



**COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA**

NOTICE ANNUELLE

2020

Le 1^{er} février 2021

TABLE DES MATIÈRES

NOTICE ANNUELLE	Rapport de gestion (déposé le 1 ^{er} février 2021)
RUBRIQUE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
RUBRIQUE 2 CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ	3
2.1 Constitution de l'émetteur	3
2.2 Filiales	3
RUBRIQUE 3 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ	4
3.1 Développement général de l'activité au cours des trois dernières années	4
3.2 Vue d'ensemble de la stratégie	19 3-9
RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	19
4.1 Aperçu	19
4.2 Groupes marchandises	20 16-21
4.3 Situation concurrentielle	20 53
4.4 Main-d'œuvre	20 54-55
4.5 Politiques sociales	21
4.6 Réglementation	21 55-58
4.7 Questions environnementales	28 51-52
4.8 Questions juridiques	29 49-51
4.9 Actifs incorporels	30
4.10 Facteurs de risque	30 53-62
RUBRIQUE 5 DIVIDENDES	30
RUBRIQUE 6 DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL	31
6.1 Description générale de la structure du capital	31
6.2 Restrictions relatives à la propriété des actions	31
6.3 Cotes des titres d'emprunt	32
RUBRIQUE 7 AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES	34
RUBRIQUE 8 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	34
8.1 Cours et volume des transactions	34
8.2 Placements antérieurs	35
RUBRIQUE 9 ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	35
9.1 Administrateurs	35
9.2 Information sur le Comité d'audit	38
9.3 Membres de la haute direction	42
9.4 Interdictions d'opérations, faillites, amendes ou sanctions	43
RUBRIQUE 10 INTÉRÊT DE LA DIRECTION ET D'AUTRES PERSONNES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	44
RUBRIQUE 11 INTÉRÊT DES EXPERTS	44
RUBRIQUE 12 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	44
ANNEXE A – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT	45

RUBRIQUE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Sauf indication contraire dans la présente Notice annuelle (Notice), les renseignements contenus aux présentes sont en date du 31 décembre 2020. Toute référence faite aux « dollars » ou au symbole « \$ » dans la présente Notice vise des dollars canadiens et toute l'information financière fournie dans les présentes est établie conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis, sauf indication contraire.

Dans le présent document, « Compagnie » et « CN » désignent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et, selon le contexte, ses filiales à part entière.

Certains énoncés contenus dans la présente Notice ou intégrés par renvoi aux présentes constituent des « énoncés prospectifs » au sens de la *Private Securities Litigation Reform Act of 1995* des États-Unis et en vertu de la législation canadienne relative aux valeurs mobilières. De par leur caractère, les énoncés prospectifs impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. La Compagnie 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. De par leur caractère, les énoncés prospectifs traitent de certains sujets qui présentent divers degrés d'incertitude, notamment en ce qui concerne l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les activités d'exploitation, les résultats financiers, la situation financière et la chaîne d'approvisionnement mondiale, ainsi que la reprise économique et son impact sur le CN. 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.

Les énoncés prospectifs comprennent, sans en exclure d'autres, ceux qui sont indiqués dans le tableau ci-dessous, qui présente aussi les hypothèses clés utilisées dans la formulation des énoncés prospectifs.

Énoncés prospectifs	Hypothèses clés
Énoncés sur les possibilités de croissance des produits d'exploitation, y compris ceux portant sur la conjoncture économique et commerciale en général	<ul style="list-style-type: none"> • Croissance économique en Amérique du Nord et dans le monde • Effet moindre de la conjoncture économique actuelle sur les possibilités de croissance à long terme • L'intensité de la pandémie de COVID-19 diminue progressivement au cours du deuxième semestre de 2021, grâce à l'intensification de la vaccination • Aucune aggravation importante de la perturbation des activités du CN ou des chaînes d'approvisionnement de
Énoncés sur la capacité de la Compagnie de rembourser ses dettes et de répondre aux obligations futures dans un avenir prévisible, y compris les paiements d'impôts sur les bénéfices et les dépenses en immobilisations	<ul style="list-style-type: none"> • Ratios de solvabilité satisfaisants • Cotes de crédit de première qualité • Accès aux marchés financiers • Génération de flux de trésorerie suffisants provenant des activités d'exploitation et d'autres sources de financement

Énoncés prospectifs	Hypothèses clés
Énoncés sur les cotisations aux régimes de retraite	<ul style="list-style-type: none"> • Génération de flux de trésorerie suffisants provenant des activités d'exploitation et d'autres sources de financement • Rendement à long terme satisfaisant de l'actif des régimes de retraite • Niveau de capitalisation selon les évaluations actuarielles, qui dépend notamment des taux d'actualisation utilisés à des fins de capitalisation

Les énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les résultats réels ou la performance réelle de la Compagnie par rapport aux perspectives ou aux résultats futurs ou à la performance future implicites 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 les énoncés prospectifs comprennent, sans en exclure d'autres : la durée et les effets de la pandémie de COVID-19; les impacts de la conjoncture économique et commerciale en général, particulièrement dans le contexte de la pandémie de COVID-19; 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; 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; les restrictions au commerce ou les modifications aux ententes de commerce international; le transport de matières dangereuses; les 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 ou aux autres types de réclamations et de litiges; les risques et obligations résultant de déraillements; l'échéancier et la réalisation des programmes de dépenses en immobilisations; 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 une description détaillée des principaux risques commerciaux dans le Rapport de gestion de 2020 du CN, document que l'on peut consulter en ligne sur le site SEDAR à www.sedar.com, sur le site Web de la Securities and Exchange Commission (« SEC ») des États-Unis par l'intermédiaire du site EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web du CN à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs.

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 ou de changements de situations ou de prévisions, 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 qu'il fera d'autres mises à jour relatives à cet énoncé, à des questions connexes ou à tout autre énoncé de nature prospective.

RUBRIQUE 2 CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ

2.1 CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR

Le CN a été constitué en 1919 par une loi spéciale du Parlement du Canada avec la nomination de son premier Conseil d'administration par décret, en 1922. La prorogation du CN en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* a été autorisée par la *Loi sur la commercialisation du CN* et a pris effet au moyen d'un Certificat de prorogation en date du 24 août 1995. Le 9 novembre 1995, le CN a déposé des Clauses modificatrices pour subdiviser ses actions ordinaires (« actions ordinaires ») en circulation. Le 28 novembre 1995, le CN a cessé d'être une société d'État et est devenu une société cotée en bourse dont les actions ordinaires sont inscrites à la Bourse de New York et à la Bourse de Toronto. Le 19 avril 2002, le CN a déposé des Clauses modificatrices en vue de permettre la tenue d'assemblées des actionnaires en certains lieux des États-Unis. Conformément aux modifications apportées à la *Loi sur la commercialisation du CN*, le 24 mai 2018, le CN a déposé des Clauses modificatrices en vue de porter à 25 % la proportion maximale des actions avec droit de vote du CN qu'une personne et les personnes qui lui sont liées peuvent détenir ou contrôler, directement ou indirectement, la limite imposée étant de 15 % depuis que le CN est devenu une société ouverte en 1995. De tels actes constitutifs sont ci-après désignés collectivement les « statuts ».

Les statuts du CN stipulent que le siège social de la Compagnie doit être situé dans la Communauté urbaine de Montréal, dans la province de Québec, au Canada. Le siège social et principal établissement de la Compagnie est situé au 935, rue de La Gauchetière Ouest, Montréal (Québec) H3B 2M9, Canada, et son numéro de téléphone est le 1 888 888-5909.

2.2 FILIALES

Sont énumérées ci-dessous les principales filiales du CN au 31 décembre 2020, qui sont toutes des filiales en propriété exclusive (à participation directe ou indirecte), avec indication de leur territoire de constitution en société :

Nom	Territoire de constitution en société
North American Railways, Inc.	Delaware
Grand Trunk Corporation	Delaware
Grand Trunk Western Railroad Company	Michigan
Illinois Central Corporation	Delaware
Illinois Central Railroad Company	Illinois
Wisconsin Central Ltd.	Delaware

Les états financiers de chacune des principales filiales ci-dessus sont consolidés dans les états financiers du CN.

RUBRIQUE 3 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ

3.1 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES

Les initiatives entreprises par le CN ces trois dernières années afin d'atteindre ses objectifs de croissance et de rentabilité et de rehausser la valeur pour les actionnaires peuvent être regroupées en quelques grands domaines. Ces domaines incluent les acquisitions et cessions, les dépenses en immobilisations ciblées, dont la mise en œuvre de technologies de pointe, et d'autres initiatives destinées à renforcer la position de la Compagnie sur le marché, de même que les initiatives en matière de gestion financière, décrites ci-dessous.

Points saillants de 2020

Changement à la direction

Le 26 août 2020, le CN a annoncé la nomination de Dominique Malenfant au poste de vice-président exécutif et chef des services informatiques et de la technologie de la Compagnie. Robert Reilly, vice-président exécutif et chef de l'exploitation avait assumé ces fonctions par intérim depuis novembre 2019.

Le 6 octobre 2020, le CN a annoncé que Margaret A. McKenzie avait été nommée membre du Conseil d'administration du CN.

Initiatives stratégiques

La stratégie commerciale du CN est fondée sur la recherche continue de l'*excellence en matière d'exploitation et de service*, sur un engagement inébranlable à l'égard de la sécurité et du développement durable et sur la constitution d'une solide équipe de cheminots motivés et compétents. L'objectif du CN est de fournir à ses clients des services de transport de valeur et d'assurer sa croissance à faible coût marginal. Un programme stratégique clair, dicté par un engagement à l'égard de l'innovation, de la productivité, de l'amélioration des chaînes d'approvisionnement par la collaboration, des acquisitions potentielles et d'autres occasions d'affaires tout en exploitant des trains de façon sécuritaire et en réduisant l'impact sur l'environnement, stimule les efforts du CN afin de créer de la valeur pour ses clients. Ce faisant, le CN crée de la valeur pour ses actionnaires en s'efforçant d'offrir une performance financière durable grâce à une croissance rentable de son chiffre d'affaires, à la génération de flux de trésorerie disponibles suffisants et à un rendement du capital investi adéquat. Le CN s'efforce également de remettre de la valeur aux actionnaires par le versement de dividendes et les rachats d'actions.

La réussite et la viabilité économique à long terme du CN dépendent de la présence d'un cadre réglementaire et politique qui favorise l'investissement et l'innovation. La réussite du CN dépend aussi d'une série d'investissements qui soutient sa stratégie commerciale. Ces investissements portent sur un large éventail de secteurs, allant de l'infrastructure des voies et du matériel roulant aux technologies de l'information et de l'exploitation ainsi qu'aux autres matériels et actifs qui améliorent la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du service offert par le CN. Les investissements dans l'infrastructure des voies améliorent la productivité et l'intégrité des installations, accroissent la capacité et la fluidité du réseau, favorisent l'excellence en matière de service et appuient la croissance moyennant un faible coût marginal.

L'acquisition de locomotives et de wagons neufs engendre plusieurs avantages importants. Les nouvelles locomotives font augmenter la capacité, la productivité et l'efficacité énergétique et accroissent la fiabilité du service. Les locomotives munies de la traction répartie améliorent la productivité des trains, surtout par temps froid, ainsi que la conduite des trains et la sécurité. Les acquisitions de wagons ciblées permettent de saisir des occasions de croissance; ces wagons complètent le parc de wagons de particuliers qui circulent sur le réseau du CN. Le CN investit également, et déploie, la technologie de pointe. Le CN a lancé le concept d'exploitation ferroviaire à horaires fixes et sa vision est d'être le premier chemin de fer à le porter au prochain niveau, en utilisant la technologie de pointe comme moteur pour la sécurité et qui apporte de la valeur pour les clients et les actionnaires.

Pandémie de COVID-19

La pandémie de COVID-19 a obligé les gouvernements, les entreprises et les collectivités à prendre des mesures extraordinaires afin d'atténuer la contagion, ce qui a entraîné une incertitude sans précédent attribuable à une contraction prononcée de l'économie. Au cours de la première vague de la pandémie, la fermeture généralisée des entreprises non essentielles exigée par le gouvernement a nettement freiné la demande en services de transport. Après cette première vague, les gouvernements ont graduellement rouvert la plupart des secteurs de l'économie, puis certains d'entre eux ont par la suite connu une reprise au cours du deuxième semestre. La deuxième vague de la pandémie a commencé vers la fin de 2020 et certains gouvernements ont de nouveau imposé des fermetures d'entreprises et d'autres restrictions, en plus de maintenir les mesures de distanciation sociale. Pour le CN, l'important a été de continuer à s'ajuster rapidement à la fermeture partielle de l'économie et de rester vigilant à de nouvelles mesures restrictives potentielles ainsi qu'au haut niveau d'incertitude à l'égard de la demande. À titre de fournisseur de services essentiels, le CN a continué de mettre à exécution ses plans de maintien des activités pour assurer la sécurité de son personnel, ainsi que pour répondre aux besoins de ses clients, de l'économie et des collectivités dans lesquelles il exerce ses activités, démontrant ainsi son rôle clé dans la chaîne d'approvisionnement mondiale intégrée.

Étant donné que le CN fait partie d'une chaîne d'approvisionnement intégrée à l'échelle mondiale, les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les aspects de la chaîne d'approvisionnement, y compris les transporteurs maritimes, les ports, les terminaux, les entreprises de camionnage et les autres chemins de fer, ont une incidence sur les activités du CN.

Dès la fin de mars 2020, la propagation de la pandémie de COVID-19 a entraîné une diminution marquée de la demande de services de transport de marchandises. Au cours du deuxième semestre de l'exercice, la demande a fait l'objet d'une reprise partielle, avec des améliorations séquentielles des volumes par rapport à la diminution initiale du deuxième trimestre. Au quatrième trimestre, la demande liée à certaines marchandises s'est établie à des niveaux équivalents ou supérieurs à ceux d'avant la pandémie, notamment dans le secteur de l'intermodal, en raison d'un transfert des dépenses des consommateurs vers des biens plutôt que des services, tendance dont le CN a pu tirer parti grâce à l'acquisition de TransX et de H&R, ainsi que d'une forte demande pour les produits forestiers, notamment le bois d'œuvre et les panneaux utilisés dans la rénovation et la construction de nouvelles maisons. La demande pour les produits moins touchés par la conjoncture économique, tels que les céréales destinées à l'exportation et les engrais, est restée positive par rapport à l'exercice précédent. La demande pour d'autres marchandises acheminées par le CN est demeurée inférieure aux niveaux antérieurs à la pandémie,

notamment la demande pour les véhicules assemblés et les pièces, les pâtes et papiers, les métaux et minéraux, les matières plastiques, les produits chimiques et les marchandises liées à l'énergie, dont le pétrole brut, les produits pétroliers raffinés et le sable de fracturation.

En réponse à l'arrêt partiel et rapide de l'économie connu plus tôt dans l'année, le CN a pris diverses mesures pour s'adapter rapidement, en augmentant considérablement ses liquidités et en améliorant sa résilience financière et opérationnelle globale :

- Le CN a rajusté ses ressources et ses coûts pour tenir compte de la baisse rapide et importante de la demande de services de transport ferroviaire, notamment en entreposant temporairement des locomotives et des wagons, en diminuant les effectifs ainsi qu'en rationalisant certains triages locaux et ateliers de mécanique.
- Au deuxième semestre de l'exercice, puisque les volumes ont commencé à se rétablir, le CN a réintégré des ressources.
- En raison des volumes moindres prévus pour l'exercice, le programme de dépenses en immobilisations de 2020 a été réduit d'un montant net de 0,1 G\$ au premier trimestre et est passé de 3,0 G\$ à 2,9 G\$.
- Le CN a suspendu ses activités de rachat d'actions entre la fin mars 2020 et janvier 2021, compte tenu du contexte économique.
- Le CN a obtenu 390 M\$ grâce à la prolongation d'une année supplémentaire des facilités de crédit renouvelables, a obtenu une seconde tranche d'un prêt à terme à taux variable d'une durée de 20 ans s'élevant à 310 M\$ US, puis a émis sur les marchés des capitaux d'emprunt américains des billets à 2,45 % échéant dans 30 ans d'un capital de 600 M\$ US.

L'importance du développement durable pour le CN

Le développement durable est au cœur même de la manière dont la Compagnie bâtit l'avenir; c'est ce que le CN appelle l'*engagement responsable*. Cela signifie assurer le transport sécuritaire et efficace des marchandises des clients, respecter l'environnement, attirer et former les meilleurs cheminots issus de groupes diversifiés, établir des collectivités plus sécuritaires et fortes, tout en se conformant aux plus hautes normes éthiques. Le CN est fier de sa philosophie en matière d'*engagement responsable* : elle définit la conduite des activités de la Compagnie et appuie son processus de transformation continue.

Un engagement indéfectible envers la sécurité

Le CN est déterminé à assurer la sécurité de son personnel, des collectivités où il exerce ses activités et de l'environnement. Le souci de la sécurité est présent dans chaque aspect des activités du CN. L'amélioration à long terme de la Compagnie en matière de sécurité tient à des investissements majeurs continus dans l'infrastructure, à des processus de sécurité rigoureux et aux efforts axés sur la formation du personnel et la sensibilisation à la sécurité. Le CN continue de renforcer sa culture de la sécurité en investissant largement dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel. En septembre 2020, le CN a établi un nouveau programme de formation des chefs de train qui met l'accent sur l'engagement à l'égard de la sécurité. En 2020 également, le CN a

offre un programme de formation sur le leadership en sécurité d'une durée d'un an à plus de 300 de ses cadres qui occupent des fonctions d'exploitation, et prévoit l'offrir à 250 autres cadres en 2021.

En réponse à la pandémie de COVID-19, le CN a déployé, en mars dernier, son plan multiphases d'intervention en cas de pandémie et il a continué d'instaurer diverses mesures pour protéger son personnel, ses clients et les collectivités où il exerce ses activités :

- L'équipe médicale et le service de santé et sécurité au travail du CN, qui sont membres du comité sur la santé de l'Association of American Railroads, ont joué un rôle central dans la planification du CN relative à la pandémie, en suivant les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé, de même que celles des autorités provinciales, étatiques et fédérales, selon le cas, et en diffusant les pratiques exemplaires partagées par les chemins de fer nord-américains.
- Le CN a mis en place des mesures de prévention pour assurer la sécurité de son personnel et, par extension, de ses clients et des collectivités. Ces mesures comprenaient une politique sur le télétravail pour le personnel dont la présence sur place n'est pas requise, des restrictions quant aux déplacements du personnel, la distanciation sociale dans les établissements du CN, la séparation des membres du personnel essentiel exerçant des fonctions de contrôle de la circulation ferroviaire et l'augmentation de la fréquence des nettoyages dans les trains, les terminaux, les installations d'hébergement des équipes et les bureaux.
- Conscient de l'importance de disposer rapidement d'informations fiables, le CN a amélioré ses communications destinées aux membres de son personnel en présentant des mises à jour fréquentes sur l'état de ses activités et en offrant du soutien aux membres du personnel ayant des questions ou des préoccupations.
- En raison de ses activités dans huit provinces, 16 États américains et plus de 2 000 collectivités sur son réseau, le CN continue de jouer un rôle important dans les collectivités où il est présent. Le CN a donné plus de 1 M\$ à des organismes caritatifs directement ou indirectement touchés par les conséquences économiques de la pandémie (banques alimentaires, refuges pour sans-abri, refuges pour victimes de violence familiale, centres de soins de santé et organismes de lutte contre la pauvreté).

Dépenses en immobilisations

En 2020, la Compagnie a mené à bien un programme de dépenses en immobilisations et a investi environ 2,9 G\$, dont 1,6 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité du réseau, surtout l'infrastructure des voies. Les dépenses en immobilisations du CN comprenaient également 0,8 G\$ affectés aux initiatives stratégiques visant à accroître la capacité, à soutenir la croissance et à améliorer la résilience du réseau, notamment la mise à niveau de la capacité des voies et des initiatives liées à la technologie de l'information, 0,4 G\$ à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 41 locomotives de grande puissance neuves et de 1449 nouveaux wagons-trémies à céréales, et 0,1 G\$ à la mise en œuvre de la commande intégrale des trains (CIT), le système de technologie en matière de sécurité exigé par le Congrès des États-Unis.

Acquisitions et cessions

Au deuxième trimestre de 2020, la Compagnie a adopté un plan et procède maintenant à la mise en vente, pour des activités ferroviaires continues, de certaines lignes non essentielles représentant environ

850 milles dans le Wisconsin, au Michigan et en Ontario, qui répondent aux critères de classification à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Par conséquent, une perte de 486 M\$ (363 M\$ après impôts) a été comptabilisée afin d'ajuster la valeur comptable de ces actifs de voie et de chemin de roulement en fonction de leur prix de vente estimatif.

Le 6 avril 2020, le *Surface Transportation Board* (STB) a communiqué sa décision d'approuver sous condition l'acquisition de la ligne ferroviaire Massena de CSX Corporation (« CSX »), pour laquelle la Compagnie a annoncé le 29 août 2019 qu'une entente avait été conclue. Le 6 juin 2020, le CN et CSX ont sollicité auprès du STB le retrait de sa condition qui oblige les parties à proposer une modification du contrat de vente de la ligne en vue de la révision par le STB. La décision du STB concernant cette requête n'a toujours pas été rendue. L'acquisition représente plus de 220 milles de voie entre Valleyfield (Québec) et Woodard (New York); elle permettra au CN de continuer à élargir son réseau et de promouvoir des solutions de chaîne d'approvisionnement additionnelles.

Initiatives en matière de gestion financière

Le 28 janvier 2020, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui permet le rachat jusqu'à concurrence de 16 millions d'actions ordinaires entre le 1^{er} février 2020 et le 31 janvier 2021. Le CN a suspendu ses activités de rachat d'actions entre la fin mars 2020 et janvier 2021, compte tenu du contexte économique découlant de la pandémie.

La Compagnie a un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes sont garantis par la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. Le montant maximal total sur le principal de papier commercial qui pourrait être émis est de 2,0 G\$, ou l'équivalent en dollars US, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui sont assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offrent à la Compagnie une option de financement souple, et ils peuvent être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Au 31 décembre 2020, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 56 M\$ (44 M\$ US). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 0,13 %.

La Compagnie a une entente qui prévoit la vente, à des fiduciaires non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Le 27 février 2020, la Compagnie a prolongé de deux ans la durée de cette entente, soit jusqu'au 1^{er} février 2023. Le programme de titrisation des débiteurs fournit à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie. Au 31 décembre 2020, la Compagnie n'avait aucun emprunt aux termes du programme de titrisation des débiteurs.

La Compagnie a une facilité de crédit renouvelable non garantie auprès d'un consortium de prêteurs, qui peut être utilisée pour les besoins généraux de la Compagnie, y compris à titre de garantie pour ses programmes de papier commercial. La facilité de crédit renouvelable de 2,0 G\$ de la Compagnie est composée d'une tranche de 1,0 G\$ échéant le 5 mai 2022 et d'une tranche de 1,0 G\$ échéant le 5 mai 2024. Sous réserve de l'approbation de chacun des prêteurs, la Compagnie a l'option d'augmenter la facilité d'une somme supplémentaire de 500 M\$ pendant sa durée et de demander une prolongation une fois par an pour maintenir la durée des tranches respectives de trois ans et cinq ans. La facilité de crédit

permet de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit pour les titres d'emprunt du CN. En 2020, la Compagnie a emprunté 100 M\$ et a remboursé 100 M\$ aux termes de cette facilité. Au 31 décembre 2020, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de cette facilité de crédit renouvelable.

Le 27 mars 2020, la Compagnie a conclu une entente de facilité de crédit renouvelable de 250 M\$ d'une durée d'un an. La facilité de crédit peut être utilisée à des fins de fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Compagnie et permet de faire des emprunts à divers taux d'intérêt, majorés d'une marge. Le 19 mai 2020, la Compagnie a conclu un complément à l'entente originale afin de hausser la facilité de crédit à 390 M\$. Au 31 décembre 2020, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de cette facilité de crédit renouvelable, et aucun retrait n'a été effectué en 2020.

Les deux ententes de facilité de crédit comportent une clause restrictive financière qui limite le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale et que la Compagnie respecte.

La Compagnie a conclu une entente de facilité de crédit à terme non renouvelable de 300 M\$ US pour financer ou refinancer l'achat de matériel, qui pouvait être utilisée jusqu'au 31 mars 2020. Le 27 mars 2020, la Compagnie a conclu des compléments de prêt à l'entente originale pour un capital supplémentaire de 310 M\$ US, qui peut être utilisé jusqu'au 31 mars 2021. Les prêts à terme consentis en vertu de cette facilité ont une durée de 20 ans, portent intérêt à un taux variable, sont remboursables par versements trimestriels égaux, sont remboursables par anticipation à tout moment sans pénalité et sont garantis par le matériel roulant. Le 3 février 2020, la Compagnie a émis un prêt d'équipement de 300 M\$ US (397 M\$) en vertu de cette facilité et a remboursé 11 M\$ US (15 M\$) en 2020. Au 31 décembre 2020, la Compagnie avait des emprunts en cours s'élevant à 289 M\$ US (368 M\$), au taux d'intérêt de 0,87 %, et disposait de 310 M\$ US en vertu de cette facilité de crédit non renouvelable.

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 11 juin 2020, la Compagnie a prolongé la durée de certaines ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2023. Les ententes ont été conclues avec différentes banques relativement à l'obligation de la Compagnie de fournir des lettres de crédit dans le cours normal des affaires. En vertu de ces ententes, la Compagnie peut, de temps à autre, fournir des garanties, sous forme de trésorerie ou d'équivalents, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises. Au 31 décembre 2020, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 421 M\$ en vertu des facilités engagées sur un montant total disponible de 492 M\$ et de 165 M\$ en vertu des facilités non engagées. Au 31 décembre 2020, des montants de 424 M\$ et de 100 M\$ étaient donnés en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées, respectivement, et sont comptabilisés au poste Liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions.

Le 1^{er} mai 2020, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 2,45 % échéant en 2050 d'un capital de 600 M\$ US (837 M\$) pour un produit net de 810 M\$.

Le 26 janvier 2021, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités permettant le rachat jusqu'à concurrence de 14 millions

Notice annuelle 2020

d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1^{er} février 2021 et le 31 janvier 2022. En vertu de cette nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités, la Compagnie devrait recommencer à racheter des actions au cours du premier trimestre de 2021.

Conventions collectives importantes

Effectif au Canada

Aucune convention collective importante n'est renégociable à l'heure actuelle au Canada. 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 1^{er} février 2021, les conventions collectives régissant les employés de métier non itinérants et itinérants de la Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), des sociétés de l'Illinois Central Corporation (ICC), des sociétés de la Wisconsin Central Ltd. (WC) et de la Bessemer & Lake Erie Railroad Company (BLE) ainsi que les conventions collectives régissant tous les employés de la Pittsburgh and Conneaut Dock Company (PCD) ont été ratifiées. Les ententes établies contiennent diverses dispositions de moratoires, qui maintiennent le statu quo en ce qui concerne chaque entente pendant la durée de ces moratoires. Quand des négociations sont en cours, les modalités des conventions existantes continuent généralement de s'appliquer jusqu'à la conclusion de nouvelles ententes ou jusqu'à l'achèvement des processus prévus en vertu de la *Railway Labor Act*.

Les négociations syndicales relatives aux conventions collectives régissant les employés non itinérants et itinérants des chemins de fer de classe I aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale avec le secteur, et la GTW, l'ICC, la WC et la BLE y participent actuellement, à l'exception de deux groupes d'employés de la PCD comptant moins de 35 employés. La prochaine ronde de négociations nationales est commencée.

Points saillants de 2019

Changement à la direction

Le 21 mai 2019, le CN a annoncé le départ à la retraite de Mike Cory, qui occupait le poste de vice-président exécutif et chef de l'exploitation de la Compagnie, et la nomination de Robert Reilly au poste de vice-président exécutif et chef de l'exploitation.

Le 19 novembre 2019, le CN a annoncé que Michael Foster quitterait la Compagnie le 29 novembre 2019 et que Robert Reilly, vice-président exécutif et chef de l'exploitation, assumerait dans l'intérim la direction des services informatiques et de la technologie de la Compagnie, pendant que celle-ci mène une recherche à l'échelle mondiale en vue de nommer un chef des services informatiques et de la technologie.

Initiatives stratégiques et dépenses en immobilisations

En 2019, la Compagnie a mené à bien un programme record de dépenses en immobilisations et a investi environ 3,9 G\$, dont 1,6 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité du réseau, surtout l'infrastructure des voies. Les dépenses en immobilisations du CN comprenaient également 1,2 G\$ affectés aux initiatives stratégiques visant à accroître la capacité, à soutenir la croissance et à améliorer la résilience du réseau, notamment la mise à niveau de la capacité des voies et des initiatives liées à la technologie de l'information, 0,9 G\$ à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 154 locomotives de grande puissance neuves et de 560 wagons-trémies à céréales neufs, et 0,2 G\$ à la mise en œuvre de la commande intégrale des trains (« CIT »), la technologie en matière de sécurité exigée par le Congrès des États-Unis.

La Compagnie considère que la technologie est un élément névralgique de son programme stratégique. En 2019, la Compagnie a entrepris le déploiement de plusieurs initiatives technologiques sur le réseau du CN, notamment l'inspection automatisée des wagons, l'inspection automatisée de la voie et des trousseaux d'applications mobiles pour le personnel itinérant.

Le CN est déterminé à assurer la sécurité de son personnel, des collectivités où il exerce ses activités et de l'environnement. Le souci de la sécurité est présent dans chaque aspect des activités du CN. L'amélioration à long terme de la Compagnie en matière de sécurité tient à des investissements majeurs continus dans l'infrastructure, à des processus de sécurité rigoureux et aux efforts axés sur la formation du personnel et la sensibilisation à la sécurité. Le CN continue de renforcer sa culture de la sécurité en investissant largement dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel.

Acquisitions et cessions

Le 2 décembre 2019, après avoir respecté toutes les exigences de clôture, la Compagnie a fait l'acquisition de la division de transport intermodal à température contrôlée de H&R Transport Limited (« H&R »), une entreprise albertaine. L'acquisition permettra au CN d'accroître sa présence sur le marché du transport des marchandises des clients en offrant davantage de solutions de chaîne d'approvisionnement ferroviaire de bout en bout à une plus grande diversité de clients. Depuis la date d'acquisition du 2 décembre 2019, les résultats d'exploitation de H&R sont inclus dans les résultats d'exploitation de la Compagnie. Les produits d'exploitation de H&R sont inclus dans les produits marchandises ferroviaires dans le groupe marchandises de l'Intermodal.

Le 29 août 2019, la Compagnie a annoncé la conclusion d'une entente visant l'acquisition de la ligne ferroviaire Massena de CSX Corporation, ce qui représente plus de 220 milles de voie entre Valleyfield (Québec) et Woodard (New York). L'acquisition permet au CN de continuer à élargir son réseau et de promouvoir des solutions d'approvisionnement additionnelles. L'acquisition demeure conditionnelle à un examen réglementaire.

Le 20 mars 2019, après avoir respecté toutes les exigences de clôture, la Compagnie a fait l'acquisition du Groupe TransX (« TransX »), établi au Manitoba. TransX offre divers services de transport et de logistique, notamment le transport intermodal, les envois en camions complets, les envois de détail et les

services spécialisés. L'acquisition permet au CN de renforcer ses activités intermodales, d'accroître sa capacité et de promouvoir des solutions de chaîne d'approvisionnement additionnelles afin de continuer à créer de la valeur pour ses clients. Depuis la date d'acquisition du 20 mars 2019, les résultats d'exploitation de TransX sont inclus dans les résultats d'exploitation de la Compagnie. Les produits d'exploitation de TransX sont inclus dans les produits marchandises ferroviaires dans le groupe marchandises de l'Intermodal.

Initiatives en matière de gestion financière

Le 29 janvier 2019, le Conseil d'administration a approuvé une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 22 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1^{er} février 2019 et le 31 janvier 2020, au prix courant du marché, plus les frais de courtage, ou à tout autre prix pouvant être autorisé par la Bourse de Toronto.

La Compagnie a un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes sont garantis par la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. À compter du 5 mai 2019, le montant maximal total sur le principal de papier commercial qui pourrait être émis est passé de 1,8 G\$ à 2,0 G\$, ou l'équivalent en dollars US, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui sont assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offrent à la Compagnie une option de financement souple, et ils peuvent être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Au 31 décembre 2019, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 1 277 M\$ (983 M\$ US). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 1,77 %.

La Compagnie a une entente, échéant le 1^{er} février 2021, qui prévoit la vente, à des fiduciaires non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Au 31 décembre 2019, les emprunts sous forme de titrisation des débiteurs de la Compagnie s'élevaient à 200 M\$, garantis par et limités à 224 M\$ de débiteurs. Le programme de titrisation des débiteurs fournit à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie.

La Compagnie a une facilité de crédit renouvelable non garantie auprès d'un consortium de prêteurs, qui peut être utilisée pour les besoins généraux de la Compagnie, y compris à titre de garantie pour ses programmes de papier commercial. Le 15 mars 2019, l'entente de facilité de crédit renouvelable de la Compagnie a été modifiée afin de prolonger la durée de la facilité de crédit d'une année et elle a été augmentée de 1,8 G\$ à 2,0 G\$ à compter du 5 mai 2019. La facilité de crédit modifiée de 2,0 G\$ est composée d'une tranche de 1,0 G\$ échéant le 5 mai 2022 et d'une tranche de 1,0 G\$ échéant le 5 mai 2024. En vertu de la facilité de crédit modifiée, la Compagnie a la possibilité de demander une prolongation une fois par année pour maintenir la durée des tranches respectives de trois ans et de cinq ans, sous réserve de l'approbation de chacun des prêteurs. La clause accordéon, qui prévoit une somme supplémentaire de 500 M\$ de crédit en vertu de la facilité, demeure inchangée. L'entente de facilité de crédit comporte les dispositions habituelles qui sont essentiellement inchangées par la modification. La facilité de crédit permet de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit pour les titres d'emprunt du CN. L'entente de facilité de crédit comporte une clause restrictive financière qui limite le montant de la dette par rapport à

la capitalisation totale, et avec laquelle la Compagnie est en conformité. Au 31 décembre 2019, la Compagnie n'avait aucune dette en cours en vertu de sa facilité de crédit renouvelable et aucun retrait n'a été effectué au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2019.

Le 25 juillet 2019, la Compagnie a conclu une entente de facilité de crédit à terme non renouvelable d'un capital maximal de 300 M\$ US, garanti par le matériel roulant, qui peut être utilisée au cours de la période allant du 25 juillet 2019 au 31 mars 2020. Les prêts à terme consentis en vertu de cette facilité ont une durée de 20 ans, portent intérêt à un taux variable et sont remboursables par anticipation sans pénalité. La facilité de crédit peut être utilisée pour financer ou refinancer l'achat de matériel. Au 31 décembre 2019, la Compagnie n'avait aucune dette en cours en vertu de sa facilité de crédit renouvelable et aucun retrait n'a été effectué au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2019. Le 24 janvier 2020, la Compagnie a demandé un emprunt de 300 M\$ US en vertu de sa facilité de crédit non renouvelable. On prévoit que les fonds seront reçus le 3 février 2020.

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 15 mars 2019, la Compagnie a prolongé la durée des ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2022. Les ententes ont été conclues avec différentes banques relativement à l'obligation de la Compagnie de fournir des lettres de crédit dans le cours normal des affaires. En vertu des ententes, la Compagnie peut, de temps à autre, fournir des garanties, sous forme de trésorerie ou d'équivalents de trésorerie, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises. Au 31 décembre 2019, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 424 M\$ en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées sur un montant total disponible de 459 M\$ et de 149 M\$ en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales non engagées. Au 31 décembre 2019, des montants de 429 M\$ et de 90 M\$ étaient donnés en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées, respectivement, et sont comptabilisés au poste Liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions.

Le 8 février 2019, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers canadiens des billets à 3,00 % échéant en 2029 d'un capital de 350 M\$ et des billets à 3,60 % échéant en 2049 d'un capital de 450 M\$, pour un produit net total de 790 M\$.

Le 1^{er} novembre 2019, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers canadiens des billets à 3,05 % échéant en 2050 d'un capital de 450 M\$, pour un produit net de 443 M\$.

Conventions collectives importantes

Effectif au Canada

Le 5 février 2019, la convention collective avec le Syndicat des Métallos, qui représente les agents d'entretien de la voie et ouvriers de pont, a été ratifiée par ses membres. La convention collective est ainsi renouvelée pour une durée de cinq ans et expirera le 31 décembre 2023.

Notice annuelle 2020

Le 31 janvier 2020, les conventions collectives avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) ont été ratifiées par ses membres, ce qui a eu pour effet de renouveler les conventions pour une durée de trois ans, rétroactivement au 23 juillet 2019.

Le 10 mai 2019, les conventions collectives de trois unités de négociation d'Unifor, soient celles qui régissent le personnel de bureau et de l'intermodal et d'autres catégories, ont été ratifiées par leurs membres. Les conventions collectives sont ainsi renouvelées pour une durée de 45 mois et expireront le 31 décembre 2022. À la suite du rejet, le 10 mai 2019, de l'accord de principe conclu avec Unifor en vue de renouveler la convention collective régissant les tractionnaires, un accord révisé a été ratifié par les membres le 2 octobre 2019. La convention collective est ainsi renouvelée jusqu'au 31 décembre 2023.

Le 14 juin 2019, la convention collective avec la CFTC régissant les contrôleurs de la circulation ferroviaire a été ratifiée par ses membres. La convention collective est ainsi renouvelée pour une durée de quatre ans et expirera le 31 décembre 2022.

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 31 janvier 2020, les conventions collectives régissant tous les employés de métier non itinérants et itinérants de la Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), des sociétés de l'Illinois Central Corporation (ICC), des sociétés de la Wisconsin Central Ltd. (WC) et de la Bessemer & Lake Erie Railroad Company (BLE) ainsi que les conventions collectives régissant tous les employés de la Pittsburgh and Conneaut Dock Company (PCD) ont été ratifiées. L'entente de principe relative à la convention collective qui régit les manœuvres de la PCD représentés par le Syndicat des Métallos a été conclue le 23 décembre 2019 et a été ratifiée par ses membres le 27 décembre 2019. Les ententes établies contiennent diverses dispositions de moratoires, qui maintiennent le statu quo en ce qui concerne chaque entente pendant la durée de ces moratoires. Quand des négociations sont en cours, les dispositions des conventions existantes continuent généralement de s'appliquer jusqu'à la conclusion de nouvelles ententes ou jusqu'à l'achèvement des processus prévus en vertu de la *Railway Labor Act*.

Les négociations syndicales des chemins de fer de classe I aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale avec le secteur, auxquelles la GTW, l'ICC, la WC et la BLE participent actuellement pour les conventions collectives régissant tous les employés non itinérants et itinérants. La prochaine ronde de négociations à l'échelle nationale a débuté.

Points saillants de 2018

Changement à la direction

Le 5 mars 2018, le CN a annoncé le départ de Luc Jobin de son poste de président-directeur général (« PDG ») de la Compagnie ainsi que la nomination de Jean-Jacques Ruest, vice-président exécutif et chef du Marketing, au poste de PDG par intérim. Le 24 juillet 2018, la Compagnie a annoncé que Jean-Jacques Ruest avait été nommé PDG et membre du Conseil d'administration de la Compagnie.

Initiatives stratégiques et dépenses en immobilisations

En 2018, les réinvestissements massifs dans les activités du CN ont mené à un programme record de 3,5 G\$ de dépenses en immobilisations, dont 1,6 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité du réseau, surtout l'infrastructure des voies. Les dépenses en immobilisations du CN comprenaient également 1,0 G\$ affectés aux initiatives stratégiques visant à accroître la capacité, à soutenir la croissance et à améliorer la résilience du réseau, notamment la mise à niveau de la capacité des voies et des initiatives liées à la technologie de l'information, 0,5 G\$ à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 500 wagons à support central neufs et de 65 locomotives de grande puissance neuves, et 0,4 G\$ à la mise en œuvre de la CIT, la technologie en matière de sécurité exigée par le Congrès des États-Unis.

Dans le cadre de son programme de dépenses en immobilisations de 2018, le CN a mené à bien des initiatives importantes pour accroître la capacité et améliorer la résilience du réseau, comme des projets d'expansion de l'infrastructure des voies et des investissements dans des gares de triage. La mise en service de cette infrastructure élargie, principalement au deuxième semestre, a donné au CN la capacité de soutenir la croissance des volumes dans ses corridors clés entre la côte ouest et Chicago. La Compagnie a amélioré la fluidité du réseau avec l'achèvement de ces projets ainsi qu'avec la qualification de nouvelles équipes de train et l'ajout de nouvelles locomotives et de nouveau matériel.

En raison de la forte demande dans plusieurs groupes marchandises et de la capacité accrue de la Compagnie, en 2018, le chiffre d'affaires du CN a augmenté d'environ 1,3 G\$ avec une hausse de 10 % des produits d'exploitation et de 5 % des volumes pour ce qui est des tonnes-milles commerciales (TMC), par rapport à l'exercice précédent.

Acquisitions et cessions

Le 6 avril 2018, la Compagnie a conclu la vente d'un terrain situé à Calgary, en Alberta, à l'exclusion de la voie et du chemin de roulement, pour un produit en espèces de 39 M\$. La transaction a donné lieu à un gain de 39 M\$ (34 M\$ après impôts) qui a été comptabilisé dans le poste Autres produits à cette date.

Le 9 avril 2018, la Compagnie a conclu le transfert de son contrat de location-acquisition des installations affectées aux services ferroviaires voyageurs à Montréal, au Québec, et des intérêts qu'elle détenait dans des ententes d'exploitation ferroviaire connexes, pour un produit en espèces de 115 M\$. La transaction a donné lieu à un gain de 184 M\$ (156 M\$ après impôts) qui a été comptabilisé dans le poste Autres produits à cette date. Le gain tenait compte de l'écart entre la valeur comptable nette de l'actif et le

produit en espèces, de l'extinction de l'obligation du contrat de location-acquisition, ainsi que de la comptabilisation d'un gain précédemment reporté d'une opération de cession-bail.

Le 5 septembre 2018, la Compagnie a conclu la vente d'une propriété située à Montréal, au Québec, pour un produit en espèces de 40 M\$. La transaction a donné lieu à un gain de 36 M\$ (32 M\$ après impôts) qui a été comptabilisé dans le poste Autres produits à cette date.

Le 30 octobre 2018, la Compagnie a conclu une entente pour l'acquisition de TransX. TransX offre divers services de transport et de logistique, notamment le transport intermodal, les envois en camions complets, les envois de détail et les services spécialisés. Cette acquisition permet à la Compagnie de renforcer ses activités intermodales et d'offrir à ses clients des options de transport qui donnent de la souplesse à la chaîne d'approvisionnement.

Initiatives en matière de gestion financière

Le 23 octobre 2018, le Conseil d'administration a approuvé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui permettait le rachat d'une tranche maximale de 5,5 millions d'actions ordinaires, sur une période de trois mois, entre le 30 octobre 2018 et le 31 janvier 2019, au cours en vigueur sur les marchés, plus les frais de courtage, ou à tout autre prix pouvant être autorisé par la Bourse de Toronto. Le CN a lancé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités d'une durée de trois mois afin de coordonner toutes les décisions relatives à l'affectation de capitaux, incluant les dividendes et les dépenses en immobilisations, pour permettre à la Compagnie de fournir des indications détaillées en janvier 2019. La Compagnie a racheté un total de 4,1 millions d'actions ordinaires en vertu de ce programme.

La Compagnie a un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes sont garantis par la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. Au 5 mai 2018, le montant maximal total sur le principal de papier commercial qui pourrait être émis est passé de 1,3 G\$ à 1,8 G\$, ou à l'équivalent en dollars US, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui sont assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offrent à la Compagnie une option de financement souple, et ils peuvent être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Au 31 décembre 2018, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 1 175 M\$ (862 M\$ US). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 2,47 %.

La Compagnie a une entente qui prévoit la vente, à des fiduciaires non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Le 30 avril 2018, la Compagnie a prolongé de deux ans la durée de cette entente, soit jusqu'au 1^{er} février 2021. Au 31 décembre 2018, les emprunts sous forme de titrisation des débiteurs de la Compagnie s'élevaient à néant \$. Le programme de titrisation des débiteurs fournit à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie.

La Compagnie a une facilité de crédit renouvelable non garantie auprès d'un consortium de prêteurs, qui peut être utilisée pour les besoins généraux de la Compagnie, y compris à titre de garantie pour ses programmes de papier commercial. Le 15 mars 2018, l'entente de facilité de crédit renouvelable de la

Compagnie a été modifiée afin de prolonger la durée de la facilité de crédit d'une année et elle a été augmentée de 1,3 G\$ à 1,8 G\$, à compter du 5 mai 2018. La facilité de crédit modifiée de 1,8 G\$ est composée d'une tranche de 900 M\$ échéant le 5 mai 2021 et d'une tranche de 900 M\$ échéant le 5 mai 2023. La clause accordéon, qui prévoit une somme supplémentaire de 500 M\$ de crédit en vertu de la facilité, ainsi que l'option de prolonger la durée d'une année supplémentaire à chaque date anniversaire, sous réserve de l'approbation de chacun des prêteurs, est demeurée inchangée. L'entente de facilité de crédit comporte les dispositions habituelles qui sont essentiellement inchangées par la modification. La facilité de crédit permet de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le London Interbank Offered Rate, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit pour les titres d'emprunt du CN. L'entente de facilité de crédit comporte une clause restrictive financière qui limite le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale, et avec laquelle la Compagnie est en conformité. Au 31 décembre 2018, la Compagnie n'avait aucune dette en cours en vertu de sa facilité de crédit renouvelable et aucun retrait n'a été effectué au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2018.

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 15 mars 2018, la Compagnie a prolongé la durée des ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2021. Les ententes ont été conclues avec différentes banques relativement à l'obligation de la Compagnie de fournir des lettres de crédit dans le cours normal des affaires. En vertu des ententes, la Compagnie peut, de temps à autre, fournir des garanties, sous forme de trésorerie ou d'équivalents de trésorerie, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises. Au 31 décembre 2018, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 410 M\$ en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées sur un montant total disponible de 447 M\$ et de 137 M\$ en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales non engagées. Au 31 décembre 2018, des montants de 408 M\$ et de 80 M\$ étaient donnés en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées, respectivement, et sont comptabilisés au poste Liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions.

Le 13 février 2018, la Compagnie a déposé un nouveau prospectus préalable auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières du Canada ainsi qu'une déclaration d'enregistrement auprès de la SEC, en vertu desquels le CN peut émettre des titres d'emprunt d'un capital maximal de 6,0 G\$ sur les marchés financiers canadiens et américains au cours des 25 mois à compter de la date de dépôt. Ce prospectus préalable et cette déclaration d'enregistrement ont remplacé le prospectus préalable et la déclaration d'enregistrement précédents qui ont expiré le 6 février 2018. Le CN a affecté le produit net tiré de la vente de titres d'emprunt aux termes de ce prospectus préalable et de cette déclaration d'enregistrement aux fins générales de l'entreprise, y compris au remboursement par anticipation et au refinancement de titres d'emprunt en circulation, à des rachats d'actions, à des acquisitions et à d'autres occasions d'affaires.

Le 6 février 2018, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement précédents, datés du 5 janvier 2016, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 2,40 % échéant en 2020 d'un capital de 300 M\$ US (374 M\$) et des billets à 3,65 % échéant en 2048 d'un capital de 600 M\$ US (749 M\$), pour un produit net total de 1 106 M\$.

Notice annuelle 2020

Le 31 juillet 2018, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement, datés du 13 février 2018, la Compagnie a émis sur les marchés financiers canadiens des billets à 3,20 % échéant en 2028 d'un capital de 350 M\$ et des billets à 3,60 % échéant en 2048 d'un capital de 450 M\$, pour un produit net total de 787 M\$.

Le 30 août 2018, la Compagnie a remboursé ses billets à 5,55 % en circulation échéant en 2019 d'un capital de 550 M\$ US pour 558 M\$ US (720 M\$), ce qui a donné lieu à une perte de 8 M\$ US (10 M\$) qui a été comptabilisée dans le poste Autres produits.

Le 7 novembre 2018, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement, datés du 13 février 2018, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 4,45 % échéant en 2049 d'un capital de 650 M\$ US (854 M\$), pour un produit net total de 845 M\$.

Le produit de ces émissions de titres d'emprunt a été affecté aux besoins généraux de la Compagnie, notamment au remboursement par anticipation et au refinancement de titres d'emprunt en circulation et pour les rachats d'actions.

Conventions collectives importantes

Effectif au Canada

Le 23 mai 2018, la convention collective avec la CFTC, qui régit environ 1 800 mécaniciens de locomotive, a été ratifiée par ses membres. La convention collective est ainsi renouvelée pour une durée de cinq ans et expirera le 31 décembre 2022.

En septembre 2018, les avis de négociation en vue du renouvellement des conventions collectives, qui ont expiré le 31 décembre 2018, ont été donnés à la CFTC, qui représente environ 200 contrôleurs de la circulation ferroviaire, au Syndicat des Métallos, qui représente quelque 2 900 agents d'entretien de la voie et ouvriers de pont, et à Unifor, qui représente près de 2 100 membres du personnel d'atelier.

La convention collective avec Unifor a été renouvelée pour une période de quatre ans et expirera le 31 décembre 2022; elle a été ratifiée par ses membres le 30 janvier 2019.

Le 19 décembre 2018, le CN et le Syndicat des Métallos ont conclu un accord de principe en vue du renouvellement de cette convention collective; il a été ratifié par ses membres le 5 février 2019.

En vertu du *Code canadien du travail*, loi qui régit les relations de travail du secteur ferroviaire canadien, les conventions collectives restent en vigueur jusqu'à la conclusion par les parties d'une entente de renouvellement ou jusqu'à l'épuisement de tous les mécanismes de règlement des différends prévus dans le Code.

Effectif aux États-Unis

En date du 1^{er} février 2019, la Compagnie avait conclu des ententes avec des unités de négociation représentant toute la main-d'œuvre syndiquée de la GTW, des sociétés de l'ICC, des sociétés de la WC, de la BLE et de la PCD. Les ententes établies contiennent diverses dispositions de moratoires, qui maintiennent le statu quo en ce qui concerne chaque entente pendant la durée de ces moratoires. Quand des négociations sont en cours, les dispositions des conventions existantes continuent généralement de s'appliquer jusqu'à la conclusion de nouvelles ententes ou jusqu'à l'achèvement des processus prévus en vertu de la *Railway Labor Act*.

Les négociations syndicales des chemins de fer de classe I aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale avec le secteur, auxquelles la GTW, l'ICC, la WC et la BLE ont participé pour les conventions collectives régissant les employés non itinérants. Ces négociations à l'échelle nationale ont pris fin en 2018 avec l'établissement des conventions collectives qui remplacent les précédentes pour tous les syndicats de chemin de fer, y compris tous les employés de métier non itinérants du CN. Les conventions collectives régissant les employés itinérants de la GTW, de l'ICC, de la WC et de la BLE ainsi que tous les employés de la PCD continuent d'être négociées à l'échelle locale (par compagnie). Le CN avait ratifié des ententes avec douze des dix-huit unités de négociation qui représentent environ 1 600 des employés de métier itinérants du CN. Les six conventions collectives restantes, qui régissent environ 1 750 employés de métier itinérants et les employés de la PCD représentés par le Syndicat des Métallos, ont toutes été ratifiées par la suite au plus tard le 27 décembre 2019.

3.2 VUE D'ENSEMBLE DE LA STRATÉGIE

Pour une analyse des développements prévus pour 2020, prière de se reporter à la rubrique intitulée « Vue d'ensemble de la stratégie », aux pages 3 à 9 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes. On peut trouver ce rapport sur le site SEDAR à www.sedar.com, sur le site Web de la SEC par l'intermédiaire du site EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs.

RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

4.1 APERÇU

Le CN exerce ses activités dans les domaines du transport ferroviaire et du transport connexe. Couvrant le Canada et les États-Unis, le réseau de 19 500 milles de parcours du CN est le seul réseau ferroviaire qui relie les côtes est et ouest du Canada au sud des États-Unis. Le vaste réseau du CN et ses points de correspondance efficaces avec tous les chemins de fer de classe I donnent à ses clients l'accès au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Essentiel à l'économie, aux clients et aux collectivités qu'il dessert, le CN achemine annuellement en toute sécurité plus de 300 millions de tonnes de marchandises pour le compte d'exportateurs, d'importateurs, de détaillants, d'agriculteurs et de fabricants. Le CN et ses filiales contribuent à la prospérité des collectivités et au commerce durable depuis 1919. Le CN maintient son engagement à l'égard des programmes de responsabilité sociale et de l'environnement.

Les produits marchandises du CN sont tirés de sept groupes marchandises qui représentent un éventail diversifié et équilibré de marchandises transportées entre des origines et des destinations très variées. Cette diversification commerciale et géographique permet à la Compagnie de mieux faire face aux fluctuations économiques et améliore son potentiel de croissance. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020, le plus important groupe marchandises du CN a compté pour 27 % du total des produits d'exploitation. Sur le plan géographique, 16 % des produits d'exploitation sont liés au trafic intérieur américain, 31 % au trafic transfrontalier, 17 % au trafic intérieur canadien et 36 % au trafic d'outre-mer. La Compagnie est le transporteur à l'origine de plus de 85 % des marchandises qui circulent sur son réseau ainsi que le premier et le dernier transporteur de plus de 65 % des marchandises qui circulent sur son réseau, et peut ainsi profiter d'avantages du point de vue du service et tirer parti de nouvelles occasions d'utiliser efficacement ses actifs.

Les produits d'exploitation générés par la Compagnie au cours de l'année subissent l'influence des conditions climatiques saisonnières, de la conjoncture économique générale, de la demande cyclique du transport ferroviaire et des forces de la concurrence sur le marché du transport. Les charges d'exploitation reflètent les répercussions des volumes de marchandises, des conditions climatiques saisonnières, des coûts liés à la main-d'œuvre, du prix du carburant et des initiatives de productivité de la Compagnie.

4.2 GROUPES MARCHANDISES

Pour obtenir une description des groupes marchandises du CN et de leurs principaux marchés, de même que certaines données choisies relatives aux produits d'exploitation, aux tonnes-milles commerciales et aux wagons complets acheminés, prière de se reporter aux pages 16 à 21 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

4.3 SITUATION CONCURRENTIELLE

Pour une analyse de la situation concurrentielle dans laquelle le CN exerce ses activités, prière de se reporter à la section « Concurrence » sous « Risques commerciaux », à la page 53 du Rapport de gestion, qui est intégrée par renvoi aux présentes.

4.4 MAIN-D'ŒUVRE

Au 31 décembre 2020, l'effectif du CN se chiffrait à 24 381 employés, dont 18 209 étaient syndiqués.

Pour une analyse des négociations syndicales du CN, prière de se reporter à la section intitulée « Négociations syndicales » sous « Risques commerciaux », aux pages 54 et 55 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

4.5 POLITIQUES SOCIALES

Outre sa Politique d'équité en emploi (effectif canadien) et sa politique intitulée Equal Employment Opportunity Policy, ou politique sur l'égalité des chances (effectif américain), le CN est doté d'une Politique en matière de droits de la personne exhaustive et d'une Politique sur le milieu de travail sans harcèlement qui s'appliquent à tous les membres de son personnel canadien ainsi que d'une politique intitulée Prohibited Harassment, Discrimination and Anti-Retaliation Policy, ou politique interdisant le harcèlement, la discrimination et les mesures de représailles, qui s'applique à son personnel américain. Ces politiques traduisent l'engagement du CN à veiller à ce qu'aucun harcèlement ni aucune discrimination ne soient exercés à l'endroit d'employés ou de postulants pour des motifs liés à la religion, à la race, au sexe, à l'origine nationale, à une déficience ou pour tout autre motif interdit par une loi, une ordonnance ou un règlement. Les politiques portent sur les pratiques de recrutement, de sélection et de rémunération ainsi que sur les conditions et le milieu de travail. Les vice-présidents de la Compagnie ont tous reçu pour mandat de veiller à l'application de ces politiques et de s'assurer que toutes les méthodes de travail y sont conformes. Un processus de traitement interne des plaintes a été mis sur pied, en vertu duquel toute personne visée par la Politique sur le milieu de travail sans harcèlement et par la Politique d'équité en emploi (effectif canadien) ou par l'Equal Employment Opportunity Policy and Prohibited Harassment, Discrimination and Anti-Retaliation Policy (effectif américain) peut communiquer avec la première directrice ou le premier directeur des Ressources humaines ou avec la directrice ou le directeur des Ressources humaines, qui s'occupera de la plainte. Le membre du personnel peut également téléphoner au Centre des Ressources humaines, qui acheminera la plainte au cadre approprié des Ressources humaines afin qu'il s'en occupe, ou encore communiquer directement, de façon tout à fait confidentielle, avec l'ombudsman du CN. Dans le cadre de son engagement à offrir à tous les membres de son personnel un milieu de travail sécuritaire, sain et exempt de violence, le CN a mis en place une Politique sur la prévention de la violence en milieu de travail qui vise l'ensemble de son personnel. L'objectif de cette politique consiste à réitérer l'interdiction de violence en milieu de travail au CN et à indiquer la façon de signaler et de traiter les menaces, les actes et les risques de violence au travail.

4.6 RÉGLEMENTATION

Les activités de la Compagnie sont assujetties à des règlements tant au Canada qu'aux États-Unis. Un sommaire de ces règlements est fourni ci-dessous. Pour une analyse plus poussée des modifications législatives récentes et en cours et des autres modifications réglementaires au Canada et aux États-Unis, prière de se reporter à la section « Réglementation » sous « Risques commerciaux », aux pages 55 à 58 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

Afin de faciliter le transport continu des marchandises pendant la pandémie de COVID-19, les organismes de réglementation des États-Unis et du Canada ont accordé des dérogations ou des exemptions aux compagnies ferroviaires à titre de mesures d'allègement relativement à l'application stricte de certains règlements. Ces mesures d'allègement ont été mises en œuvre pour faciliter la distanciation sociale et le respect d'autres contraintes liées à la pandémie de COVID-19 qui auraient empêché les compagnies ferroviaires de se conformer aux exigences des dispositions existantes.

Réglementation économique – Canada

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont assujetties à la réglementation économique de l'Office des transports du Canada (« Office ») en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (« LTC ») qui offre certains recours en matière de prix et de service, comme l'arbitrage, les tarifs d'interconnexions pour les longues distances et l'interconnexion obligatoire. Elle régleme aussi le revenu admissible maximal pour le transport des grains réglementés, les frais relatifs aux services connexes et les différends relatifs au bruit. En outre, diverses opérations commerciales de la Compagnie doivent faire l'objet d'approbations réglementaires préalables et comportent les risques et les incertitudes connexes, et la Compagnie est soumise au contrôle gouvernemental relativement aux questions de tarifs, de services et de pratiques commerciales.

L'arbitrage s'applique aux différends concernant les tarifs, qui surviennent entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer. Dans le cadre de cet arbitrage, un arbitre choisit entre l'offre de tarifs et de service de l'expéditeur et celle du transporteur. Les dispositions régissant les interconnexions pour les longues distances peuvent être invoquées pour exiger qu'une compagnie de chemin de fer initiale établisse, pour un expéditeur ayant accès à un seul transporteur ferroviaire, un tarif couvrant le mouvement jusqu'au lieu de correspondance le plus proche avec un autre chemin de fer, établi par la LTC selon des tarifs commerciaux comparables. De plus, certaines expéditions ferroviaires de céréales destinées à l'exportation sont assujetties à un plafond de recettes gouvernemental, qui établit le revenu maximal admissible que les compagnies de chemin de fer ont le droit de toucher.

En sus des prix publiés en vertu des tarifs, la LTC permet l'existence de contrats confidentiels pouvant être négociés entre les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs dans le but d'établir les conditions générales et les prix visant les services. De plus, les compagnies de chemin de fer sont assujetties à des obligations quant au niveau de service à offrir, et les expéditeurs peuvent s'adresser à l'Office en cas de manquement. Les compagnies de chemin de fer sont aussi tenues, si un expéditeur le demande, de conclure une entente sur la manière dont elles s'acquitteront de leurs obligations en matière de service. En l'absence d'entente, l'expéditeur peut porter la question devant un arbitre afin qu'il rende une décision.

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer veut vendre des lignes ou en cesser l'exploitation, la LTC encourage la vente de ces lignes à d'autres compagnies de chemin de fer en vue de la continuation de l'exploitation et fournit un cadre pour la cessation d'exploitation de lignes. Les compagnies de chemin de fer ont l'obligation de publier un plan énumérant, pour les trois années suivantes, les lignes dont elles comptent cesser l'exploitation. Avant la cessation d'exploitation, la compagnie de chemin de fer doit faire connaître son intention de vendre la ligne en vue de la continuation de l'exploitation et, à défaut d'une manifestation d'intérêt, offrir de la vendre aux administrations fédérale, provinciales et municipales concernées de même qu'aux administrations de transport urbain. De façon générale, la durée maximale de l'ensemble de la procédure ne dépasse pas 24 mois. L'activité de la Compagnie est aussi assujettie à des dispositions en matière de sécurité et d'environnement ayant trait aux normes applicables aux voies et au matériel, au transport de matières dangereuses et aux évaluations environnementales de même qu'à certains règlements en matière de droit du travail, qui sont, à plusieurs égards, similaires si l'on compare la législation canadienne avec la législation américaine.

Réglementation économique – États-Unis

Les activités ferroviaires du CN aux États-Unis sont assujetties à la réglementation économique du *Surface Transportation Board* (« STB »). Le STB est à la fois un organisme d'arbitrage et de réglementation. Il a compétence sur certaines questions de prix et de service dans le secteur ferroviaire et sur les pratiques adoptées par les transporteurs. Il a également compétence sur les situations dans lesquelles un chemin de fer peut avoir accès au trafic et aux installations d'un autre chemin de fer et sur les modalités de cet accès, la construction, l'acquisition ou l'abandon de lignes, les regroupements ferroviaires et les dispositions de protection de la main-d'œuvre qui s'appliquent dans les cas qui précèdent. Il s'ensuit que diverses opérations commerciales de la Compagnie doivent faire l'objet d'approbations réglementaires préalables et que des aspects de ses pratiques en matière de prix de transport et de service peuvent être remises en question, avec les risques et les incertitudes que cela entraîne. Des propositions récentes dans des procédures entreprises par le STB sur un certain nombre de questions importantes restent en suspens. Pour obtenir plus de renseignements concernant ces procédures, prière de se reporter à la section « Réglementation – Réglementation économique – États-Unis » sous « Risques commerciaux », aux pages 55 et 56 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

La réglementation gouvernementale du secteur ferroviaire constitue un facteur important de la compétitivité et de la rentabilité des chemins de fer. La déréglementation de certains tarifs et services, en plus de la capacité de conclure des ententes confidentielles, en vertu de la *Staggers Rail Act of 1980* (« Staggers Act ») a conféré beaucoup plus de souplesse aux chemins de fer quant à leur réaction aux forces du marché et a eu pour effet l'instauration de tarifs très concurrentiels. Diverses parties ont tenté, et tentent toujours, de faire imposer de nouveau des contrôles gouvernementaux au secteur ferroviaire dans des domaines qui ont été déréglementés en totalité ou en partie par la Staggers Act. Des règlements supplémentaires, des modifications apportées à la réglementation et la reréglementation du secteur au moyen de mesures législatives, administratives, judiciaires ou autres pourraient avoir un effet important sur la Compagnie.

Réglementation sur la sécurité – Canada

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont assujetties à la réglementation sur la sécurité du ministre en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la portion ferroviaire d'autres lois et règlements relatifs à la sécurité, qui sont administrés par Transports Canada. La Compagnie peut être tenue de transporter des matières toxiques par inhalation en raison de ses obligations à titre de transporteur public, et de ce fait, est aussi soumise à une surveillance réglementaire supplémentaire au Canada. La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, aussi administrée par Transports Canada, établit les exigences de sécurité du transport des marchandises classées comme dangereuses et permet l'adoption de règlements visant la formation en matière de sécurité et la vérification des antécédents du personnel travaillant avec des marchandises dangereuses de même que l'élaboration d'un programme visant à exiger une habilitation de sécurité pour le transport de marchandises dangereuses, le suivi des marchandises dangereuses durant leur transport et l'établissement d'un plan d'intervention d'urgence.

En 2014, le nouveau *Règlement sur les passages à niveau* de Transports Canada en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* est entré en vigueur. Il précise les normes applicables aux nouveaux passages à

niveau et exige l'amélioration des passages à niveau existants afin qu'ils correspondent aux normes de sécurité de base, d'ici novembre 2021; les données sur la sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent fournir chaque année y sont également indiquées. La Compagnie s'est conformée aux exigences en matière d'information en fournissant aux administrations routières des renseignements spécifiques sur les passages à niveau publics. La Compagnie a également entrepris les travaux requis afin que les passages à niveau de son réseau soient conformes aux nouvelles normes. Le 4 janvier 2021, Transports Canada a informé le public de son intention de modifier le *Règlement sur les passages à niveau* afin que les passages à niveau à très faible risque n'aient pas à répondre à toutes les exigences du règlement. Transports Canada prévoit également reporter l'échéance de novembre 2021 d'un an pour les passages à niveau à haut risque et de trois ans pour tous les autres passages à niveau.

Le 26 avril 2017, le ministre a lancé l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui était initialement prévu pour 2018, et un comité de trois personnes a été mandaté pour procéder à l'examen. Le 31 mai 2018, le ministre a déposé le rapport du comité de trois personnes à la Chambre des communes.

Le nouveau règlement de Transports Canada visant à réduire le risque de terrorisme sur le réseau ferroviaire canadien, intitulé le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, a été adopté le 6 mai 2019 et entre en vigueur par étapes. Les dispositions selon lesquelles les transporteurs ferroviaires doivent effectuer des inspections de sûreté de certains véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses, signaler les menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté au Centre canadien d'urgence transport et désigner un coordonnateur ou une coordonnatrice de la sûreté ferroviaire, sont entrées en vigueur le 6 août 2019. Les exigences selon lesquelles tous les transporteurs ferroviaires sont tenus de jouer un rôle proactif dans les processus de planification de sûreté et de gestion des risques en matière de sûreté, en mettant en œuvre des séances de sensibilisation à la sécurité pour les membres du personnel, des plans de sécurité qui comprennent des mesures pour atténuer les risques cernés et des séances de formation sur la planification de la sécurité à l'intention des membres du personnel qui exécutent des tâches relatives au plan de sécurité ou aux marchandises dangereuses critiques pour la sûreté, sont entrées en vigueur le 1^{er} juin 2020. Le CN respecte ces exigences.

Le projet de loi C-49, qui est entré en vigueur le 23 mai 2018, comprend des dispositions qui modifient la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'interdire à une compagnie de chemin de fer d'exploiter du matériel ferroviaire, sauf si ce matériel est muni des appareils d'enregistrement réglementaires et que la compagnie enregistre les renseignements réglementaires, recueille les renseignements enregistrés et conserve les renseignements recueillis. Ces modifications ne sont pas encore en vigueur, car le *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* (« Règlement sur les EAVL ») qui définit leurs conditions a été publié par Transports Canada le 2 septembre 2020, mais n'entrera en vigueur que deux ans plus tard, soit le 2 septembre 2022. Selon le Règlement sur les EAVL, les compagnies ferroviaires seront tenues d'acquiescer et d'installer des systèmes d'EAVL dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du règlement. Le Règlement sur les EAVL présente également les spécifications techniques requises pour les systèmes d'EAVL, traite de la tenue des registres, présente des mesures de protection des renseignements personnels et précise la façon dont les compagnies ferroviaires peuvent accéder à l'information de manière aléatoire. La technologie d'EAVL favorisera la prévention des accidents et facilitera le déroulement des enquêtes afin de mieux comprendre les circonstances entourant les accidents.

Le 20 décembre 2018, le ministre a émis un ordre exigeant que les compagnies de chemin de fer canadiennes révisent les *Règles relatives au temps de travail et de repos* en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin qu'elles tiennent compte des dernières données scientifiques sur la fatigue et les pratiques en gestion de la fatigue et traitent d'une série d'éléments connexes. Les règles révisées proposées par le secteur ferroviaire canadien ont été déposées auprès du ministre le 11 septembre 2020. Le 25 novembre 2020, le ministre a approuvé les nouvelles *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire*, sous réserve de conditions qui éclaircissaient certains aspects de celles-ci. La majorité des dispositions applicables au CN entreront en vigueur le 25 mai 2023.

Le 6 octobre 2020, Transports Canada a publié un nouveau règlement intitulé *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*, dont les dispositions entreront en vigueur par étapes. Selon ce règlement, les compagnies de chemins de fer offrant des services aux voyageurs et les compagnies hôtes sont tenues de gérer efficacement leurs risques pour la sécurité en mettant en œuvre des pratiques de sécurité axées sur les risques, notamment en offrant de la formation sur la sensibilisation à la sûreté, en procédant à des évaluations des risques pour la sûreté, en mettant en place des plans de sûreté et des inspections de sûreté d'ici le 6 juillet 2021, en désignant un coordonnateur ou une coordonnatrice de la sûreté ferroviaire, en procédant à des inspections de sûreté et à des exercices de sûreté ainsi qu'en produisant des rapports sur les incidents de sûreté d'ici le 6 octobre 2021 et en mettant en place de la formation sur les plans de sûreté et des exercices de sûreté d'ici le 6 janvier 2022.

Le 6 novembre 2020, le ministre a pris un nouvel arrêté imposant des restrictions de vitesse aux trains clés transportant des marchandises dangereuses en fonction des conditions climatiques froides plutôt que d'imposer des restrictions de vitesse en raison de la période hivernale, comme l'exigeait l'arrêté publié précédemment le 1^{er} avril 2020. La vitesse maximale des trains dépend également des mesures de sécurité mises en œuvre par les compagnies ferroviaires, qui doivent être énoncées dans un plan d'atténuation des risques liés aux activités hivernales, ainsi que des systèmes de signalisation ferroviaire et de contrôle de la circulation présents sur les réseaux ferroviaires, ce qui tient compte des investissements considérables réalisés pour équiper les voies principales d'une technologie de signalisation automatisée, sur lesquelles circulent la plus grande partie des wagons du CN. Étant donné que les restrictions de vitesse applicables à une seule catégorie de trains ont néanmoins une incidence sur la vitesse de tous les trains circulant sur un réseau ferroviaire, cette approche révisée permettra au CN de maintenir une vitesse d'exploitation normale, sauf si les conditions requièrent des restrictions de vitesse afin d'assurer la sécurité.

Réglementation sur la sécurité – États-Unis

Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation sur la sécurité de la Federal Railroad Administration (« FRA ») en vertu de la *Federal Railroad Safety Act* et de la portion ferroviaire d'autres lois et règlements relatifs à la sécurité; le transport de certaines marchandises dangereuses est aussi régi par des règlements promulgués par la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (« PHMSA »). La PHMSA exige que les transporteurs exerçant des activités aux États-Unis déclarent chaque année le volume et les données spécifiques de chaque itinéraire des wagons qui contiennent de telles marchandises, qu'ils effectuent une analyse des risques de sécurité et de protection pour chaque itinéraire utilisé, qu'ils déterminent un itinéraire de rechange commercialement

raisonnable pour chaque itinéraire utilisé et qu'ils choisissent comme itinéraire principal celui qui présente le moins de risques de sécurité et de protection. De plus, la Transportation Security Administration (« TSA ») exige que les transporteurs ferroviaires fournissent sur demande, en moins de cinq minutes pour un wagon unique et en moins de 30 minutes pour des wagons multiples, des données d'emplacement et d'expédition relatives aux wagons sur leurs réseaux qui contiennent des matières toxiques par inhalation et certaines matières radioactives ou explosives, et qu'ils veillent au transfert sécuritaire et contrôlé entre les expéditeurs, les destinataires et les autres transporteurs de tous ces wagons qui auront comme point d'origine ou de destination des milieux urbains à haut risque déterminés ou qui traverseront ces derniers.

La FRA a également compétence en matière de sécurité ferroviaire et de normes applicables au matériel, et la réglementation ferroviaire sur la sécurité est en grande partie administrée au niveau fédéral. Toutefois, contrairement au STB, qui jouit d'un rôle exclusif en matière de réglementation économique des chemins de fer, les organismes de réglementation étatiques et locaux ont compétence sur certaines questions locales de sécurité et d'exploitation à moins que la FRA ait réglementé la question, et ces organismes exercent leur pouvoir de façon de plus en plus vigoureuse. Les assemblées législatives étatiques ont aussi adopté récemment de nouvelles lois à cet égard conçues pour réglementer les chemins de fer de façon plus rigoureuse.

Le 16 octobre 2008, le Congrès américain a adopté la *Rail Safety Improvement Act of 2008* qui exigeait que tous les chemins de fer de classe I ainsi que tous les chemins de fer de service-passagers intercités et de banlieue mettent en œuvre un système de commande intégrale des trains (CIT) avant le 31 décembre 2015 sur les voies des lignes principales utilisées par les chemins de fer de service-passagers intercités et de banlieue servant également au transport de marchandises dangereuses toxiques par inhalation atteignant certains seuils. La CIT est une technologie anticollision qui est conçue pour neutraliser les commandes de la locomotive et prévenir les collisions entre les trains, les déraillements attribuables aux vitesses excessives, les déraillements attribuables à des aiguillages mal orientés et les intrusions dans des zones de travail définies. En 2019, le CN a entrepris une activité commerciale liée à la CIT pour ses subdivisions restantes où la CIT est requise et a commencé à effectuer des essais d'interopérabilité avec les chemins de fer locaux. En 2020, la Compagnie a terminé les essais d'interopérabilité avec les chemins de fer locaux utilisant les voies de la Compagnie qui sont exploitées en CIT conformément à la loi. Le 29 juin 2020, le CN a déposé une demande de modification du plan de sécurité de la CIT. Le 18 novembre 2020, à la demande de la FRA, le CN a déposé une demande de modification du plan de mise en œuvre de la CIT. Le 11 décembre 2020, la FRA a approuvé la demande du CN et a certifié le système de CIT du CN. Le CN a satisfait aux exigences fédérales concernant la mise en œuvre de la CIT selon l'échéance du 31 décembre 2020. La non-conformité à ces lois et règlements ou à d'autres lois et règlements pourrait exposer la Compagnie à des amendes, des pénalités et (ou) des interruptions de service. La CIT pourrait avoir pour conséquence de diminuer l'efficacité opérationnelle et les niveaux de service.

Le 18 février 2020, la FRA a publié un règlement définitif imposant à tous les chemins de fer de classe I et à certains chemins de fer d'intérêt local d'élaborer dans un plan écrit un programme de réduction des risques ferroviaires qui sera révisé et approuvé par la FRA et qui fera l'objet d'un audit. Le plan écrit devra être soumis d'ici le mois d'août 2021. Le 10 avril 2020, l'Association of American Railroads (« AAR ») a sollicité le réexamen par la FRA de certains aspects du règlement définitif. Le 8 mai 2020, la FRA a rejeté

la demande de l'AAR concernant le réexamen de l'échéance de mise en œuvre. Le 16 novembre 2020, la FRA a déterminé les questions en suspens dans la demande concernant le réexamen et a accepté de réexaminer les dispositions des règles afin d'établir si les entrepreneurs seraient considérés comme des membres du personnel directement touchés.

Autre réglementation – Canada et États-Unis

Navires

L'exploitation de navires par la Compagnie est assujettie à la réglementation de la Garde côtière américaine et du Department of Transportation, Maritime Administration des États-Unis, qui régissent la possession de navires et leur exploitation sur les Grands Lacs et dans les eaux côtières des États-Unis. En outre, l'Environmental Protection Agency a le pouvoir de réglementer les émissions de ces navires dans l'atmosphère.

Sécurité

La Compagnie est assujettie à des directives en vertu de lois et de règlements aux États-Unis concernant la sécurité intérieure. Aux États-Unis, les questions de sécurité relatives à la protection sont supervisées par la TSA, qui fait partie du Department of Homeland Security (« DHS ») des États-Unis, et par la PHMSA qui, comme la FRA, relève du Department of Transportation des États-Unis. La sécurité à la frontière relève du Bureau of Customs and Border Protection (« CBP ») des États-Unis, qui fait partie du DHS. Au Canada, la Compagnie est assujettie à la réglementation de l'Agence des services frontaliers du Canada (« ASFC »). Les questions relatives aux envois agricoles qui franchissent la frontière canado-américaine relèvent aussi du Department of Agriculture des États-Unis (« USDA ») et de la Food and Drug Administration (« FDA ») aux États-Unis et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (« ACIA ») au Canada.

Plus précisément, la Compagnie est assujettie :

- aux mesures de sécurité à la frontière, conformes à une entente conclue par la Compagnie et le CP avec le CBP et l'ASFC;
- au programme de partenariat commercial transfrontalier antiterroriste (C-TPAT) du CBP et la désignation comme transporteur à faible risque dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) de l'ASFC;
- à la réglementation imposée par le CBP nécessitant la communication préalable d'information par tous les modes de transport pour toutes les expéditions aux États-Unis; l'ASFC prépare également des exigences semblables pour le trafic à destination du Canada;
- à l'inspection pour les fruits et légumes importés cultivés au Canada et aux droits d'inspection et de quarantaine des produits agricoles (AQI) pour tout le trafic en provenance du Canada et à destination des États-Unis; et
- à la vérification par rayons gamma des marchandises qui entrent aux États-Unis en provenance du Canada et à de possibles inspections de sécurité et inspections des produits agricoles à la frontière canado-américaine.

Transport de matières dangereuses

Conformément à ses obligations à titre de transporteur public, la Compagnie est légalement tenue de transporter des matières toxiques par inhalation, sans égard aux risques ou à la possibilité d'expositions ou de perte. Un accident de train mettant en cause ces matières pourrait entraîner des coûts importants et des réclamations pour dommages corporels ou matériels, des pénalités environnementales et des obligations de correction dépassant la couverture d'assurance pour ces risques, ce qui pourrait avoir des répercussions défavorables importantes sur les résultats d'exploitation de la Compagnie ou sur sa situation concurrentielle et financière.

4.7 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

Conformité réglementaire

L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport connexes, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes dépenses en immobilisations et d'exploitation pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé. Dans la mesure où une telle responsabilité est inhérente aux activités ferroviaires et aux activités de transport, le CN, à tous égards importants, occupe une place semblable à celle de ses concurrents et par conséquent, les exigences et les dépenses en matière de protection de l'environnement qui pourront en découler ne devraient pas avoir une incidence défavorable importante sur la position concurrentielle du CN. Les dépenses environnementales liées aux activités courantes ou à une situation existante causée par des activités antérieures sont passées en charges au moment où elles sont engagées. Les dépenses environnementales qui procurent des avantages futurs sont capitalisées.

Au Canada, le chevauchement des compétences fédérales et provinciales complique la question des permis en matière d'environnement pour la Compagnie. Lorsque des projets nécessitent la tenue d'une évaluation environnementale, le CN procède conformément à la *Loi sur l'évaluation d'impact*, L.C. 2019, ch. 28. Les textes législatifs provinciaux et municipaux en matière d'environnement peuvent régir les activités ferroviaires s'ils ne tentent pas de réglementer la gestion ou l'exploitation des chemins de fer. Par conséquent, la Compagnie ne fait pas de demande systématique de permis provinciaux, municipaux ou locaux visant ses activités ferroviaires au Canada. Compte tenu des diverses compétences en cause, rien ne garantit que d'autres permis provinciaux, municipaux ou locaux en matière d'environnement ne seront pas requis à l'avenir. Le cas échéant, la Compagnie pourrait engager des dépenses supplémentaires ou devoir modifier ses activités.

Pour une analyse plus poussée des questions environnementales, prière de se reporter à la Note 21 – Engagements et éventualités d'importance, afférente aux États financiers consolidés annuels de 2020 du CN (États financiers), et à la section « Questions environnementales », dans les Estimations comptables critiques, aux pages 51 et 52 du Rapport de gestion, ainsi qu'à la section « Questions environnementales »

sous « Risques commerciaux » à la page 54 du Rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi aux présentes.

Politique en matière d'environnement

Le CN est résolu à exercer ses activités et à exploiter son entreprise de façon à protéger le milieu naturel. Il considère la protection de l'environnement comme une responsabilité sociale fondamentale de l'entreprise dans l'exercice de ses activités. Par conséquent, le CN s'est doté de programmes exhaustifs en matière de gestion de l'environnement. Les programmes de la Compagnie visent à réduire au minimum les effets de ses activités sur l'environnement. La Compagnie s'efforce de contribuer à la protection de l'environnement en intégrant des priorités d'ordre environnemental dans son plan d'affaires général et en évaluant les progrès réalisés au titre de ces priorités par rapport au rendement passé et, dans certains cas, par rapport à des cibles précises.

Il incombe au Comité de l'environnement, de la sûreté et de la sécurité du Conseil d'administration de surveiller les programmes environnementaux de la Compagnie. Le Comité de l'environnement, de la sûreté et de la sécurité est formé d'administrateurs du CN; ses responsabilités, ses pouvoirs et son mode de fonctionnement sont décrits dans sa charte, qui figure dans le Manuel de gouvernance de la Compagnie, qu'on peut consulter sur le site Web du CN. Des stratégies d'atténuation des risques, y compris des vérifications périodiques, des programmes de formation des membres du personnel et des plans et mesures d'urgence, ont été mises en place pour minimiser les risques environnementaux que court la Compagnie. Le rapport de la Compagnie au Carbon Disclosure Project, son rapport sur le développement durable intitulé « Engagement responsable » et le Manuel de gouvernance de la Compagnie peuvent être consultés à la section Engagement responsable du site Web du CN à www.cn.ca.

4.8 QUESTIONS JURIDIQUES

Poursuites judiciaires

En date des présentes, il n'y a pas de poursuites judiciaires auxquelles le CN est partie ayant trait à des demandes en dommages-intérêts, à l'exclusion des intérêts et des frais, représentant plus de 10 % de son actif à court terme. La Compagnie évaluera régulièrement sa situation au fil des événements.

Pour une analyse plus poussée des poursuites judiciaires, prière de se reporter à la Note 21, Engagements et éventualités d'importance, afférente aux États financiers, et pour une analyse générale portant sur les blessures corporelles et autres réclamations, se reporter aux pages 49 à 51 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

Revendications des peuples autochtones

La Compagnie estime qu'elle possède des titres absolus et illimités sur ses terres. Cependant, ces dernières années, certaines communautés autochtones ont revendiqué certaines terres pour lesquelles elles prétendent détenir le droit de propriété. Elles soutiennent que la Compagnie ne peut aliéner les terres non essentielles à l'exploitation ferroviaire, à moins de les rendre à l'État au profit des Autochtones.

Les tribunaux devront finalement trancher ces questions, mais quelle que soit l'issue de ces litiges, la Compagnie est d'avis que de telles revendications des Autochtones à l'égard de terres situées sur des réserves n'auront pas d'effets défavorables importants sur ses activités, car son droit de continuer d'occuper et d'utiliser ces terres n'est pas remis en question.

Puisque les questions relatives aux revendications des Autochtones sont complexes et touchent non seulement des intérêts privés, mais aussi les obligations fiduciaires et d'autres obligations du gouvernement du Canada, le CN a convenu avec ce dernier de ne pas vendre ni céder par ailleurs des terrains non essentiels à l'exploitation de son réseau ferroviaire situés sur une réserve autochtone ou à proximité d'une telle réserve, à moins que le CN et le gouvernement ne soient tous deux convaincus qu'il n'existe aucune revendication légitime des peuples autochtones à l'égard du terrain concerné. En outre, le CN a convenu de céder au gouvernement du Canada, sans contrepartie, tout terrain non essentiel à l'exploitation de son réseau ferroviaire qui peut être nécessaire au règlement de revendications légitimes des peuples autochtones à l'égard d'un tel terrain ou de terrains qui étaient anciennement des terres de réserves et qui sont devenus des actifs non ferroviaires. Pour sa part, le gouvernement du Canada a accepté de fournir la compensation nécessaire au règlement de revendications autochtones légitimes qui pourraient autrement forcer le CN à abandonner des terrains essentiels à son réseau ferroviaire, à moins qu'il ne s'agisse de revendications qui découlent d'actes ou d'omissions volontaires, connus, négligents ou frauduleux du CN qui ont eu un effet défavorable sur les droits ou les intérêts des peuples autochtones, ou qui sont fondées essentiellement sur de tels actes ou omissions.

4.9 ACTIFS INCORPORELS

Le CN utilise diverses œuvres protégées par des droits de propriété intellectuelle qui appartiennent à la Compagnie ou pour lesquelles elle a obtenu un droit d'utilisation. Il s'agit notamment de listes de clients, de brevets, de marques de commerce, de logos et d'appellations commerciales. Cette propriété intellectuelle est importante pour les activités d'exploitation de la Compagnie et leur réussite.

4.10 FACTEURS DE RISQUE

Pour une description des risques touchant le CN et ses activités, prière de se reporter à la section « Risques commerciaux », aux pages 53 à 62 du Rapport de gestion, et pour une description des risques associés à l'utilisation par la Compagnie d'instruments financiers, prière de se reporter à la section « Instruments financiers », aux pages 40 et 41 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes. Pour une analyse plus poussée des risques liés aux énoncés prospectifs, prière de se reporter à la rubrique 1 des présentes.

RUBRIQUE 5 DIVIDENDES

La Compagnie a déclaré des dividendes correspondant à sa performance financière globale et aux flux de trésorerie générés. Le Conseil d'administration prend les décisions relatives aux niveaux des dividendes chaque année et les décisions relatives au versement de dividendes chaque trimestre. Suivant cette ligne de conduite, le dividende trimestriel, fixé à 0,4550 \$ par action à compter du premier trimestre de 2018, a été haussé à 0,5375 \$ par action à compter du premier trimestre de 2019; le dividende trimestriel a ensuite été haussé à 0,5750 \$ par action à compter du premier trimestre de 2020, puis à 0,6150 \$ par

action à compter du premier trimestre de 2021. Il n'existe aucune garantie quant au montant des dividendes qui seront versés à l'avenir ni quant au moment où ils seront versés.

RUBRIQUE 6 DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

6.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital-actions autorisé du CN est constitué d'un nombre illimité d'actions ordinaires, d'un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A pouvant être émises en séries et d'un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B pouvant être émises en séries, qui sont toutes des actions sans valeur nominale.

Il n'y a aucune action privilégiée de catégorie A ni aucune action privilégiée de catégorie B émises et en circulation à l'heure actuelle.

Actions ordinaires

Les actions ordinaires comportent les droits, privilèges, restrictions et conditions qui suivent :

Droit de vote : Chaque porteur d'actions ordinaires a le droit d'être convoqué et d'assister à toutes les assemblées générales ou extraordinaires des actionnaires du CN, autres que les assemblées auxquelles seuls les porteurs d'une catégorie ou d'une série précise ont le droit de voter, et il a droit, lors de ces assemblées, à un vote par action ordinaire qu'il détient.

Dividendes : Les porteurs d'actions ordinaires ont, au gré des administrateurs, le droit de recevoir, sur les sommes dûment applicables au versement des dividendes et après le versement de tout dividende payable sur les actions privilégiées, tout dividende déclaré et payable par le CN sur les actions ordinaires.

Dissolution : Les porteurs d'actions ordinaires ont le droit de participer également à toute répartition des éléments d'actif du CN en cas de liquidation, dissolution ou cessation des affaires du CN ou à toute autre répartition de ses éléments d'actif parmi ses actionnaires. Cette participation est assujettie aux droits, privilèges, restrictions et conditions se rattachant aux actions privilégiées émises et en circulation ou aux actions de toute autre catégorie ayant priorité de rang sur les actions ordinaires.

Actions privilégiées

Les actions privilégiées de catégorie A et de catégorie B peuvent être émises en séries et, sous réserve des statuts constitutifs du CN, le Conseil d'administration est autorisé à fixer, avant l'émission, la désignation, les droits, les privilèges, les restrictions et les conditions se rattachant aux actions de chaque série. Les porteurs d'actions privilégiées de catégorie A et de catégorie B n'ont pas le droit de voter aux assemblées des actionnaires, sauf de la façon prévue par la loi, et n'ont pas le droit de voter séparément en tant que catégorie, sauf de la façon prévue par la loi.

6.2 RESTRICTIONS RELATIVES À LA PROPRIÉTÉ DES ACTIONS

Les statuts constitutifs du CN stipulent que lorsqu'une personne, avec les personnes qui lui sont liées, est porteur ou véritable propriétaire ou a le contrôle, directement ou indirectement, d'un nombre total d'actions excédant 25 %, nul ne peut exercer les droits de vote rattachés à ces actions. Qui plus est, tous les dividendes attribuables au pourcentage d'actions avec droit de vote détenues par ces personnes en sus de 25 % sont nuls, y compris tout dividende cumulatif. Cependant, les statuts constitutifs du CN prévoient que dans l'éventualité où un dépassement de la limite de 25 % se produirait uniquement à la suite de rachats d'actions effectués par le CN, la seule conséquence pour l'actionnaire concerné, en vertu des statuts constitutifs du CN, serait que l'actionnaire ne serait pas autorisé à exercer les droits de vote rattachés aux actions ordinaires qu'il détient en sus de la limite de 25 %.

Les statuts constitutifs du CN confèrent au Conseil d'administration tous les pouvoirs nécessaires pour donner effet aux restrictions relatives à la propriété des actions, y compris la capacité de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres répartitions qui seraient par ailleurs interdites, si l'événement donnant lieu à l'interdiction a été commis par inadvertance ou était de nature technique ou qu'il serait par ailleurs injuste de ne pas verser les dividendes ou faire les répartitions. Les statuts constitutifs du CN stipulent que le Conseil d'administration peut adopter des règlements administratifs concernant l'application des dispositions décrites ci-dessus visant les restrictions relatives à la propriété des actions, y compris des règlements administratifs en vertu desquels un actionnaire doit fournir une déclaration indiquant s'il est le propriétaire véritable des actions et s'il est une personne liée à un autre actionnaire.

De plus, le CN est autorisé à refuser de reconnaître les droits de propriété qui pourraient par ailleurs se rattacher à toute action avec droit de vote dont une personne est porteur ou véritable propriétaire ou a le contrôle, directement ou indirectement, en contravention des restrictions relatives à la propriété des actions. Enfin, le CN a le droit, aux fins de l'application de toute restriction imposée aux termes de ses statuts constitutifs, de vendre, comme s'il en était le propriétaire, toute action avec droit de vote qui est détenue ou peut être détenue, de l'avis des administrateurs, par toute personne ou toutes personnes de façon incompatible avec cette restriction relative à la propriété des actions.

6.3 COTES DES TITRES D'EMPRUNT

L'accès de la Compagnie à des fonds à long terme sur les marchés des capitaux d'emprunt dépend de sa cote de solvabilité et des conditions des marchés. La Compagnie est d'avis qu'elle continue d'avoir accès aux marchés des capitaux d'emprunt à long terme. Des baisses de cote de crédit pourraient limiter l'accès de la Compagnie aux marchés du crédit ou faire augmenter ses coûts d'emprunt. Plusieurs agences de notation ont évalué diverses catégories de titres en circulation du CN, comme le précisent les données ci-dessous, en date des présentes.

	DBRS	Moody's Investors Service	Standard & Poor's
Dette à long terme	A	A2	A
Papier commercial	R-1 (bas)	P-1	A-1

Les caractéristiques de crédit ci-après sont attribuées aux notes susmentionnées par les diverses agences de notation :

DBRS Limited (« DBRS »)

- La cote A des titres d'emprunt à long terme représente une bonne cote de crédit. La capacité de paiement des obligations financières est grande, mais de moindre qualité que dans le cas des titres notés AA. Des événements futurs pourraient rendre le titre vulnérable, mais les facteurs négatifs pris en compte sont considérés comme contrôlables. Cette cote de crédit est la troisième plus élevée qu'attribue DBRS parmi dix catégories de notation des titres d'emprunt à long terme, qui s'échelonnent de « AAA » à « D ».
- La cote R-1 (bas) du papier commercial représente une bonne cote de crédit. La capacité de paiement des obligations financières à court terme à leur échéance est grande. Dans l'ensemble, la solidité n'est pas aussi favorable que dans le cas des catégories de notation supérieures. Des événements futurs pourraient rendre le titre vulnérable, mais les facteurs négatifs pris en compte sont considérés comme contrôlables. Cette cote de crédit est la troisième plus élevée qu'attribue DBRS parmi dix catégories de notation des titres d'emprunt à court terme, qui s'échelonnent de « R-1 » (élevé) à « D ».

Moody's Investors Service (« Moody's »)

- Les titres d'emprunt à long terme notés A sont jugés comme étant de catégorie moyenne supérieure et sont exposés à un risque de crédit faible. Cette cote est la troisième plus élevée qu'attribue Moody's parmi neuf catégories générales de notation des titres d'emprunt à long terme, qui s'échelonnent de « Aaa » à « C ». Le facteur « 2 » correspond à une position moyenne dans cette catégorie générale de notation.
- La cote P-1 du papier commercial indique que le CN présente une capacité supérieure de paiement des obligations financières à court terme. Cette cote de crédit est parmi les plus élevées qu'attribue Moody's parmi quatre catégories générales de notation des titres d'emprunt à long terme, qui s'échelonnent de « P-1 » à « NP ».

Standard & Poor's Financial Services LLC (« S&P »)

- Les titres d'emprunt à long terme notés A sont légèrement plus sensibles aux changements dans les circonstances et les conditions économiques que les titres d'emprunt auxquels sont attribuées des cotes plus élevées. Cependant, la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers relatifs aux titres d'emprunt est encore solide. Cette cote est la troisième plus élevée qu'attribue S&P parmi dix principales catégories de notation de titres d'emprunt à long terme, qui s'échelonnent de « AAA » à « D ».
- Les titres d'emprunt à court terme notés « A-1 » font partie de la catégorie la plus élevée de S&P. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers relatifs aux titres d'emprunt est solide. À l'intérieur de cette catégorie, un signe plus (+) désigne certains titres d'emprunt, ce qui signifie que la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers relatifs à ces titres est extrêmement solide.

Les cotes attribuées aux titres du CN mentionnées ci-dessus ne doivent pas être interprétées comme une recommandation d'achat, de vente ou de détention de titres du CN et ne tiennent pas compte du cours du marché ou du caractère approprié d'un titre précis pour un investisseur en particulier. Les cotes peuvent en tout temps être révisées ou retirées par les agences de notation.

Au cours des deux dernières années, conformément à la pratique habituelle, chacune des agences de notation ci-dessus a imputé des frais au CN pour ses services de notation, qui comprennent, entre autres, des frais annuels de surveillance des titres d'emprunt à long terme et à court terme en circulation du CN, en plus des frais de notation non récurrents imputés lors de l'émission initiale de titres d'emprunt. Le CN s'attend raisonnablement à continuer d'engager de tels frais dans le futur pour les services de notation.

RUBRIQUE 7 AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Au Canada, l'agent des transferts et agent comptable des registres pour toutes les catégories de titres du CN émis auprès du public est la Société de fiducie Computershare du Canada. Aux États-Unis, le coagent des transferts et coagent comptable des registres est Computershare Trust Company, N.A. Tous deux tiennent des registres des transferts des titres du CN dans leurs établissements qui sont situés aux endroits indiqués ci-dessous :

Société de fiducie Computershare du Canada
100, avenue University, 8^e étage
Toronto (Ontario) M5J 2Y1
Numéro sans frais : 1 800 564-6253
Télec. sans frais : 1 888 453-0330
Courriel : service@computershare.com
Site Web : www.investorcentre.com/service

Coagent des transferts et coagent comptable des registres :

Computershare Trust Company, N.A.
À l'attention de : Stock Transfer Department
Livraison « jour suivant » : 462 South 4th Street, Louisville, KY 40202
Livraison par courrier ordinaire : P.O. Box 505005, Louisville, KY 40233-5005
Téléphone : 303 262-0600 ou 1 800 962-4284

RUBRIQUE 8 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

8.1 COURS ET VOLUME DES TRANSACTIONS

Les actions ordinaires du CN sont inscrites à la Bourse de Toronto et à la Bourse de New York sous les symboles CNR et CNI, respectivement. Le tableau qui suit présente les fourchettes de cours et le volume de transactions global des actions ordinaires à la Bourse de Toronto, pour chaque mois de l'exercice 2020.

Mois	Élevée	Faible	Volume
Janvier	126,95	116,70	24 024 888
Février	127,79	111,41	27 569 322
Mars	118,01	92,01	61 725 120
Avril	118,98	104,31	26 428 762
Mai	120,24	108,78	22 402 609
Juin	124,02	115,63	34 841 629
Juillet	132,17	119,05	22 976 546
Août	140,87	129,24	29 292 622
Septembre	143,71	133,94	32 840 805
Octobre	149,11	131,44	22 314 140
Novembre	144,98	132,77	29 760 944
Décembre	142,71	136,45	30 593 187

8.2 PLACEMENTS ANTÉRIEURS

Le 1^{er} mai 2020, en vertu de son prospectus et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 2,45 % échéant en 2050 d'un capital de 600 M\$ US (837 M\$), détaillés dans le tableau ci-dessous.

Titre	Billets échéant en 2050
Taille du placement	600 000 000 \$ US
Échéance	Le 1 ^{er} mai 2050
Taux d'intérêt nominal	2,45 %
Produit net de l'émission (avant les frais)	581 976 000 \$ US
Prix d'offre	97,871 %
Affectation du produit	Besoins généraux de la Compagnie, notamment le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours, le rachat d'actions, des acquisitions et d'autres occasions d'affaires.

De plus, dans le cours normal des affaires, la Compagnie peut émettre du papier commercial dont les échéances sont de moins de 12 mois. Au 31 décembre 2020, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 56 M\$ (44 M\$ US). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 0,13 %.

RUBRIQUE 9 ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1 ADMINISTRATEURS

Les administrateurs de la Compagnie sont élus par les actionnaires au cours de l'assemblée générale annuelle de la Compagnie et occupent leur poste jusqu'à la fin de leur mandat, à l'assemblée générale

annuelle suivante, sauf en cas de démission, de départ à la retraite ou de réélection. Le tableau ci-après donne la liste des administrateurs de la Compagnie à la date des présentes :

Nom Province ou État de résidence et date de la première élection au Conseil	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
Shauneen Bruder Ontario, Canada Le 25 avril 2017	Administratrice de sociétés	Vice-présidente directrice, Exploitation, Banque Royale du Canada
Donald J. Carty, O.C., LL.D. Texas, États-Unis Le 1 ^{er} janvier 2011	Administrateur de sociétés	
L'ambassadeur Gordon D. Giffin Géorgie, États-Unis Le 1 ^{er} mai 2001	Associé, Dentons U.S. LLP (cabinet d'avocats)	
Julie Godin Québec, Canada Le 25 avril 2017	Coprésidente du conseil et vice- présidente exécutive, Planification et développement stratégiques de l'entreprise, CGI Inc. (entreprise de consultation en technologie de l'information)	Vice-présidente du conseil, vice-présidente exécutive, Administration et planification globale; vice-présidente exécutive, Ressources humaines mondiales et planification stratégique et vice-présidente du conseil, CGI Inc.; et vice-présidente exécutive, Ressources humaines et planification stratégique
Edith E. Holiday Floride, États-Unis Le 1 ^{er} juin 2001	Administratrice de sociétés et fiduciaire	
V. Maureen Kempston Darkes, O.C., D. COMM., LL.D. Ontario, Canada Floride, États-Unis Le 29 mars 1995	Administratrice de sociétés	
L'honorable Denis Losier, C.P., LL.D., C.M. Nouveau-Brunswick, Canada Le 25 octobre 1994	Administrateur de sociétés	
L'honorable Kevin G. Lynch, C.P., O.C., PH. D., LL.D. Ontario, Canada Le 23 avril 2014	Administrateur de sociétés	Vice-président du conseil, BMO Groupe financier (banque)

Nom Province ou État de résidence et date de la première élection au Conseil	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
Margaret A. McKenzie Alberta, Canada Le 6 octobre 2020	Administratrice de sociétés	
James E. O'Connor Floride, États-Unis. Le 27 avril 2011	Administrateur de sociétés	
Robert Pace, D. COMM., C.M. Nouvelle-Écosse, Canada Le 25 octobre 1994	Président du Conseil d'administration, CN; président et chef de la direction, The Pace Group (radiodiffusion, services immobiliers et environnementaux)	
Robert L. Phillips Colombie-Britannique, Canada Le 23 avril 2014	Président, R.L. Phillips Investments Inc.	
Jean-Jacques Ruest Québec, Canada Le 24 juillet 2018	Président-directeur général	Président-directeur général par intérim; vice-président exécutif et chef du Marketing
Laura Stein Californie, États-Unis Le 23 avril 2014	Vice-présidente exécutive - chef du contentieux, Affaires corporatives et juridiques, Mondelez International (société de produits de consommation)	Vice-présidente exécutive - chef du contentieux et affaires corporatives; première vice- présidente, chef du contentieux, The Clorox Company

Composition des comités

En date des présentes, les comités du Conseil d'administration se composent des personnes suivantes :

Comité d'audit

Shauneen Bruder (présidente du Comité), Donald J. Carty, Edith E. Holiday, V. Maureen Kempston Darkes, l'honorable Kevin G. Lynch, James E. O'Connor et Laura Stein.

Comité des finances

L'ambassadeur Gordon D. Giffin (président du Comité), Julie Godin, l'honorable Denis Losier, Edith E. Holiday, V. Maureen Kempston Darkes, Margaret A. McKenzie, James E. O'Connor, Robert L. Phillips et Laura Stein.

Comité de gouvernance et des candidatures

Robert L. Phillips (président du Comité), Julie Godin, l'honorable Kevin G. Lynch, Margaret A. McKenzie, Robert Pace et James E. O'Connor.

Comité des dons et des parrainages

Robert Pace (président du Comité), Shauneen Bruder, l'ambassadeur Gordon D. Giffin, Edith E. Holiday et l'honorable Denis Losier.

Comité de l'environnement, de la sûreté et de la sécurité

Laura Stein (présidente du Comité), Shauneen Bruder, Donald J. Carty, l'ambassadeur Gordon D. Giffin, Margaret A. McKenzie, James E. O'Connor, Robert Pace et Robert L. Phillips.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

L'honorable Kevin G. Lynch (président du Comité), Shauneen Bruder, Donald J. Carty, Julie Godin, Margaret A. McKenzie, Robert L. Phillips et Laura Stein.

Comité de retraite et des investissements

Edith E. Holiday (présidente du Comité), Donald J. Carty, V. Maureen Kempston Darkes, l'ambassadeur Gordon D. Giffin, l'honorable Denis Losier et l'honorable Kevin G. Lynch.

Comité de la planification stratégique

V. Maureen Kempston Darkes (présidente du Comité), Donald J. Carty, Julie Godin, l'honorable Denis Losier, l'honorable Kevin G. Lynch, Margaret A. McKenzie et Robert Pace.

9.2 INFORMATION SUR LE COMITÉ D'AUDIT

La charte du Comité d'audit est reproduite intégralement à l'annexe A de la présente Notice.

Composition du Comité d'audit

En date des présentes, le Comité d'audit est composé de sept administrateurs indépendants, à savoir : Shauneen Bruder (présidente du Comité d'audit), Donald J. Carty, Edith E. Holiday, V. Maureen Kempston Darkes, l'honorable Kevin G. Lynch, James E. O'Connor et Laura Stein.

Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit

Le Conseil d'administration est d'avis que les membres du Comité d'audit présentent un haut niveau d'expérience et de compétences financières. Le Conseil d'administration a déterminé que chaque membre avait des compétences financières au sens de la législation et de la réglementation canadiennes et américaines sur les valeurs mobilières et des normes de la Bourse de New York en matière de

gouvernance. Pour en venir à cette conclusion, le Conseil d'administration s'est fondé sur la formation et l'expérience de chacun des membres du Comité. Une description de la formation et de l'expérience de chaque membre du Comité d'audit qui sont pertinentes à l'exercice de ses responsabilités de membre du Comité est donnée ci-après :

M^{me} Bruder, présidente du Comité d'audit depuis le 28 avril 2020, est l'ancienne vice-présidente directrice, Exploitation de la Banque Royale du Canada (« RBC ») où elle était responsable des activités associées à tous les services aux particuliers et aux entreprises au Canada. À la RBC, elle a été auparavant vice-présidente directrice, Marchés des entreprises et Marchés commerciaux, chef de l'Exploitation de la division mondiale de Gestion de patrimoine et présidente de RBC Centura Banks, Inc. en Caroline du Nord. M^{me} Bruder est administratrice et membre du comité d'audit, des finances et du risque d'Andrew Peller Limited. M^{me} Bruder est aussi membre de l'Institut des administrateurs de sociétés et présidente du conseil d'administration de l'Université de Guelph. Précédemment, elle a été nommée présidente de la Chambre de commerce du Canada et du Conseil des affaires canadiennes-américaines. Elle exerce la fonction de consul honoraire du Luxembourg à Toronto. M^{me} Bruder est titulaire d'un baccalauréat en arts de l'Université de Guelph et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Queen's.

M. Carty, qui a été président du Comité d'audit du 23 avril 2014 au 27 avril 2020, est l'ancien vice-président et chef de la direction financière de Dell, Inc., poste qu'il a occupé de janvier 2007 à juin 2008. Avant de se joindre à Dell, M. Carty avait occupé, jusqu'en juin 2003, le poste de président du conseil d'administration et de chef de la direction auprès d'AMR Corporation et d'American Airlines. Il avait auparavant occupé les postes de président, de vice-président directeur, finances et planification et de premier vice-président et contrôleur d'AMR Airline Group et d'American Airlines. Il a été président et chef de la direction de CP Air de 1985 à 1987. M. Carty est président du conseil d'administration de Porter Airlines Inc.; il est aussi administrateur et membre des comités d'audit de VMWare, Inc. et de Hawaiian Holdings, Inc. M. Carty est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School.

M^{me} Holiday est administratrice de sociétés et de fiducies et a été avocate générale au département du Trésor des États-Unis ainsi que secrétaire du Cabinet à la Maison-Blanche. Elle siège au conseil d'administration de Hess Corporation et est administratrice et membre du comité d'audit de White Mountains Insurance Group, Ltd. De plus, elle est administratrice ou fiduciaire et membre du comité d'audit de diverses sociétés de placement du groupe de fonds communs de placement Franklin Templeton, ainsi qu'administratrice de Santander Consumer USA Holdings Inc. M^{me} Holiday est titulaire d'un baccalauréat en sciences et d'un J.D. de l'Université de Floride, et elle a été admise aux Barreaux des États de la Floride, de la Géorgie et du district de Columbia.

M^{me} Kempston Darkes est la vice-présidente de groupe et présidente, Amérique latine, Afrique et Moyen-Orient à la retraite de General Motors Corporation. En 2009, elle a terminé sa carrière de 35 années passées au service de GM au cours de laquelle elle a occupé le plus haut poste relié à l'exploitation jamais occupé par une femme au sein de cette entreprise. De 1994 à 2001, elle a été présidente et directrice générale de General Motors du Canada Limitée et vice-présidente de General Motors Corporation. M^{me} Kempston Darkes est administratrice principale et présidente du comité d'audit d'Irving Oil Co. Ltd. (société privée) et est membre du conseil d'administration de Brookfield Asset Management Inc. et d'Enbridge Inc. M^{me} Kempston Darkes est titulaire d'un baccalauréat en histoire et sciences

politiques de l'Université Victoria et de l'Université de Toronto et d'un baccalauréat en droit de la faculté de droit de l'Université de Toronto.

L'honorable Kevin G. Lynch est vice-président du conseil à la retraite, BMO Groupe financier. À ce titre, M. Lynch a été un important conseiller stratégique auprès de la haute direction et a représenté BMO sur les marchés intérieurs et internationaux. Avant de se joindre à BMO, M. Lynch a connu une brillante carrière dans la fonction publique au sein du gouvernement du Canada. Avant de prendre sa retraite en 2009, il occupait le poste de greffier du Conseil privé, secrétaire du Cabinet et chef de la fonction publique du Canada. M. Lynch a commencé sa carrière dans la fonction publique à la Banque du Canada en 1976 et a occupé de nombreux postes de direction au sein du gouvernement du Canada. Il a notamment été sous-ministre de l'Industrie, de 1995 à 2000, et sous-ministre des Finances, de 2000 à 2004. Il a été directeur exécutif au Fonds monétaire international à Washington, D.C., de 2004 à 2006 (pour le groupe de pays membres composé du Canada, de l'Irlande et des Caraïbes). M. Lynch a été président du Conseil du groupe SNC-Lavalin inc. L'honorable Kevin G. Lynch est titulaire d'une maîtrise en économie de l'Université de Manchester et d'un doctorat en économie de l'Université McMaster.

M. O'Connor est président du conseil d'administration à la retraite de Republic Services, Inc., important fournisseur de services de collecte, de recyclage et d'élimination de déchets solides non dangereux aux États-Unis. De 1998 à 2011, M. O'Connor a été président et chef de la direction de Republic Services, Inc. Avant 1998, il a occupé divers postes de direction auprès de Waste Management, Inc. Il a figuré sur la liste des meilleurs chefs de direction des États-Unis (America's Best CEOs) tous les ans entre 2005 et 2010. En 2011, M. O'Connor a été nommé à la All American Executive Team d'Institutional Investors. Il est administrateur principal de Casella Waste Systems, Inc. et était administrateur de Clean Energy Fuels Corp. M. O'Connor est titulaire d'un baccalauréat en sciences commerciales (concentration en comptabilité) de l'Université DePaul.

M^{me} Stein est vice-présidente exécutive - chef du contentieux, affaires corporatives et juridiques de Mondelez International depuis le 11 janvier 2021, et elle occupait auparavant le poste de vice-présidente exécutive - chef du contentieux et affaires corporatives de la société The Clorox Company, dont elle était membre du comité exécutif. De 2000 à 2005, M^{me} Stein a été première vice-présidente et chef du contentieux de la H.J. Heinz Company. Auparavant, elle avait été avocate en droit des sociétés au sein du cabinet Morrison & Foerster à San Francisco et à Hong Kong. M^{me} Stein est titulaire d'un J.D. de la Harvard Law School de même que d'un diplôme de premier cycle et d'une maîtrise du Dartmouth College.

Honoraires des auditeurs

KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. agit à titre d'auditeur de la Compagnie depuis 1992. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2020 et 2019, les honoraires d'audit, les honoraires pour services liés à l'audit, les honoraires pour services fiscaux et les honoraires pour les autres services fournis à la Compagnie par KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. se détaillaient comme suit :

Honoraires ¹⁾	2020	2019
Audit	2 778 000 \$	2 718 000 \$
Services liés à l'audit	1 122 000 \$	1 234 000 \$
Services fiscaux	1 205 000 \$	1 288 000 \$
Autres	42 000 \$	50 000 \$
Total	5 147 000 \$	5 290 000 \$

1) Le montant des honoraires est arrondi au millier le plus près.

Conformément à sa charte, le Comité d'audit approuve tous les services d'audit et tous les services liés à l'audit, tous les honoraires et toutes les modalités liés aux missions d'audit et toutes les missions de services non liés à l'audit avec les auditeurs indépendants. Le Comité d'audit a approuvé au préalable la totalité des services fournis par les auditeurs indépendants du CN pour des services liés à l'audit et des services non liés à l'audit pour les exercices terminés les 31 décembre 2020 et 2019.

La nature des services fournis par catégorie est décrite ci-après.

Honoraires d'audit

Représentent les honoraires engagés pour les services professionnels fournis par les auditeurs pour l'audit des états financiers annuels consolidés de la Compagnie et de ses filiales et l'audit lié au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Compagnie.

Honoraires pour services liés à l'audit

Des honoraires pour services liés à l'audit ont été engagés pour les services professionnels fournis par l'auditeur pour l'audit des états financiers des régimes de retraite de la Compagnie et pour les services d'attestation se rapportant à des rapports exigés par la loi ou la réglementation et à des services de contrôle diligent et autres services, dont des lettres d'accord présumé, se rapportant à l'émission de titres.

Honoraires pour services fiscaux

Représentent des honoraires engagés pour des services visant à assurer la conformité des déclarations de revenus des membres du personnel transfrontalier, pour de l'aide concernant la préparation de demandes de crédits d'impôt au Canada et aux États-Unis pour la recherche et le développement, ainsi que pour d'autres services de conformité fiscale.

Autres honoraires

Représentent des honoraires pour les services liés à la cybersécurité et pour des services liés à une filiale à l'étranger.

Services non liés à l'audit

Le mandat du Comité d'audit, joint en tant qu'annexe A à la présente Notice, prévoit que le Comité d'audit détermine les services non liés à l'audit qu'il est interdit aux auditeurs externes de fournir, approuve les services d'audit et approuve au préalable les services non liés à l'audit autorisés que les auditeurs externes doivent fournir. Le Comité d'audit et le Conseil d'administration du CN ont adopté des résolutions interdisant à la Compagnie de retenir les services de KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. pour la prestation de certains services non liés à l'audit à la Compagnie et à ses filiales, notamment la tenue de comptes ou autres services liés aux documents comptables ou aux états financiers, la conception et l'implantation de systèmes d'information financière, les services d'évaluation ou d'opinions sur le caractère équitable, les rapports sur l'apport en nature, les services actuariels, les services d'audit interne fournis en impartition, les services liés aux fonctions de gestion ou de ressources humaines, les services de courtage, de conseils en placement ou de banque d'affaires et les services juridiques et services d'expertise sans rapport avec l'audit. Conformément à ces résolutions, la Compagnie peut retenir les services de KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. pour la prestation de services non liés à l'audit, dont des services fiscaux, autres que les services interdits énumérés ci-dessus, mais uniquement si les services en question ont été expressément approuvés au préalable par le Comité d'audit.

9.3 MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

Le tableau ci-après donne la liste des membres de la haute direction de la Compagnie à la date de la présente Notice :

Nom et province ou État de résidence	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
Jean-Jacques Ruest Québec, Canada	Président-directeur général	Président-directeur général par intérim; vice-président exécutif et chef du Marketing
James Cairns Alberta, Canada	Premier vice-président Chaîne d'approvisionnement, Transport par rail	Vice-président Produits pétroliers et chimiques
Janet Drysdale Québec, Canada	Vice-présidente Planification financière	Vice-présidente Développement corporatif et développement durable; vice-présidente Développement corporatif; vice-présidente Relations avec les investisseurs
Sean Finn Québec, Canada	Vice-président exécutif Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques	
Ghislain Houle Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef de la direction financière	Vice-président et contrôleur général; vice-président Planification financière
Dorothea Klein Québec, Canada	Première vice-présidente et chef Ressources humaines	Première vice-présidente Ressources humaines, secteur d'activité Électrification, ABB Inc.; première vice-présidente Ressources humaines, Amériques, ABB Inc.; chef Ressources humaines et secrétaire du Comité des nominations et de la rémunération, Lonza AG

Nom et province ou État de résidence	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
Doug MacDonald Québec, Canada	Premier vice-président Bureau du président et chef de la direction, Projets spéciaux.	Premier vice-président Information et technologie; vice-président Région de l'Est; premier vice-président Expansion de la chaîne d'approvisionnement, Transport par rail; vice-président Vrac; vice-président Produits industriels
Dominique Malenfant Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef des services informatiques et de la technologie	Premier vice-président en ingénierie et chef de la technologie, Wabtec Corporation; vice-président, technologies globales et chef de la technologie, GE Transportation
Keith Reardon Ontario, Canada	Premier vice-président Chaîne d'approvisionnement, Produits de consommation	Vice-président Intermodal et véhicules automobiles; vice-président Intermodal
Robert Reilly Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef de l'exploitation	Vice-président exécutif, chef de l'exploitation et chef intérimaire des services informatiques et de la technologie, CN; vice-président Exploitation, BNSF
Doug Ryhorchuk Alberta, Canada	Premier vice-président Exploitation du réseau	Vice-président Exploitation du réseau; vice-président Région de l'Ouest; directeur général – Ouest

Les membres de la haute direction sont nommés par le Conseil d'administration et demeurent en fonction jusqu'à ce que leurs remplaçants soient nommés, sauf en cas de démission, d'un départ à la retraite ou d'une révocation par le Conseil d'administration.

En date du 31 décembre 2020, les administrateurs et les membres de la haute direction mentionnés ci-dessus de la Compagnie, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, ou exerçaient le contrôle ou avaient la haute main sur un ensemble d'environ 1 137 000 actions ordinaires de la Compagnie, représentant approximativement 0,16 % des actions ordinaires en circulation.

9.4 INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS, FAILLITES, AMENDES OU SANCTIONS

À la connaissance de la Compagnie et selon les renseignements que les administrateurs et les membres de la haute direction de la Compagnie lui ont fournis, aucune personne parmi ces administrateurs ou membres de la haute direction n'exerce ou n'a exercé, au cours des dix dernières années, les fonctions d'administrateur ou de membre de la haute direction d'une société qui, pendant que la personne exerçait cette fonction, remplissait une des conditions suivantes : a) elle a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs; b) elle a, après la cessation des fonctions de la personne, fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs en raison d'un événement survenu pendant que la personne exerçait cette fonction; ou c) elle a, dans l'année suivant la cessation des fonctions de la personne, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par

ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens, à l'exception de M. Losier, administrateur de la Compagnie, qui a été administrateur de la société XL-ID Solutions Inc. (auparavant Excellium Inc.) (XL-ID) du 23 juillet 2013 au 29 août 2013. Le 3 janvier 2014, XL-ID a annoncé qu'elle avait fait une proposition à ses créanciers en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (Canada). Le 13 février 2014, XL-ID a annoncé qu'elle avait reçu une décision définitive de la Cour supérieure du Québec, laquelle donnait son approbation à l'offre approuvée par ses créanciers.

RUBRIQUE 10 INTÉRÊT DE LA DIRECTION ET D'AUTRES PERSONNES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

À la connaissance de la Compagnie et selon les renseignements que les administrateurs et les membres de la haute direction de la Compagnie ont fournis à celle-ci, il n'y avait i) aucun des administrateurs ou des membres de la haute direction, ni ii) aucune personne qui était le propriétaire véritable ou qui exerçait le contrôle ou avait la haute main, directement ou indirectement, sur plus de 10 % des actions ordinaires du CN, ni iii) aucune personne associée ou affiliée aux personnes nommées aux points i) et ii) qui avait un intérêt important dans toute opération réalisée au cours des trois derniers exercices écoulés qui a eu une incidence importante sur la Compagnie ou risque raisonnablement de toucher celle-ci de façon importante.

RUBRIQUE 11 INTÉRÊT DES EXPERTS

KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur externe qui a préparé les Rapports du cabinet d'experts-comptables indépendant et inscrit à l'intention du Conseil d'administration et des actionnaires du CN, concernant l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière et concernant l'audit des États financiers consolidés annuels de 2020 et les notes y afférentes, conformément aux principes comptables généralement reconnus aux États-Unis. KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé son indépendance à l'égard du CN au sens des règles pertinentes et des interprétations associées prescrites par les ordres professionnels pertinents au Canada et de tous les règlements et lois applicables, et qu'il répond à la définition de « independent accountants » à l'égard du CN en vertu de toutes les normes professionnelles et réglementaires américaines pertinentes.

RUBRIQUE 12 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

On peut trouver des renseignements complémentaires concernant le CN sur SEDAR à www.sedar.com. De l'information financière complémentaire est fournie dans les États financiers consolidés annuels et le Rapport de gestion du CN pour le dernier exercice écoulé. D'autres renseignements, incluant la rémunération des administrateurs et des membres de la haute direction et les titres pouvant être émis en vertu de régimes de rémunération à base de titres de participation, sont fournis dans la Circulaire de sollicitation de procurations de la Compagnie préparée en vue de son assemblée annuelle des actionnaires qui sera tenue le 27 avril 2021 (Circulaire). Cette Circulaire sera disponible sur SEDAR à www.sedar.com, sur le site Web de la SEC par l'intermédiaire du site EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca vers le 23 mars 2021.

ANNEXE A – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT

1. Composition et quorum

- minimum de cinq administrateurs nommés par le Conseil, dont obligatoirement le président du Comité des ressources humaines et de la rémunération;
- seuls des administrateurs indépendants, selon la détermination du Conseil d'administration et conformément aux lois et aux règlements du Canada et des États-Unis sur les valeurs mobilières, peuvent être nommés. Un membre du Comité d'audit ne peut, sauf en sa capacité d'administrateur ou administratrice ou de membre d'un comité du Conseil et sous réserve des dispenses prévues en vertu des lois et règlements applicables au Canada et aux États-Unis, accepter, directement ou indirectement, d'honoraires du CN ou d'une filiale du CN ni ne peut faire partie du groupe du CN ou d'une filiale du CN;
- chaque membre doit avoir des « compétences financières » (selon la détermination du Conseil d'administration);
- au moins un membre doit être un « expert financier du comité d'audit » (selon la détermination du Conseil);
- le quorum est constitué de la majorité des membres.

2. Fréquence et calendrier des réunions

- les réunions ont normalement lieu la veille des réunions du Conseil du CN;
- les réunions ont lieu au moins cinq fois par année et au besoin;
- les membres du Comité se rencontrent avant ou après chaque réunion sans la présence de la direction.

3. Mandat

Les responsabilités du Comité d'audit comprennent ce qui suit :

A. Surveiller la présentation de l'information financière

- vérifier la qualité et l'intégrité du processus comptable et du processus de communication de l'information financière du CN au moyen de discussions avec la direction, les auditeurs externes et les auditeurs internes;
- passer en revue avec la direction et les auditeurs externes les états financiers annuels audités à intégrer dans le rapport annuel du CN, y compris l'information fournie dans les rapports de gestion et les communiqués concernant les résultats du CN, avant leur publication, leur dépôt et leur diffusion;
- passer en revue avec la direction et les auditeurs externes les états financiers consolidés trimestriels du CN et l'information afférente, y compris l'information fournie dans les rapports de gestion et les communiqués concernant les résultats du CN, avant leur publication, leur dépôt et leur diffusion, et passer en revue le niveau et le type d'information financière communiquée, à l'occasion, aux marchés des capitaux;
- passer en revue l'information financière contenue dans la Notice annuelle et d'autres rapports ou documents, financiers ou autres, soumis à l'approbation du Conseil;
- passer en revue les procédures appliquées pour l'examen de la communication par le CN de l'information financière extraite ou dérivée des états financiers du CN et évaluer périodiquement le caractère adéquat de ces procédures;
- passer en revue avec les auditeurs externes et la direction la qualité, la pertinence et la communication des principes et conventions comptables du CN, des hypothèses sous-jacentes et des pratiques en matière de communication de l'information ainsi que les propositions de modification à ceux-ci;
- passer en revue les analyses ou autres communications écrites préparées par la direction, les auditeurs internes ou les auditeurs externes indiquant les questions importantes concernant la présentation de l'information financière et les décisions prises dans le cadre de la préparation des états financiers, y compris les analyses de l'incidence de l'application d'autres méthodes conformes aux principes comptables généralement reconnus sur les états financiers;
- passer en revue le rapport des auditeurs externes sur les états financiers consolidés du CN et les contrôles internes à l'égard de l'information financière et sur les états financiers des Caisses fiduciaires de retraite du CN;
- passer en revue le rapport de mission d'examen trimestriel des auditeurs externes;

Notice annuelle 2020

- vérifier que les attestations de la direction à l'égard des rapports financiers sont conformes à la législation applicable;
- passer en revue les litiges, réclamations ou autres éventualités et les initiatives d'ordre réglementaire ou comptable qui pourraient influencer de manière appréciable sur la situation financière ou les résultats d'exploitation du CN et vérifier la pertinence de leur communication dans les documents examinés par le Comité;
- passer en revue les résultats de l'audit externe, les problèmes importants qui ont retenu l'attention des auditeurs lors de l'audit ainsi que la réaction ou le plan d'action de la direction relativement à toute lettre de recommandations des auditeurs externes et à toute recommandation importante qui y est énoncée.

B. Surveiller la gestion des risques et les contrôles internes

- recevoir périodiquement un rapport de la direction évaluant le caractère adéquat et l'efficacité des contrôles et des procédures de communication de l'information et des systèmes de contrôle interne du CN;
- passer en revue les politiques d'évaluation et de gestion des risques du CN, y compris les protections d'assurance du CN (chaque année et au besoin);
- aider le Conseil à s'acquitter de sa responsabilité de s'assurer que le CN respecte les exigences légales et réglementaires applicables;
- passer en revue la délégation de pouvoirs du CN pour les questions financières;
- faire des recommandations concernant la déclaration de dividendes;
- tout en s'assurant de maintenir le caractère confidentiel et anonyme des communications, établir la marche à suivre pour la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par le CN au sujet de la comptabilité, des contrôles comptables internes ou de l'audit, et des préoccupations transmises par des membres du personnel touchant des points en matière de comptabilité ou d'audit;
- demander qu'un audit spécial soit exécuté, au besoin.

C. Surveiller les auditeurs internes

- s'assurer que l'auditeur interne en chef relève directement du Comité d'audit;
- surveiller régulièrement le rendement de la fonction d'audit interne, ses responsabilités, sa dotation en personnel, son budget et la rémunération de ses membres;
- revoir annuellement le plan d'audit interne;
- s'assurer que les auditeurs internes rendent des comptes au Comité d'audit et au Conseil.

D. Surveiller les auditeurs externes

- recommander au Conseil et aux actionnaires du CN la nomination des auditeurs externes et, s'il y a lieu, leur destitution, les évaluer et les rémunérer ainsi que contrôler leurs compétences, leur rendement et leur indépendance;
- approuver tous les services d'audit, de révision et d'attestation fournis par les auditeurs externes et superviser la communication de ceux-ci, déterminer les services non liés à l'audit qu'il est interdit aux auditeurs externes de fournir et approuver au préalable les services non liés à l'audit que les auditeurs externes sont autorisés à fournir au CN ou à l'une de ses filiales, conformément aux lois et règlements applicables, et superviser la communication de ceux-ci;
- passer en revue les recommandations faites aux actionnaires concernant le maintien en fonction des auditeurs externes ou leur remplacement, pour le CN et les Caisses fiduciaires de retraite du CN;
- s'assurer que les auditeurs externes rendent des comptes au Comité d'audit et au Conseil;
- discuter avec les auditeurs externes de la qualité et non seulement de l'acceptabilité des principes comptables du CN, incluant i) toutes les conventions et pratiques comptables essentielles utilisées, ii) les autres traitements de l'information financière qui ont fait l'objet de discussions avec la direction, la portée de leur utilisation et le traitement privilégié par les auditeurs externes ainsi que iii) toute autre communication écrite importante entre le CN et les auditeurs externes (y compris un désaccord, le cas échéant, avec la direction ainsi que tout problème ou toute difficulté d'audit et la façon dont la direction y a donné suite);
- passer en revue au moins une fois par année un rapport des auditeurs externes décrivant leurs procédés internes de contrôle de la qualité, toute question importante soulevée lors de la dernière revue interne du

contrôle de la qualité de leur cabinet ou à l'occasion d'un contrôle par les pairs ou au moment d'une enquête ou d'une demande de renseignements effectuée par des autorités gouvernementales ou professionnelles, dans les cinq années précédentes, relativement à une ou plusieurs missions d'audit exécutées par les auditeurs, dans la mesure où les documents sont disponibles, et les mesures prises à cet égard;

- passer en revue, au moins une fois par année, la déclaration officielle écrite des auditeurs externes décrivant toutes leurs relations avec le CN et confirmant leur indépendance, et avoir des discussions avec les auditeurs externes au sujet des relations ou des services qui pourraient influencer sur leur objectivité ou leur indépendance;
- passer en revue les politiques du CN en matière d'embauche d'employés ou d'anciens employés de ses auditeurs externes;
- veiller à ce qu'il y ait une rotation de l'associé responsable de mission, de l'associé de référence et des autres associés en audit dans la mesure prescrite par les normes canadiennes en matière de gouvernance et les normes des États-Unis en matière de gouvernance.

E. Évaluer le rendement du Comité d'audit

- s'assurer de l'existence d'un processus d'évaluation annuelle du rendement du Comité d'audit.

Outre ces fonctions, le Comité d'audit peut exercer les fonctions du Comité des finances si aucune réunion de ce dernier n'est prévue dans un avenir immédiat.

En raison des exigences élevées rattachées au rôle et aux responsabilités du Comité d'audit, le président du Conseil, en collaboration avec le président du Comité de gouvernance et des candidatures, examine les invitations faites aux membres du Comité d'audit de se joindre au comité d'audit d'une autre entité. Lorsqu'un membre du Comité d'audit siège simultanément au comité d'audit de plus de trois sociétés ouvertes, y compris celui du CN, le Conseil détermine si ces responsabilités parallèles nuisent à sa capacité de bien s'acquitter de ses fonctions au sein du Comité d'audit; il exige alors que la situation soit corrigée ou indique dans la Circulaire de sollicitation de procurations du CN que les responsabilités parallèles ne nuisent pas aux fonctions du membre.

Au besoin, le Comité d'audit peut retenir les services de conseillers indépendants pour l'aider à exercer ses fonctions, y compris établir les honoraires de ceux-ci et les modalités de leur contrat de services, pourvu qu'il en informe le président du Conseil; le Comité d'audit prend les arrangements nécessaires en vue du paiement des honoraires des auditeurs externes et des conseillers dont il retient les services. Le Conseil prend également des dispositions pour assurer le financement approprié en vue du paiement de toutes les dépenses administratives nécessaires ou utiles pour permettre au Comité d'audit de s'acquitter de ses responsabilités.

Le Comité d'audit dispose de voies de communication directe avec les auditeurs internes et externes lui permettant d'étudier au besoin avec eux des questions particulières. De plus, chaque auditeur doit rencontrer séparément les membres du Comité d'audit, sans la présence de la direction, deux fois par année et plus souvent si c'est nécessaire; le Comité d'audit doit également rencontrer séparément la direction deux fois par année et plus souvent si c'est nécessaire.

Le Comité d'audit doit rendre compte au Conseil régulièrement de ses délibérations et une fois par année du caractère adéquat de son mandat.

Aucune disposition du présent mandat ne vise à céder au Comité d'audit la responsabilité qu'a le Conseil de s'assurer que le CN respecte les lois et les règlements applicables ou à étendre la portée des normes de responsabilité en vertu des exigences législatives ou réglementaires qui s'appliquent aux administrateurs ou aux membres du Comité d'audit. Même si le Comité d'audit a un mandat précis et que ses membres peuvent avoir une expérience ou une expertise financière, il n'appartient pas au Comité d'audit de planifier ou d'exécuter les audits ni de déterminer si les états financiers de la Compagnie sont complets et exacts et respectent les principes comptables généralement reconnus. Ces questions relèvent de la direction, des auditeurs internes et des auditeurs externes.

Les membres du Comité d'audit sont en droit de se fier, en l'absence d'information à l'effet contraire, i) à l'intégrité des personnes et des organisations qui leur transmettent de l'information, ii) à l'exactitude et à l'intégralité de l'information fournie et iii) aux déclarations faites par la direction quant aux services non liés à l'audit que les auditeurs externes fournissent à la Compagnie.

Notice annuelle 2020

Les responsabilités de surveillance du Comité d'audit n'ont pas été établies pour que celui-ci détermine de façon indépendante si i) la direction a appliqué des principes comptables ou de communication de l'information financière adéquats ou des contrôles et procédures internes adéquats ou ii) les états financiers de la Compagnie ont été dressés et, le cas échéant, audités conformément aux principes comptables généralement reconnus ou aux normes d'audit généralement reconnues.