

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 2015 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 en justice, les négociations syndicales, la réglementation, le transport de matières dangereuses, la conjoncture économique, la volatilité de la capitalisation des régimes de retraite, la dépendance à l'égard de la technologie, 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, 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 malgré tout 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 2015 de la Compagnie. Les paragraphes qui suivent font le point sur les réclamations en justice, les négociations syndicales, les questions réglementaires et les restrictions au commerce.

Réclamations en justice

Au troisième trimestre de 2016, la Compagnie a réglé une poursuite entamée en août 2015 contre la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), certains de ses employés et un membre de la direction, relativement à la mauvaise utilisation de renseignements confidentiels. Dans le cadre du règlement, le CP a entre autre accepté de verser un montant unique de 25 M\$ au CN et de prolonger jusqu'au 31 décembre 2018 son engagement à ne pas embaucher certains membres du personnel du CN.

Négociations syndicales

Au 30 septembre 2016, l'effectif total du CN était de 15 306 personnes au Canada, dont 11 080, ou 72 %, étaient syndiquées et de 6 860 personnes aux États-Unis, dont 5 454, ou 80 %, étaient syndiquées. Les relations de la Compagnie avec son personnel syndiqué sont régies, entre autres, par des conventions collectives qui sont négociées périodiquement. Des litiges au sujet du renouvellement des conventions collectives pourraient donner lieu à des grèves, 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.

Effectif au Canada

Le 23 mars 2016, la Compagnie a donné l'avis de négociation en vue du renouvellement des conventions collectives avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) qui régissent environ 2 500 chefs de train et coordonnateurs et coordonnatrices de formation des trains et qui ont expiré le 22 juillet 2016. Le 29 juin 2016, la Compagnie a présenté un avis de différend pour demander de l'aide à la conciliation. Le 14 juillet 2016, le ministre du Travail a nommé deux agents de conciliation pour aider les parties dans leurs négociations. Le 16 septembre 2016, la Compagnie et la CFTC ont convenu de prolonger volontairement la période de conciliation.

Le 12 octobre 2016, la Compagnie a donné l'avis de négociation en vue du renouvellement de la convention collective avec la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE), qui régit approximativement 700 membres du personnel du service Signalisation et communications et qui expirera le 31 décembre 2016.

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*.

Effectif aux États-Unis

En date du 25 octobre 2016, des négociations étaient en cours pour le renouvellement de toutes les conventions collectives visant les employés de métier non itinérants et six des seize conventions collectives visant les employés de métier itinérants.

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

Rapport de gestion

Réglementation

Réglementation économique – Canada

Le 25 juin 2014, le gouvernement canadien a lancé un examen législatif de la *Loi sur les transports au Canada*. Cet examen a pris fin le 21 décembre 2015 quand le président du comité d'examen a présenté son rapport au ministre fédéral des Transports. Ce dernier a déposé le rapport au Parlement le 25 février 2016. On ne sait pas exactement quelles mesures le gouvernement prendra après avoir pris en considération les conclusions du rapport et avoir consulté les groupes intéressés, ni l'impact potentiel sur le CN, le cas échéant.

Le 15 juin 2016, le gouvernement du Canada a annoncé que les dispositions prévues par le projet de loi C-30, notamment celles sur l'accroissement des limites de manœuvres interréseaux et sur les volumes minimaux de grain à transporter, qui devaient expirer le 1^{er} août 2016, étaient prolongées jusqu'en août 2017.

Le 18 juin 2016, le régime de responsabilité civile et d'indemnisation pour le transport ferroviaire prévu par la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* est entré en vigueur. Dans le cadre de ce régime, les compagnies de chemin de fer ont une responsabilité stricte à l'égard des dommages résultant des accidents mettant en cause du pétrole brut et doivent maintenir une couverture minimale d'assurance responsabilité pour les pertes résultant d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut. La Loi crée aussi un 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. Le CN a présenté à l'Office des transports du Canada des documents relatifs au caractère suffisant de sa couverture d'assurance et a commencé à percevoir des contributions sur les envois de pétrole brut.

Réglementation économique – États-Unis

Le 28 mars 2016, le *Surface Transportation Board* (STB) a émis un avis de projet de réglementation pour révoquer des exemptions de l'application de la surveillance réglementaire qui avaient été accordées à l'égard de cinq marchandises : 1) la pierre concassée, 2) le ciment hydraulique, 3) le coke produit à partir du charbon, 4) les produits de fer ou d'acier primaire et 5) les rebuts, déchets ou résidus de fer ou d'acier.

Le 29 avril 2016, la Cour d'appel des États-Unis pour le circuit du district de Columbia a décrété que la *Passenger Rail Investment and Improvement Act of 2008* (PRIIA) violait les droits à l'application régulière de la loi des chemins de fer marchandises et que, par conséquent, les normes de rendement fixées conjointement par Amtrak et la *Federal Railroad Administration* (FRA) en vertu de la PRIIA étaient inconstitutionnelles. Le 28 juillet 2016, le STB a publié un règlement définitif définissant la « ponctualité » des trains d'Amtrak en vertu de l'article 213 de la PRIIA, mais a décidé de ne pas aller de l'avant avec son projet d'énoncé de politique sur les questions de priorité. Le secteur ferroviaire a appelé de la décision du STB concernant la ponctualité à la Court of Appeals for the Eighth Circuit des États-Unis (cour d'appel pour le huitième circuit). Le 15 septembre 2016, le STB a repris la procédure concernant la plainte d'Amtrak qui avait été modifiée pour ne s'appliquer qu'au service offert sur la ligne de l'Illinois Central Corporation, filiale du CN.

Le 3 août 2016, le STB a publié un avis de projet de réglementation en vue de modifier les règlements sur l'accès à la concurrence pour permettre à une partie de demander qu'on ordonne des manœuvres pour le compte d'un concurrent dans les cas où de telles manœuvres sont réalisables et servent l'intérêt public ou sont nécessaires pour offrir un service ferroviaire concurrentiel.

Le 7 septembre 2016, le STB a publié un préavis de projet de réglementation en vue d'obtenir des commentaires sur des procédures qui pourraient comprendre une nouvelle méthode de détermination du caractère raisonnable des tarifs dans le cadre de litiges de très petite envergure, méthode dont pourraient se prévaloir les expéditeurs de produits agricoles et de toutes les autres marchandises.

Le 8 septembre 2016, le STB a fait sa détermination annuelle de la suffisance des produits d'exploitation des transporteurs de classe I pour 2015. Le STB a déterminé que les produits d'exploitation de quatre des sept transporteurs de classe I étaient suffisants. Parmi eux figure la Grand Trunk Corporation, qui regroupe les sociétés affiliées du CN aux États-Unis.

Réglementation sur la sécurité – Canada

Le 28 avril 2016, Transports Canada a donné un ordre en vertu duquel les compagnies de chemin de fer doivent fournir aux municipalités et aux premiers intervenants des données relatives aux marchandises dangereuses afin d'améliorer la planification des mesures d'urgence, les évaluations des risques et la formation.

Le 1^{er} juin 2016, le ministre des Transports a proposé des modifications à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* pour obliger les transporteurs à fournir un plus grand nombre de renseignements sur les marchandises dangereuses dans le but de renforcer la sécurité publique et d'améliorer les interventions en cas d'urgence à l'échelle locale.

Le 18 juin 2016, Transports Canada a publié le projet de *Règlement sur les émissions des locomotives* en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour limiter la pollution atmosphérique et harmoniser les normes canadiennes avec celles des États-Unis.

Le 25 juillet 2016, Transports Canada a donné un ordre pour accélérer l'élimination progressive des wagons-citernes DOT-111 servant au transport du pétrole brut. La nouvelle date de retrait du service est le 1^{er} novembre 2016.

Rapport de gestion

Réglementation sur la sécurité – États-Unis

Le 15 mars 2016, la FRA a émis un avis de projet de réglementation pour exiger qu'une équipe de deux personnes au minimum soit affectée à la plupart des mouvements de trains, le deuxième membre de l'équipe devant être à bord du train, sauf dans certaines circonstances. La FRA étudiera des scénarios prévoyant l'utilisation d'une équipe réduite à une personne, mais certains éléments d'une évaluation de la sécurité feront partie de chacun des scénarios.

Le 13 juillet 2016, en coordination avec la FRA, la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* a annoncé un projet de règlement sur les plans d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et sur le partage de renseignements pour les trains transportant des produits inflammables très dangereux afin d'améliorer l'état de préparation en cas de déversement d'hydrocarbures et d'atténuer les effets des incidents ferroviaires mettant en cause de tels produits.

Commande intégrale des trains

La Compagnie a déposé son rapport d'étape annuel auprès de la FRA le 31 mars 2016 et son premier rapport d'étape trimestriel, le 31 juillet 2016.

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

Restrictions au commerce

Le 12 octobre 2015, l'Accord sur le bois d'œuvre résineux (ABR) entre le Canada et les États-Unis a expiré. L'ABR contenait une disposition empêchant les États-Unis de prendre des mesures commerciales contre les producteurs canadiens pendant un an après la date d'expiration de l'ABR. Comme cette période de moratoire a pris fin le 12 octobre 2016 et qu'aucune nouvelle entente n'a été négociée, il y a un risque que les envois de bois d'œuvre résineux canadien vers les États-Unis soient touchés par des litiges commerciaux dans le futur.

Rien ne permet d'assurer que toute mesure commerciale prise par les gouvernements et les organismes gouvernementaux fédéraux au Canada et aux États-Unis n'aura pas d'incidence défavorable importante sur le volume des expéditions ferroviaires de la Compagnie et (ou) sur les produits d'exploitation tirés des marchandises qu'elle transporte, ce qui pourrait, par voie de conséquence, avoir des répercussions importantes et négatives sur le bénéfice et (ou) les flux de trésorerie.