

Rapport de gestion

Risques Commerciaux

Dans le cours normal de ses activités, la Compagnie est exposée à des risques commerciaux et à des incertitudes qui peuvent avoir un effet sur ses résultats d'exploitation, sa situation financière ou ses liquidités. Si certaines expositions peuvent être réduites grâce aux stratégies de gestion des risques de la Compagnie, de nombreux risques relèvent de facteurs externes indépendants de la volonté de la Compagnie ou sont d'une nature telle qu'ils ne peuvent pas être éliminés.

Il y a lieu de se reporter à la section Risques commerciaux du Rapport de gestion annuel de 2014 de la Compagnie, laquelle est intégrée aux présentes par renvoi, pour obtenir une description détaillée des principales sources de risques commerciaux et d'incertitudes en ce qui concerne : la concurrence, les questions environnementales, les blessures corporelles et autres réclamations, les négociations syndicales, la réglementation, la protection, le transport de matières dangereuses, la conjoncture économique, la volatilité de la capitalisation des régimes de retraite, les restrictions au commerce, le terrorisme et les conflits internationaux, le risque de crédit des clients, les liquidités, la concentration des fournisseurs, la disponibilité de personnel qualifié, le coût du carburant, le change étranger, les taux d'intérêt, la dépendance à l'égard de la technologie, les perturbations du réseau de transport, ainsi que les changements météorologiques et climatiques. D'autres risques et incertitudes dont la direction n'a actuellement pas connaissance ou qu'elle considère comme négligeables pour l'instant pourraient aussi avoir des répercussions défavorables sur les activités de la Compagnie.

Il n'y a pas eu de changements importants dans les risques décrits dans le Rapport de gestion annuel de 2014 de la Compagnie. Les paragraphes qui suivent font le point sur les négociations syndicales et les questions réglementaires.

Négociations syndicales

Effectif au Canada

Le 25 février 2015, l'entente de principe que le CN et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) avaient conclue au sujet de la convention régissant les contrôleurs de la circulation ferroviaire a été ratifiée. La nouvelle convention expirera le 31 décembre 2018.

Le 13 mars 2015, les ententes de principe que le CN et Unifor avaient conclues au sujet des conventions collectives régissant le personnel de bureau et de l'Intermodal ainsi que les tractionnaires ont été ratifiées. Les nouvelles conventions expireront le 31 mars 2019.

Le 17 mars 2015, l'entente de principe que le CN et Unifor avaient conclue au sujet de la convention collective régissant le personnel d'atelier a été ratifiée. La nouvelle convention expirera le 31 décembre 2018.

Le 16 avril 2015, les ententes de principe que le CN et la CFTC avaient conclues au sujet des conventions régissant les mécaniciens et mécaniciennes de locomotive ont été ratifiées. Les nouvelles conventions expireront le 31 décembre 2017.

Les conventions collectives de la Compagnie restent en vigueur jusqu'à l'achèvement du processus de négociation prévu en vertu du *Code canadien du travail* pour chacune des unités de négociation.

Effectif aux États-Unis

Le 19 mars 2015, l'entente de principe qui avait été conclue avec les Travailleurs unis des transports (division de l'*International Association of Sheet Metal, Air, Rail, and Transportation Workers* - SMART) au sujet de la convention régissant les chefs de train du Grand Trunk Western a été ratifiée. La période de moratoire applicable à la convention révisée prend fin le 31 juillet 2016.

Quand des négociations sont en cours, les dispositions des conventions existantes continuent généralement de s'appliquer jusqu'à la conclusion de nouvelles ententes ou à l'épuisement des recours en vertu de la *Railway Labor Act*.

Des litiges au sujet du renouvellement des conventions collectives pourraient donner lieu à des grèves, à des arrêts de travail, à des ralentissements de la production et à des pertes d'exploitation. Les conventions collectives futures ou la renégociation de conventions existantes pourraient faire monter les coûts de la main-d'œuvre et des avantages sociaux. Rien ne permet d'assurer que les conventions collectives de la Compagnie pourront être renouvelées et ratifiées sans grève ou lock-out, ou que la résolution de ces négociations collectives n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur les résultats d'exploitation ou la situation financière de la Compagnie.

Réglementation

Réglementation économique – Canada

Le 28 mars 2015, Transports Canada a annoncé que le gouvernement du Canada ne renouvellerait pas l'exigence imposée au CN et à la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique de transporter un volume minimum de grain par train lorsque le décret en vigueur prendrait fin le 28 mars 2015.

Le 18 juin 2015, le projet de loi C-52, qui avait été présenté par le gouvernement du Canada le 20 février 2015, a reçu la sanction royale et est entré en vigueur. Le projet de loi exige des compagnies de chemin de fer qu'elles maintiennent une couverture minimale d'assurance responsabilité et établit un régime strict qui rend les compagnies de chemin de fer responsables, jusqu'au niveau de leur couverture minimale d'assurance responsabilité, des pertes résultant d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut. Le projet de loi C-52 crée un

Rapport de gestion

fonds financé par des contributions payées par les expéditeurs de pétrole brut pour couvrir les pertes qui excèdent la couverture minimale d'assurance responsabilité d'une compagnie de chemin de fer. À l'heure actuelle, la couverture d'assurance responsabilité de la Compagnie est supérieure au minimum exigé. Les dispositions relatives aux exigences en matière d'assurance et au fonds devraient entrer en vigueur en juin 2016.

Réglementation économique – États-Unis

Le 2 juillet 2013, dans une affaire portée devant les tribunaux par le secteur du transport ferroviaire de marchandises, la Cour d'appel des États-Unis pour le circuit du district de Columbia (circuit de DC) avait déclaré inconstitutionnelle la délégation à Amtrak, en vertu de la *Passenger Rail Investment and Improvement Act of 2008*, de l'autorité législative de fixer certaines normes de rendement pour les trains voyageurs d'Amtrak conjointement avec la *Federal Railroad Administration* (FRA). Le 9 mars 2015, la Cour suprême a annulé cette décision et a renvoyé l'affaire au circuit de DC pour qu'il étudie des revendications constitutionnelles à l'égard desquelles aucun jugement n'avait été rendu auparavant. Par conséquent, les normes de rendement conjointes de la FRA et d'Amtrak sont redevenues applicables le 10 avril 2015 le temps que le circuit de DC procède à son étude.

Le 18 mars 2015, durant la session actuelle du Congrès américain, le projet de loi S. 808 sur la réautorisation du *Surface Transportation Board* (STB) a été présenté au Sénat. En plus d'aborder les questions de l'arbitrage et du pouvoir d'enquête du STB, le projet de loi simplifierait davantage le processus d'examen par le STB des litiges relatifs aux tarifs et porterait le nombre de membres du STB de trois commissaires à cinq, entre autres modifications. De nombreuses organisations d'expéditeurs ont exprimé leur appui au projet de loi S. 808, tandis que les chemins de fer marchandises ont décidé de ne pas s'opposer au projet de loi dans sa forme actuelle. Le 25 mars 2015, le projet de loi S. 808 a été approuvé par le *Senate Commerce Committee* et l'on attend que d'autres mesures soient prises à son égard par l'ensemble du Sénat.

Le 24 mars 2015, un projet de loi (S. 853) a été présenté au Sénat. Entre autres dispositions, ce projet de loi permettrait des manœuvres pour le compte d'un concurrent dans un rayon de 100 milles d'un point d'échange.

Rien ne permet d'assurer que ces initiatives ou toute autre initiative réglementaire ou législative courante ou future des gouvernements fédéraux au Canada et aux États-Unis n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur les résultats d'exploitation de la Compagnie ou sur sa situation concurrentielle et financière.

Réglementation sur la sécurité – Canada

Le 1^{er} janvier 2015, le nouveau règlement de Transports Canada sur les certificats d'exploitation de chemin de fer, qui énonce les exigences en matière de sécurité et d'exploitation qu'une compagnie doit satisfaire pour obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer, est entré en vigueur. Les compagnies de chemin de fer ont jusqu'au 1^{er} septembre 2016 pour demander un certificat.

Le 11 mars 2015, la ministre fédérale des Transports a annoncé que Transports Canada imposerait de nouvelles exigences pour les wagons-citernes. La nouvelle norme, appelée TC-117, comprendra un grand nombre d'exigences d'amélioration. La ministre a aussi annoncé un calendrier de retrait progressif des wagons-citernes DOT-111 et CPC-1232.

Le 1^{er} avril 2015, les règlements suivants de Transports Canada sont entrés en vigueur : 1) le règlement établissant les sanctions administratives pécuniaires qui pourraient être imposées en cas de contravention à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à ses règlements connexes; 2) le règlement sur les passages à niveau qui précise les normes s'appliquant aux nouveaux passages à niveau, exige l'amélioration des passages à niveau existants afin qu'ils correspondent aux normes de sécurité de base dans un délai de sept ans et indique les données sur la sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent fournir chaque année; et 3) le règlement modifiant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et des compagnies locales qui exercent leurs activités sur les voies des chemins de fer de compétence fédérale.

Le 18 juin 2015, le projet de loi C-52 est entré en vigueur. Il modifie certaines dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et donne notamment à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'ordonner à des compagnies de chemin de fer de rembourser les dépenses que des municipalités engagent pour intervenir en cas d'incendies résultant d'activités ferroviaires. D'autres modifications donnent davantage de pouvoir au ministre ou à ses inspecteurs relativement aux activités qui pourraient compromettre la sécurité ferroviaire et aux mesures correctives connexes.

Réglementation sur la sécurité – États-Unis

Le 25 mars 2015, un nouveau projet de loi (S. 859) a été présenté au Sénat américain. Entre autres dispositions, ce projet de loi, s'il est approuvé par le Congrès et adopté, interdirait immédiatement le transport de pétrole brut dans des wagons-citernes DOT-111 et des wagons-citernes sans enveloppe CPC-1232. Le projet de loi propose aussi d'établir des paramètres de volatilité du brut et d'augmenter le nombre d'inspections de la voie.

Le 8 mai 2015, la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA) a publié un règlement définitif prévoyant de nouvelles exigences pour les wagons-citernes des trains transportant des produits inflammables très dangereux et les limitations de vitesse

Rapport de gestion

associées ainsi que d'autres exigences applicables à ces trains, incluant l'utilisation de systèmes de freins à air à commande électronique. Pour être utilisés à bord de tels trains, les wagons-citernes construits après le 1^{er} octobre 2015 devront satisfaire aux normes améliorées de conception ou de rendement de la spécification DOT-117, tandis que les wagons-citernes existants devront être mis à niveau selon le calendrier établi par le DOT. Le 12 juin 2015, l'*Association of American Railroads* a déposé un appel administratif auprès de la PHMSA qui remet en question, entre autres choses, l'exigence pour les chemins de fer d'installer des systèmes de freins à air à commande électronique pour certains trains transportant des produits inflammables très dangereux.

Rien ne permet d'assurer que ces initiatives ou toute autre initiative réglementaire ou législative courante ou future des gouvernements fédéraux au Canada et aux États-Unis n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur les résultats d'exploitation de la Compagnie ou sur sa situation concurrentielle et financière.

Commande intégrale des trains – États-Unis

Le 16 octobre 2008, le Congrès américain a adopté la Rail Safety Improvement Act of 2008 (H.R. 2095) qui imposait l'installation d'un système interopérable de commande intégrale des trains (CIT) avant le 31 décembre 2015. Malgré des efforts soutenus, la Compagnie, comme la majorité du secteur, ne sera pas en mesure de respecter cette échéance. On ne sait pas encore si le Congrès repoussera l'échéance de mise en œuvre.

En vertu de la loi, la Federal Railroad Administration peut à son gré imposer des amendes et prendre d'autres actions coercitives si du trafic circule sur des itinéraires où la CIT devrait être mise en œuvre mais ne l'est pas après l'échéance. Bien qu'il soit encore trop tôt pour savoir si ces amendes seront imposées et quel en serait le montant, la facture pourrait être assez lourde en cas de mise en œuvre très tardive par le CN. De plus, toute activité sur des itinéraires où la CIT devrait être mise en œuvre mais ne l'est pas après l'échéance pourrait exposer la Compagnie à un risque de responsabilité encore plus grand et potentiellement considérable. Il s'ensuit que si l'échéance n'est pas repoussée, la Compagnie pourrait être forcée de mettre fin à certaines activités sur les itinéraires où la CIT devrait être mise en œuvre mais ne l'est pas jusqu'à ce que le système soit mis en œuvre ou jusqu'à ce qu'une loi permette la prolongation du délai. Une interruption prolongée des envois de certaines marchandises sur ces itinéraires pourrait avoir des répercussions défavorables importantes sur la situation financière, les résultats d'exploitation ou les liquidités de la Compagnie.

Rien ne permet d'assurer que cette initiative ou toute autre initiative réglementaire ou législative courante ou future du gouvernement fédéral aux États-Unis n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur les résultats d'exploitation de la Compagnie ou sur sa situation concurrentielle et financière.