C	°F					
Trains non intermodaux	Niveau 1	-25	-13	7 000	6 667	3 333	10 000	Pour chaque source d'air additionnelle ajoutée au-delà des configurations 1x1x0 ou 1x0x1, la longueur de train permise peut être augmentée de 1 500 pi par source d'air additionnelle, jusqu'à une longueur maximale de 12 000 pi. Cinq sources d'air au maximum peuvent être utilisées par train. Cette méthode d'exploitation NE s'applique PAS aux trains « CLES ».
	Niveau 2	-31	-24	5 000	5 000	2 500	7 500	
	Niveau 3	-36	-33	4 000	4 000	2 000	6 000	
	Niveau 4	-40	-40	Restrictions de niveau 3 en vigueur. Exploitation de jour seulement.				
Trains intermodaux	Niveau 1	-25	-13	8 000	8 000	4 000	12 000	Pour chaque source d'air additionnelle ajoutée au-delà des configurations 1x1x0 ou 1x0x1, la longueur de train permise peut être augmentée de 2 000 pi par source d'air additionnelle, jusqu'à une longueur maximale de 12 000 pi. Cinq sources d'air au maximum peuvent être utilisées par train. Cette méthode d'exploitation NE s'applique PAS aux trains « CLES ».
	Niveau 2	-31	-24	6 000	5 667	2 833	8 500	
	Niveau 3	-36	-33	4 500	4 500	2 200	6 700	
	Niveau 4	-40	-40	Restrictions de niveau 3 en vigueur. Exploitation de jour seulement.				

Notes :

1. Aux fins du présent tableau, traction répartie (TR) peut désigner des locos télécommandées ou des wagons à freinage réparti.
2. Pour les trains prioritaires en TR 1x0x1, la longueur maximale permise de l'avant du train à la TR télécommandée est de 7 500 pieds.
3. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux trains de minerai de fer dans l'ancien territoire du DMIR.
4. Les températures données correspondent aux températures les plus froides prévues entre le point d'origine et le point de destination du train.

- **Adapter la taille du parc** en utilisant tous les wagons pendant les périodes de pointe et en les entreposant lorsque la demande diminue pour atténuer la congestion.
- **Détourner des trains en cas de perturbations**, notamment vers les voies d'autres chemins de fer, aux frais du CN qui, ainsi, respecte ses engagements.
- **Gérer le point d'accès de Vancouver**¹³ en retenant des trains à l'extérieur du Lower Mainland jusqu'à ce que de l'espace soit disponible, et en encourageant les propriétaires de terminal à gérer de façon proactive le flux des wagons de leurs clients pendant l'hiver, pour éviter d'encombrer la zone et d'entraîner des conséquences négatives sur l'ensemble du réseau.
- **Déployer des unités électrogènes** dans tout le réseau pour éviter les pannes de courant touchant le matériel de sécurité ou de voie, comme les signaux ferroviaires, en raison du froid.



Winnipeg (Man.)

- **Changer systématiquement les joints d'étanchéité des boyaux d'air** pendant les inspections normales des wagons pour éviter que l'air ne s'échappe du système de frein en raison de l'usure causée par les températures sous le point de congélation¹⁴.
- **Détecter les défauts** des roulements, des roues et des divers composants au moyen de systèmes de détection perfectionnés, ce qui permet de prendre des mesures préventives avant que ne surviennent des défaillances ou que les imperfections s'aggravent au point de causer des déraillements ou d'autres incidents. Ces mesures préventives permettent par exemple le remplacement des roues suspectes en préparation de l'hiver. Les systèmes déclenchent une alerte lorsque des anomalies sont repérées pendant que les trains circulent sur les voies du CN. Des procédures sont en place pour traiter chaque alerte afin d'assurer la circulation la plus sécuritaire qui soit.
- **Surveiller les avalanches** dans les zones à risque en consultant les avertissements d'avalanche. Le CN exerce aussi un contrôle actif de ces zones par le déclenchement préventif d'avalanches au moyen d'explosifs et dispose de 84 détecteurs afin de repérer les débris ou la neige abondante qui déferlent sur l'emprise en frappant les poteaux renversables.
- **Planifier les restrictions** au moyen de prévisions météo quotidiennes mises à jour pendant la nuit. Les prévisionnistes du CN transmettent aussi en temps réel des avertissements de mauvais temps qui sont intégrés dans le système de contrôle de la circulation ferroviaire, ce qui permet une intervention immédiate.

¹³ Le CN a déposé un plan sur ses activités dans la région de Vancouver (Vancouver Plan) auprès de l'Office des transports du Canada le 1^{er} août 2020.

¹⁴ Le CN poursuit ses recherches afin d'établir et de mettre en œuvre d'autres options et du nouveau matériel pour accroître l'efficacité des joints d'étanchéité par temps froid.

Les investissements stratégiques, les innovations et les pratiques exemplaires du CN permettent de mener des activités hivernales sûres tout en générant la capacité de répondre aux besoins des clients.



Edmonton (Alb.)

- **Préparer le matériel de déneigement** en effectuant les travaux d'inspection, d'entretien et de réparation et en positionnant ce matériel — bien avant l'hiver — dans les terminaux et les endroits où il est le plus probable d'en avoir besoin, selon les données antérieures. Le CN utilise aussi des unités à air pulsé pour nettoyer les aiguillages rapidement et à fond, en plus de quelque 1 400 fondeuses à neige, réchauffeurs d'aiguilles et autres dispositifs pour dégager les aiguillages de la neige et de la glace qui s'y accumulent.
- **Réagir à des événements fortuits au moyen de mesures préventives**, dont l'ajout de tournées de surveillance, la mise en disponibilité d'équipes d'ingénierie pour retirer les débris ou la neige des voies et l'épandage de ballast de secours et de panneaux de voie afin de pouvoir réagir rapidement en cas d'emportement de la voie par les eaux ou d'autres dommages. De plus, des prévisions météorologiques prospectives permettent de modifier les affectations du personnel afin de s'assurer que les conducteurs de matériel de déneigement sont disponibles selon les besoins.

Ces investissements et pratiques d'exploitation résultent d'exercices de planification successifs menés au fil des ans. Ils sont le fruit d'une analyse minutieuse des performances antérieures, de leurs enseignements et de vastes consultations avec les intervenants. De nouveaux investissements et l'innovation sont toujours de mise pour garantir une amélioration constante.

II. NOUVEAUX INVESTISSEMENTS

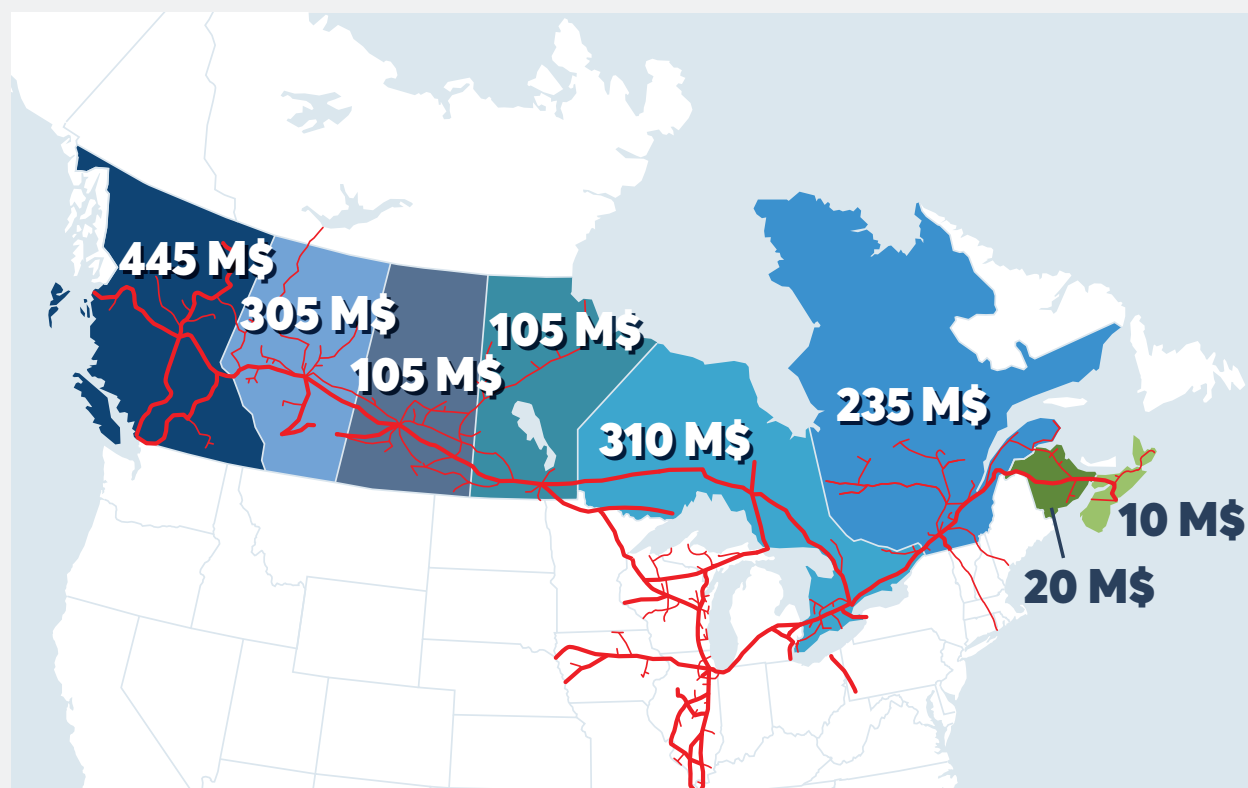
Malgré l'incertitude liée à la pandémie, le CN prévoit des **investissements de 2,9 G\$ en 2020**, ce qui contribuera à accroître la capacité du réseau afin d'améliorer la fluidité et le service à la clientèle. Ces investissements représentent près de 20 % des produits annuels récents du CN, soit le ratio d'investissement le plus élevé parmi les chemins de fer nord-américains.

Les investissements sont axés sur le doublement de la voie sur des tronçons clés de la ligne principale du CN, le prolongement de voies d'évitement et l'ajout de voies dans les triages. Le CN construit aussi d'autres éléments d'infrastructure à proximité des ports de Vancouver et de Prince Rupert afin de répondre à l'accroissement de la demande de ses clients et d'égaliser leurs investissements dans les zones

portuaires et ailleurs dans le pays. Plus précisément, la répartition des investissements par province est la suivante¹⁵ : Colombie-Britannique – 445 M\$, Alberta – 305 M\$, Saskatchewan – 105 M\$, Manitoba – 105 M\$, Ontario – 310 M\$, Québec – 235 M\$, Nouveau-Brunswick – 20 M\$ et Nouvelle-Écosse – 10 M\$.

Le CN achètera **1 500 autres wagons-trémies**¹⁶ céréaliers de grande capacité et de nouvelle génération qu'il recevra au cours de la campagne agricole 2020–2021. Ces achats aideront le CN à continuer de répondre aux besoins grandissants des producteurs de céréales et de ses clients, et en conjugaison avec le programme d'immobilisations de 2,9 G\$, contribueront à accroître la capacité du CN par le renouvellement du parc de wagons.

Investissements du CN au Canada, par province



¹⁵ Pour obtenir d'autres renseignements sur ces investissements, consulter : <https://www.cn.ca/fr/a-propos-du-cn/depenses-en-immobilisations/>.

¹⁶ Voir le [communiqué](#) pour plus de détails.



Concord (Ont.)

Cette année, la préparation pour l'hiver prend une nouvelle dimension, affectée par les incertitudes économiques causées par la pandémie.

b. Comment le CN se prépare à la reprise et à la résilience

Cette année, la préparation pour l'hiver prend une nouvelle dimension en raison de l'effondrement de l'économie causé par la pandémie et de la reprise actuelle, pleine de défis.

La COVID-19 a rapidement eu des effets sur l'économie et les clients du CN. La demande de services du CN a chuté de façon spectaculaire, les volumes diminuant de 18 % au deuxième trimestre. À l'exception des produits agroalimentaires (céréales en vrac et produits céréaliers transformés, et aliments réfrigérés), toutes les autres marchandises ont subi des répercussions négatives à divers degrés¹⁷. Les conséquences de cette pandémie pourraient se faire sentir pendant tout l'hiver 2020-2021, de même que d'autres répercussions imprévues.

Pendant cette crise, le CN n'est pas resté inactif. Dès le début, le CN a pris des mesures pour protéger son personnel. Il a imposé le port du masque sur sa propriété et le respect de la distanciation physique, en plus de mettre l'accent sur le nettoyage intensif des aires de travail et des locomotives. L'annexe A fournit plus de renseignements à ce sujet.

En mars, le Canada et les États-Unis ont annoncé la fermeture temporaire de leur frontière commune pour les déplacements non essentiels. Le CN a immédiatement insisté auprès des autorités sur le caractère essentiel de la livraison par rail des produits indispensables dans les deux pays. Le CN est heureux que cette fermeture temporaire ne touche pas les envois ferroviaires entre le Canada et les États-Unis. Le CN maintient sept points de passage frontaliers sécuritaires.

¹⁷ Par exemple, tous les chemins de fer nord-américains ont enregistré un recul important, de l'ordre de 25 à 30 %, du nombre de wagons complets, par rapport aux niveaux de 2019.

Le CN a profité d'une baisse de la demande pour augmenter le nombre et la durée des travaux d'entretien et d'amélioration de la capacité prévus en 2020. Pour des raisons de sécurité, la circulation ferroviaire est restreinte dans la zone de ces travaux. Cependant, la pandémie ayant déjà entraîné une diminution importante des envois des clients, le CN a réussi à mener à bien bon nombre de ces projets d'infrastructures essentielles qui augmentent la résilience et la fluidité de son réseau.

Comme les autres chemins de fer, les autres secteurs industriels et un grand nombre de ses clients, le CN a rajusté ses ressources en fonction de la baisse des volumes. Au plus fort de la pandémie, le CN avait mis à pied près de 4 000 personnes (équipes, mécaniciens et autres) et entreposé près de 20 000 wagons et près de 750 locomotives. Le CN a retiré son matériel roulant en l'entreposant à des endroits stratégiques afin de pouvoir le récupérer rapidement.

Pour s'adapter à l'importante baisse des volumes durant la pandémie, le CN a consolidé les marchandises dans des trains moins nombreux, mais plus longs. Cette mesure a permis de continuer de répondre aux demandes des clients, mais a augmenté le temps de séjour des wagons dans les triages et abaissé leur vitesse. À mesure que la demande reprend et que les ressources sont adaptées en conséquence, le CN se concentre sur la réponse à la demande des clients. En fait, au moment de rédiger ce Plan, le CN a déjà rappelé 2 100 des 2 800 membres du personnel des trains et locomotives qu'il avait mis à pied et a remis en service 15 000 wagons et 600 locomotives pour servir des secteurs de marchandises qui amorcent une reprise.

Pour poursuivre la reprise et rester résilient en tout temps, le CN entretiendra des liens étroits avec ses clients afin de connaître leurs prévisions et de rajuster ses ressources en fonction de la demande, à mesure que l'activité reprendra dans le secteur manufacturier. Les rappels touchent aussi les chefs de train stagiaires mis à pied au début de la pandémie afin de poursuivre leur formation. Dans certains endroits clés de son réseau, le CN recrute aussi du personnel en prévision de besoins futurs¹⁸.



Battle Creek (Sask.)

¹⁸ Pendant les périodes de croissance, il peut s'écouler jusqu'à six mois avant que les recrues deviennent pleinement opérationnelles, tandis qu'il faut prévoir de six à douze mois dans le cas des locomotives et des wagons neufs et de six à dix-huit mois dans le cas des nouveaux éléments d'infrastructure.

Pour poursuivre la reprise, le CN rajustera le niveau de ses ressources en fonction des demandes de la clientèle et de ses prévisions.



Unity (Sask.)

Or, ralentir les activités requiert un énorme effort et il en va de même pour reprendre le rythme. Retrouver les niveaux d'exploitation complets ne se fait pas en un instant. La remise en service de matériel entreposé, requiert des inspections et des manœuvres, tandis que le rappel des équipes peut prendre jusqu'à 30 jours compte tenu des conventions collectives. De plus, pour assurer la sécurité de l'exploitation, les gens doivent se refamiliariser avec les activités ferroviaires, ce qui peut exiger jusqu'à une semaine. En général, il faut prévoir de trois à cinq semaines pour que les équipes mises à pied reprennent le travail en toute sécurité.

Assurer une correspondance parfaite entre les ressources et la demande, surtout dans le contexte d'incertitude lié à la pandémie, peut représenter tout un défi. Par conséquent, le CN a besoin des prévisions de sa clientèle les plus fréquentes et à jour pour pouvoir atténuer le plus possible le décalage entre les demandes et le rajustement des ressources.

Le CN comprend que prévoir la demande de services de transport ferroviaire n'est jamais facile. L'expérience enseigne que, même dans un contexte normal, les prévisions sont souvent faussées par l'incertitude du commerce mondial, la volatilité des marchés, ainsi que les rigueurs et les dangers de l'hiver. Par conséquent, les résultats ne reflètent pas toujours les prévisions, surtout en ce contexte anormal. C'est pourquoi le CN établira son évaluation des volumes à transporter — et effectuera des rajustements en conséquence — en fonction des renseignements obtenus dans le cadre de communications et de consultations plus fréquentes avec ses clients et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, alors que ceux-ci tentent de tenir le coup pendant ces périodes de pandémie et de reprise après la pandémie.





6 Conclusion

Les épisodes de froid extrême pendant les hivers font partie de la vie au Canada. Le CN est prêt à relever le défi. Son Plan d'exploitation hivernale définit les investissements stratégiques et les mesures nécessaires pour atténuer les difficultés que le temps froid représente inévitablement pour le réseau ferroviaire. Ce plan illustre l'engagement continu du CN à innover et à investir de façon à faire face plus efficacement aux réalités de l'exploitation dans des conditions difficiles.

Comme il est indiqué dans le présent plan, le niveau record d'investissement du CN en 2018–2019 a renforcé sa résilience et sa capacité de reprise des activités ainsi que l'efficacité globale de son exploitation hivernale. L'allongement de voies doubles, les voies d'évitement nouvelles ou allongées, de même que les locomotives et les wagons-compresseurs supplémentaires ont été particulièrement utiles à cet égard.

Le CN continue sur cette lancée. En 2020, il prévoit 2,9 G\$ d'investissements en immobilisations sur l'ensemble de son réseau et maintiendra ses pratiques exemplaires éprouvées, en plus d'inciter et aider ses clients et ses partenaires à adapter leur infrastructure pour l'hiver et à transmettre fréquemment leurs prévisions les plus récentes.

Le CN est reconnaissant à ses clients de leur volonté de collaborer étroitement avec son personnel pour améliorer constamment sa capacité de relever les défis liés à cette période de l'année. Le CN est conscient qu'ils s'attendent à ce qu'il continue de satisfaire leurs besoins tout au long de l'année, notamment quand des perturbations se produisent, et à ce qu'il rétablisse rapidement le service tout en les tenant au courant de l'état de leurs envois. Le CN croit que le présent Plan d'exploitation hivernale, combiné à une revue des limites de vitesse, lui permettra de répondre à leurs attentes.

Le CN encourage une consultation continue tout au long de l'année. C'est pourquoi toute idée reçue est examinée, et les clients confirment qu'il est mutuellement bénéfique de poursuivre ainsi. Les commentaires peuvent être transmis à contact@cn.ca.





Fitzwilliam (C.-B.)

ANNEXE A

Prendre la COVID-19 de front

Au début de la COVID-19, le CN a immédiatement créé un environnement sûr pour ses quelque 25 000 membres du personnel en poste pour servir ses clients et faire tourner l'économie nord américaine.

Suivant les recommandations de son équipe Santé et sécurité au travail, le CN a pris des mesures concrètes pour combattre la COVID-19 et éviter dans la mesure du possible qu'elle se propage parmi son effectif. De cette manière, il focalise ses efforts sur la sécurité du personnel et veille à la fluidité du trafic. De plus, il applique des règles strictes en matière de distanciation physique. Par exemple, les briefings sur le travail et la sécurité se tiennent par radio, et les aires de travail ont été réaménagées en divers endroits et isolées à l'intérieur des bâtiments. Dans les Centres de contrôle de la circulation ferroviaire (CCCCF) à Edmonton et à Chicago, le CN a réparti le personnel en des endroits distincts et a réservé des espaces de stationnement et des ascenseurs au personnel du CCCC. La fréquence de nettoyage et de désinfection des aires de travail, cuisines, toilettes et aires communes a été augmentée, des distributeurs de produits désinfectants pour les mains ont été ajoutés autant que nécessaire et la fréquence de nettoyage des cabines de locomotive et des logements-dortoirs a aussi été accrue. Les personnes qui pouvaient travailler de la maison ont été invitées à le faire. Dernier point, mais non le moindre, le CN a adopté une politique obligeant tout le personnel, les entrepreneurs et les fournisseurs à porter un masque, à maintenir une distance physique sécuritaire et à respecter les mesures d'hygiène lorsqu'ils travaillent sur la propriété du CN.

Récemment, le CN a démarré la deuxième phase de son plan d'intervention en cas de pandémie : s'adapter à la nouvelle normalité. Dans l'intérêt de ses clients, de ses partenaires et des intervenants, il a adopté des méthodes nouvelles et novatrices pour exercer ses activités efficacement et en toute sécurité. Par exemple, le CN a mis en œuvre une nouvelle politique de réintégration qui fait partie d'une série d'instructions, de consignes et de lignes directrices qui se trouvent toutes dans un document de base, le Guide de retour au bureau. Ce guide explique de manière claire et structurée comment travailler au bureau de façon à assurer la réussite de l'entreprise tout en préservant la santé et la sécurité dans cette nouvelle réalité pandémique.

La pandémie a peut-être porté un coup dur, mais le CN est solide et il a tout ce qu'il faut pour durer. De plus, il est suffisamment flexible pour s'adapter à une nouvelle réalité au profit de son personnel et de ses clients.

ANNEXE B

Incidence de l'hiver sur le réseau du CN







cn.ca/planhivernal