



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

**2021**

**NOTICE ANNUELLE**

**Le 1<sup>er</sup> février 2022**

## TABLE DES MATIÈRES

### NOTICE ANNUELLE

Rapport de  
gestion (déposé  
le 1<sup>er</sup> février  
2022)

<b>RUBRIQUE 1</b>	<b>RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX</b>	<b>2</b>	
<b>RUBRIQUE 2</b>	<b>CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ</b>	<b>2</b>	
	2.1 Constitution de l'émetteur	2	
	2.2 Filiales	2	
<b>RUBRIQUE 3</b>	<b>DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ</b>	<b>3</b>	
	3.1 Développement général de l'activité au cours des trois dernières années	3	
	3.2 Vue d'ensemble de la stratégie	16	3-12
<b>RUBRIQUE 4</b>	<b>DESCRIPTION DES ACTIVITÉS</b>	<b>16</b>	
	4.1 Aperçu	16	
	4.2 Groupes marchandises	17	25-30
	4.3 Situation concurrentielle	17	64-65
	4.4 Main-d'œuvre	17	66
	4.5 Politiques sociales	17	
	4.6 Réglementation	18	66-71
	4.7 Questions environnementales	24	65-66
	4.8 Questions juridiques	25	60-62
	4.9 Actifs incorporels	26	
	4.10 Facteurs de risque	26	64-75
<b>RUBRIQUE 5</b>	<b>DIVIDENDES</b>	<b>26</b>	
<b>RUBRIQUE 6</b>	<b>DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL</b>	<b>27</b>	
	6.1 Description générale de la structure du capital	27	
	6.2 Restrictions relatives à la propriété des actions	27	
	6.3 Cotes des titres d'emprunt	28	
<b>RUBRIQUE 7</b>	<b>AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES</b>	<b>30</b>	
<b>RUBRIQUE 8</b>	<b>MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES</b>	<b>31</b>	
	8.1 Cours et volume des transactions	31	
	8.2 Placements antérieurs	31	
<b>RUBRIQUE 9</b>	<b>ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION</b>	<b>32</b>	
	9.1 Administrateurs	32	
	9.2 Information sur le Comité d'audit	33	
	9.3 Membres de la haute direction	37	
	9.4 Interdictions d'opérations, faillites, amendes ou sanctions	39	
<b>RUBRIQUE 10</b>	<b>INTÉRÊT DE LA DIRECTION ET D'AUTRES PERSONNES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES</b>	<b>39</b>	
<b>RUBRIQUE 11</b>	<b>INTÉRÊT DES EXPERTS</b>	<b>39</b>	
<b>RUBRIQUE 12</b>	<b>RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES</b>	<b>40</b>	
<b>ANNEXE A - CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT</b>		<b>41</b>	

## RUBRIQUE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Sauf indication contraire dans la présente Notice annuelle (« Notice »), les renseignements contenus aux présentes sont en date du 31 décembre 2021. 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 des lois canadiennes sur les valeurs mobilières, de même que les énoncés, fondés sur l'évaluation et les hypothèses de la direction et accessibles au public portant sur le CN. Ces énoncés, de par leur caractère prospectif, impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. Le CN 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. 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 ne constituent pas des garanties de rendement futur et impliquent des risques, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les résultats, le rendement ou les réalisations réels du CN par rapport aux perspectives ou aux résultats, au rendement ou aux réalisations futurs contenus implicitement 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; 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 2021 du CN, document que l'on peut consulter sur le site SEDAR à [www.sedar.com](http://www.sedar.com), sur le site Web de la Securities and Exchange Commission (« SEC ») des États-Unis par EDGAR à [www.sec.gov](http://www.sec.gov) et sur le site Web du CN à [www.cn.ca](http://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 que le CN 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 2021, 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 2021

##### *Changements à la direction*

Le 27 avril 2021, le CN a annoncé la nomination de Denise Gray et de Justin M. Howell en tant que nouveaux administrateurs du CN par la suite de leur élection lors de l'assemblée générale annuelle du CN.

Le 16 septembre 2021, le CN annoncé que Julie Godin avait démissionné du Conseil d'administration du CN pour se concentrer sur son rôle élargi à titre de coprésidente du conseil d'administration et de vice-présidente exécutive, Planification et développement stratégiques de l'entreprise de CGI Inc.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2021, le CN a annoncé la nomination de Rance Randle au poste de premier vice-président Exploitation du réseau et Transport. Doug Ryhorchuk, titulaire précédent de ce poste, a été nommé premier vice-président Mécanique et Ingénierie.

Le 27 octobre 2021, le CN a annoncé la nomination de M<sup>me</sup> Jo-ann dePass Olsovsky au Conseil d'administration du CN. M<sup>me</sup> dePass Olsovsky possède plus de 35 d'expérience dans les domaines de la technologie et de l'exploitation des infrastructures ainsi que dans le secteur ferroviaire.

Le 25 janvier 2022, le CN a annoncé la nomination de l'honorable Jean Charest, C.P., à titre d'administrateur indépendant du CN, ainsi que la nomination de deux nouveaux administrateurs indépendants ayant de l'expérience dans les chemins de fer nord-américains avant son assemblée générale annuelle de 2022.

Le même jour, le CN a également annoncé la nomination de Tracy Robinson à titre de présidente-directrice générale et de membre de son conseil d'administration, avec prise d'effet le 28 février 2022. Cette nomination découle de la retraite précédemment annoncée de Jean-Jacques Ruest, qui quittera le conseil du CN le 28 février 2022, mais demeurera au CN à titre de conseiller jusqu'au 31 mars 2022 pour assurer une transition sans heurts.

##### *À court terme – Plan d'amélioration de la performance pour 2022*

Le 17 septembre 2021, le CN a annoncé les détails de son plan stratégique et financier de création de valeur pour 2022, intitulé « *En avant toute – Redéfinir le transport ferroviaire* », qui vise à faire de la Compagnie un chef de file dans les domaines de la sécurité, de la valeur pour les clients, de l'excellence opérationnelle, du développement durable et de l'inclusion sociale, et qui lui permettra de continuer à offrir un service de grande qualité à ses clients tout en favorisant une croissance rentable et des rendements améliorés pour les actionnaires.

Dans le cadre du nouveau plan stratégique, le CN vise avant tout à redéfinir l'exploitation ferroviaire, à stimuler une croissance rentable et à apporter des améliorations structurelles pour la prochaine génération. Le CN a procédé à un examen approfondi de tous les leviers des produits d'exploitation et des

coûts et s'est fixé comme objectif une augmentation de 700 M\$ du bénéfice d'exploitation pour soutenir la croissance future. Afin d'opérer ces améliorations en 2022, le CN entend adopter une approche équilibrée qui comprend un examen stratégique des activités non ferroviaires et une optimisation de la productivité du travail.

Le CN s'est également engagé à atteindre l'excellence en matière d'exploitation et à créer de la valeur pour ses actionnaires en recommençant à racheter des actions, en augmentant les rendements pour les actionnaires, en réduisant les dépenses en immobilisations, en réalisant des rendements financiers probants et en diminuant son ratio d'exploitation. Le CN souhaite aussi être un chef de file du secteur en ce qui concerne les engagements ESG et est déterminé à favoriser la concurrence.

### *Initiatives stratégiques*

Le CN est depuis longtemps un bâtisseur de la nation et un partenaire commercial, et est un élément essentiel à l'économie nord-américaine. Les forces de la Compagnie sont nombreuses : réseau unique reliant trois côtes; clientèle très diversifiée; avantage du précurseur en matière de développement durable, notamment en ce qui concerne l'efficacité énergétique et la gérance de l'environnement; capacité d'innovation éprouvée, par exemple en étant le premier chemin de fer à adopter l'exploitation ferroviaire précise à horaires fixes (PSR); et priorité accordée à la sécurité.

Le plan stratégique du CN vise à redéfinir l'exploitation ferroviaire. L'objectif est clair : assurer une croissance rentable en progressant plus rapidement que les marchés exploités par la Compagnie et améliorer continuellement l'efficacité de l'exploitation, tout en étant un leader dans le domaine du développement durable, afin de favoriser un rendement constant pour les actionnaires et la croissance des bénéfices.

La stratégie commerciale du CN est fondée sur sa vision consistant à *propulser une croissance durable pour ses clients, son personnel et ses collectivités*. Cette stratégie repose sur un engagement solide visant à assurer le transport sécuritaire et efficace des marchandises des clients, à se doter d'employés talentueux et engagés, à respecter l'environnement, et à établir des collectivités plus sûres et plus fortes, tout en se conformant aux plus hautes normes éthiques. C'est ce qu'on appelle *l'Engagement responsable* du CN. Quatre piliers soutiennent ce fondement stratégique : excellence opérationnelle au quotidien, partenariats solides avec les clients, accroissement de la portée et innovation à l'avant-garde de l'industrie.

Au moyen de sa stratégie, 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 solides et à un rendement du capital investi largement supérieur au coût du capital. Le CN remet également de la valeur aux actionnaires par le versement de dividendes et les rachats d'actions. Grâce à sa vision stratégique, le CN fait preuve de prévoyance, de flexibilité et de résilience, facteurs qui sont nécessaires pour continuer à créer de la valeur durable pour tous ses intervenants en redéfinissant le transport ferroviaire du 21<sup>e</sup> siècle.

- Le CN passe au numérique puisque la révolution numérique transforme le monde des affaires en Amérique du Nord.
- Le CN utilise les données à titre d'actifs afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle.
- Le CN vise à faire partie de la solution aux changements climatiques.
- Le CN crée de nouvelles relations avec les clients ainsi que de nouveaux modèles de service à la clientèle.
- Le CN se dote d'un effectif nord-américain diversifié et talentueux composé de cheminots engagés.

La stratégie du CN tire avantage de nouvelles technologies, occasions et relations afin de propulser une croissance durable pour ses clients, son personnel et ses collectivités.

*Excellence opérationnelle au quotidien*

L'objectif du CN est de fournir un service de transport fiable, efficace et efficient à ses clients. Le CN continue d'améliorer la productivité et la sécurité de son service, en misant sur les investissements dans la fluidité du réseau, l'automatisation, l'analyse des mégadonnées et l'expérience client numérique. Le modèle d'exploitation PSR du CN est axé sur l'amélioration de chaque aspect des activités ferroviaires afin de respecter avec efficacité et rentabilité les engagements envers les clients. Cela exige la mesure continue des résultats et l'utilisation de ces informations pour améliorer le service offert à la clientèle et l'efficacité des opérations. La Compagnie s'efforce de faire rouler des trains plus longs, de réduire les temps de séjour dans les terminaux et d'améliorer la vitesse dans l'ensemble du réseau. Le modèle d'exploitation PSR se veut une méthode d'exploitation rigoureuse que le CN exécute en étant guidé par un sentiment d'urgence et le sens des responsabilités.

*Partenariats solides avec les clients*

Le CN vise à fournir le meilleur service à la clientèle en anticipant les besoins de ses clients, en comprenant leurs plans de croissance, en gagnant leur confiance, en devenant une entreprise véritablement axée sur la clientèle et en faisant preuve d'agilité. Le CN développe des partenariats plus solides et durables avec ses clients en plaçant ses clients et, en fin de compte, leurs clients finaux, au cœur de ses activités.

Le CN met l'accent sur une collaboration de bout en bout avec ses clients et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin de les aider à croître au sein de leurs marchés tout en profitant de l'innovation technologique pour créer de la valeur. Des ententes de collaboration dans la chaîne d'approvisionnement conclues avec les ports, les exploitants de terminaux et les clients mettent à profit des indicateurs clés de performance qui génèrent des gains d'efficacité dans les activités du CN et dans toute la chaîne d'approvisionnement. L'objectif du CN est d'assurer une expérience client sans rupture de bout en bout en numérisant ses activités, en apportant de la transparence à la chaîne d'approvisionnement et en ajustant les indicateurs de performance de son service afin de mieux refléter les exigences changeantes de la clientèle.

Le CN numérise sa façon de faire des affaires, par exemple en partageant des données au moyen d'interfaces de programmation d'applications (API) et en améliorant ses communications et ses services au moyen de la consignation mobile et d'interfaces clients numériques améliorées. Le CN prendra des mesures à l'avant-garde de l'industrie pour mesurer la satisfaction de ses clients afin de s'aligner continuellement sur leurs besoins et de maintenir son excellence opérationnelle au quotidien.

*Accroissement de la portée*

Le CN facilite la chaîne d'approvisionnement de bout en bout afin de libérer un potentiel de croissance rentable à long terme. Grâce à son réseau unique reliant trois côtes qui s'étend dans toute l'Amérique du Nord, le CN va plus loin, tant sur le plan physique que commercial, pour satisfaire ses clients actuels et pour en trouver de nouveaux, en jouant un rôle de premier plan afin de relier l'Amérique du Nord au reste du monde. En vue d'accroître sa portée auprès des clients expéditeurs de wagons complets, le CN étend son réseau d'installations de transbordement partout en Amérique du Nord. Dans l'Ouest canadien, le CN investit dans son infrastructure et son matériel afin de renforcer sa capacité et d'augmenter sa part du marché de la nouvelle production industrielle, tout en répondant à la demande changeante de marchandises (p. ex. : transition vers l'énergie verte). Dans l'est du Canada, le CN souhaite densifier son réseau en développant possiblement, grâce à des partenariats, des terminaux portuaires et intérieurs afin de favoriser la croissance du volume aux points d'accès et d'offrir aux clients un trajet intermodal économique vers Toronto et le Midwest américain.

### *Innovation à l'avant-garde de l'industrie*

Le CN poursuit activement son ambitieuse stratégie d'innovation en utilisant la technologie, les analyses et l'automatisation pour accroître la sécurité et l'efficacité, ainsi que pour offrir un service fiable, à faibles émissions de carbone et sans rupture à sa clientèle. En tant que pionnier de la PSR, le CN est bien positionné pour alimenter la prochaine vague de changement avec l'*exploitation ferroviaire numérique à horaires fixes* (DSR). La DSR applique des outils technologiques et de nouvelles méthodes de travail afin de libérer davantage le potentiel de l'excellence opérationnelle, du service à la clientèle et de l'engagement du personnel. Voici les caractéristiques de la DSR :

- Plus simple, plus fiable et plus prévisible – Utilisation des technologies numériques avancées, des mégadonnées, de l'intelligence artificielle (IA) et de l'analyse prédictive pour améliorer la planification, l'efficacité et la sécurité.
- Prise de décisions améliorée – Amélioration des données en temps réel et outils de soutien analytique disponibles 24 heures sur 24, sept jours sur sept.
- Visibilité accrue – Présentation de renseignements plus précis, cohérents et pertinents à tous les intervenants (p. ex. : clients, personnel, collectivités).
- Numérisation du travail – Automatisation des processus manuels afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité.
- Protections supérieures en matière de cybersécurité – Protection des actifs physiques et des données de la Compagnie afin d'assurer la sécurité du réseau.
- Amélioration des analyses en ciblant le développement durable (p. ex. : sécurité, environnement, personnel et collectivités).

En décembre 2021, le CN a annoncé un partenariat stratégique de sept ans avec Google Cloud pour transformer la chaîne d'approvisionnement du CN, offrir de nouvelles expériences clients et moderniser son infrastructure technologique dans le nuage.

### *Leadership en matière de développement durable*

Le développement durable est au cœur même de la manière dont la Compagnie bâtit l'avenir. L'ensemble des décisions, des engagements et des investissements du CN repose sur le concept d'*engagement responsable*, qui résume le leadership de la Compagnie en matière de développement durable. La Compagnie est déterminée à assurer le transport sécuritaire des marchandises, à engager les meilleurs cheminots issus de groupes diversifiés, à protéger l'environnement, à aider les collectivités le long de ses voies et à se conformer aux plus hautes normes éthiques. Le CN comprend que la transparence est essentielle pour gagner la confiance des intervenants en ce qui concerne les engagements en matière d'environnement, de société et de gouvernance (ESG) de la Compagnie. Le CN cherche donc à s'aligner sur les pratiques exemplaires mondiales pour présenter ses informations en matière d'ESG.

### *La sécurité est une valeur fondamentale*

Le CN a pris un engagement sans compromis à l'égard de la santé et de la sécurité de son personnel, de ses clients, de l'environnement et des collectivités dans lesquelles il exerce ses activités. La culture de sécurité de la Compagnie est fondée sur la conviction fondamentale que toutes les blessures et tous les accidents sont évitables. L'objectif du CN est simple : réduire à zéro le nombre de décès et de blessures graves au travail. Pour ce faire, la Compagnie a recours à des technologies évoluées et à des modèles de formation novateurs. Le CN continue également d'orienter la formation de son personnel et la construction de son infrastructure vers l'atteinte de son objectif qui consiste à être le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord. Plus précisément, le CN vise à :

- Favoriser un engagement du personnel dans le respect des Règles vitales.
- Intégrer une attitude selon laquelle les membres du personnel assument la responsabilité de leur propre sécurité et de celle des autres en s'assurant de Veiller les uns sur les autres.
- Former les employés à cerner et à atténuer les expositions aux risques.



- Utiliser des technologies de pointe pour atténuer de façon proactive l'erreur humaine et réduire les risques.
- Maintenir le matériel et l'infrastructure dans un état fiable et sécuritaire.
- Investir dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel.

#### *Dépenses en immobilisations*

En 2021, la Compagnie a mené à bien un programme de dépenses en immobilisations et a investi environ 2,9 G\$, dont 1,7 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité de son 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\$ affectés à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 69 locomotives de grande puissance et de 491 nouveaux wagons-trémies à céréales.

#### *Acquisitions et cessions*

Au deuxième trimestre de 2020, la Compagnie a adopté un plan et a procédé à la mise en vente, pour des activités ferroviaires continues, de certaines lignes non essentielles représentant environ 850 milles dans le Wisconsin, le Michigan et l'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 net. Le 31 mars 2021, le CN a conclu une entente avec un exploitant de chemin de fer d'intérêt local en vue de la vente des lignes non essentielles ainsi que de 50 milles supplémentaires d'actifs de voie et de chemin de roulement, qui n'étaient pas inclus initialement comme actifs détenus en vue de la vente, sous réserve de certaines conditions, dont l'approbation réglementaire du *Surface Transportation Board* (STB). La valeur comptable des actifs détenus en vue de la vente a été rajustée, au premier trimestre de 2021, à 260 M\$ (90 M\$ au 31 décembre 2020) pour prendre en compte le prix de vente prévu au contrat, déduction faite des coûts de transaction estimatifs, ainsi que les actifs de voie et de chemin de roulement supplémentaires compris dans l'entente. L'augmentation de 170 M\$ comprend le recouvrement d'une perte de 137 M\$ (102 M\$ après impôts) sur les lignes non essentielles et de 33 M\$ pour les actifs de voie et de chemin de roulement supplémentaires. La valeur comptable des actifs détenus en vue de la vente était comprise au poste Autres actifs à court terme des Bilans consolidés. Au 31 décembre 2021, les critères pour la classification des actifs détenus en vue de la vente étaient toujours respectés et il n'y avait aucun changement à la valeur comptable des actifs détenus en vue de la vente. Au quatrième trimestre de 2021, le STB a approuvé, sans condition, l'entente de la Compagnie avec l'exploitant de chemin de fer d'intérêt local. La transaction a été conclue le 28 janvier 2022 et le 31 janvier 2022 pour les actifs américains et canadiens, respectivement.

Le 6 avril 2020, le STB a communiqué sa décision d'approuver sous condition l'acquisition de la ligne ferroviaire Massena à New York de CSX Corporation (CSX), pour laquelle la Compagnie a annoncé le 29 août 2019 qu'une entente d'achat avait été conclue. Le 6 juin 2020, le CN et CSX ont sollicité auprès du STB le retrait de la disposition qui oblige les parties à proposer une modification du contrat de vente de la ligne en vue de la révision par le STB. Le 25 février 2021, le STB a rejeté la requête des parties. Le 23 avril 2021, la Compagnie a interjeté appel de la disposition du STB dans ses décisions du 6 avril 2020 et du 25 février 2021. L'affaire est en instance devant la Cour d'appel des États-Unis pour le septième circuit. La présentation du mémoire est suspendue pendant que les parties participent au processus de médiation du circuit.

*Entente de fusion avec le Kansas City Southern (« KCS »)*

Le 20 avril 2021, le CN a annoncé qu'il avait présenté une proposition supérieure de regroupement avec le KCS dans le cadre d'une opération en actions et en espèces évaluée à 33,6 G\$, ou 325 \$ par action. Le 13 mai 2021, le CN a annoncé qu'à l'issue de l'examen de diligence raisonnable de confirmation, il avait soumis une proposition supérieure exécutoire améliorée et une entente de fusion au conseil d'administration du KCS, qui a déterminé que la proposition du CN était une « Proposition d'entreprise supérieure » et a annoncé son intention de mettre fin à l'accord de fusion signé le 21 mars 2021 avec le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée (« CP »).

Le 21 mai 2021, le CN et le KCS ont annoncé qu'ils avaient conclu une entente définitive de fusion (« Entente de fusion du CN »). La conclusion de l'Entente de fusion du CN était assujettie à l'obtention des approbations réglementaires, y compris les approbations du STB, de la Commission fédérale de la concurrence économique (COFECE) et de l'Institut fédéral des télécommunications (IFT) au Mexique. Le CN avait proposé au STB de mettre en place une fiducie de vote classique en vertu de laquelle le CN acquerrait les actions du KCS et les placerait dans la fiducie de vote dès que l'opération serait approuvée par les actionnaires du KCS et que les exigences de clôture habituelles seraient satisfaites. Le 31 août 2021, le STB a rejeté la requête conjointe du CN et du KCS visant l'approbation de la fiducie de vote proposée.

Le 15 septembre 2021, le KCS et son conseil d'administration ont annoncé que la proposition d'acquisition révisée soumise le 12 septembre 2021 par le CP constituait une « Proposition d'entreprise supérieure », comme il était énoncé dans l'Entente de fusion du CN. Par conséquent, le KCS a conclu une entente de renonciation avec le CN en vertu de laquelle le KCS a convenu de résilier l'Entente de fusion du CN et de conclure un accord de fusion avec le CP. Le CN a donc reçu les frais de résiliation de l'entente de fusion de 700 M\$ US (886 M\$) de la part du KCS. De plus, le KCS a également remboursé à Brooklyn US Holdings, Inc., une filiale en propriété exclusive de la Compagnie, 700 M\$ US (886 M\$) que le CN avait précédemment versés au KCS à titre d'avance relativement au paiement par le KCS des frais de résiliation au CP en vertu de l'accord de fusion initial du KCS avec le CP.

*Initiatives en matière de gestion financière*

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 qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 14 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1<sup>er</sup> février 2021 et le 31 janvier 2022. La Compagnie avait suspendu son programme de rachat d'actions à la fin de mars 2020 en raison du contexte économique découlant de la pandémie de COVID-19. Elle a recommencé à racheter des actions en février 2021, puis a suspendu les rachats d'actions à la fin d'avril 2021 dans le cadre de l'Entente de fusion du CN avec le KCS. Après la résiliation de cette entente, la Compagnie a recommencé à racheter des actions à la fin de septembre 2021.

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 peut 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 2021, les emprunts totaux sous forme de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 111 M\$ US (140 M\$) à un taux d'intérêt moyen pondéré de 0,18 %.

La Compagnie a une entente, qui prévoit la vente, à des fiducies non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Le 20 décembre 2021, la Compagnie a prolongé d'un an la durée de cette entente, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2024. 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. Aux 31 décembre 2021, la Compagnie n'avait aucun emprunt dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs et il n'y a pas eu d'activité en 2021.

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 22 juin 2021, la Compagnie a augmenté le montant de sa facilité de crédit renouvelable existante de 2,0 G\$ à 2,5 G\$ et modifié certaines dispositions. Le 31 mars 2021, l'entente de facilité de crédit renouvelable de la Compagnie avait été modifiée afin de prolonger la durée de la facilité de crédit d'environ deux ans et d'adopter une structure de prêts liés à la durabilité selon laquelle les marges applicables sont rajustées à l'atteinte de certaines cibles de développement durable, à compter de 2022. La facilité de crédit modifiée de la Compagnie de 2,5 G\$ est composée d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2024 et d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2026. Sous réserve de l'approbation de chacun des prêteurs, la Compagnie a la possibilité de demander une somme supplémentaire de 500 M\$ pendant la durée de la facilité et de demander une prolongation une fois par année 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, comme le LIBOR, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit et les cibles de développement durable du CN. Au 31 décembre 2021, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de cette facilité de crédit renouvelable et aucun retrait n'a été effectué en 2021. L'entente de facilité de crédit renouvelable comporte une clause restrictive financière qui limite le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale. Au 31 décembre 2021, la Compagnie est en conformité avec cette clause.

Au cours du deuxième trimestre de 2021, dans le cadre du regroupement proposé avec le KCS, la Compagnie a obtenu des engagements pour une facilité de crédit-relais non garantie de premier rang de 364 jours de 14,3 G\$ US et pour une entente de crédit à terme de 5 G\$ US. Le 15 septembre 2021, à la résiliation de l'Entente de fusion du CN avec le KCS, la facilité de crédit-relais et l'entente de crédit à terme ont pris fin. Aucun retrait n'a été effectué en 2021.

La Compagnie a une facilité de crédit à terme non renouvelable pour financer ou refinancer l'achat de matériel comprenant une tranche de 300 M\$ US qui pouvait être utilisée jusqu'au 31 mars 2020 et une tranche de 310 M\$ qui pouvait être utilisée jusqu'au 31 mars 2021. Les prêts d'équipement consentis en vertu de la facilité de crédit non renouvelable ont une durée de 20 ans, portent intérêt à un taux variable basé sur le LIBOR et majoré d'une marge, sont remboursables par versements trimestriels égaux, sont remboursables par anticipation à tout moment sans pénalité et sont garantis par le matériel roulant. Le 31 mars 2021, la Compagnie a émis un prêt d'équipement de 310 M\$ US (389 M\$) en vertu de cette facilité et a remboursé 27 M\$ US (33 M\$) sur les deux prêts d'équipement en 2021. Au 31 décembre 2021, la Compagnie avait des emprunts en cours s'élevant à 572 M\$ US (723 M\$) au taux d'intérêt moyen pondéré de 0,81 % et ne disposait d'aucun autre montant disponible en vertu de cette facilité de crédit à terme non renouvelable.

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 31 mars 2021, la Compagnie a prolongé la durée des ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2024. 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 de trésorerie, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises. Au 31 décembre 2021, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 394 M\$ en vertu des facilités engagées sur un montant total disponible de 518 M\$ et de 158 M\$ en vertu des facilités non engagées. Au 31 décembre 2021, des montants de 396 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.

## Notice annuelle 2021

Le 25 janvier 2022, 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 42,0 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1<sup>er</sup> février 2022 et le 31 janvier 2023.

### *Conventions collectives importantes*

#### *Effectif au Canada*

Le 13 septembre 2021, la Compagnie a donné l'avis de négociation en vue du renouvellement de la convention collective avec la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE) régissant environ 700 membres du personnel du service Signalisation et communications, qui a expiré le 31 décembre 2021. La convention collective reste en vigueur jusqu'à ce que les parties parviennent à une nouvelle entente.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2021, la Compagnie a déposé une demande auprès du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) en vertu du paragraphe 18.1 du Code canadien du travail visant l'examen de l'actuelle structure des unités de négociation applicable au personnel itinérant de son chemin de fer canadien. À l'heure actuelle, les mécaniciens de locomotive et les chefs de train sont répartis dans 12 unités de négociation et sont régis par 16 conventions collectives distinctes. Le CN est d'avis que cette structure ne convient plus aux relations de travail. Une unité de négociation consolidée regroupant les mécaniciens de locomotive et les chefs de train sous une même convention collective réglerait ces problèmes et constituerait une structure d'unité de négociation plus appropriée. L'échéancier de la prise de décision par le CCRI est incertain à l'heure actuelle.

#### *Effectif aux États-Unis*

En date du 1<sup>er</sup> février 2022, 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 et demeurent en vigueur. 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 à 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 ronde de négociations nationales est en cours.

### **Points saillants de 2020**

#### *Changements 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.

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

### *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 de son 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 avait adopté un plan relatif 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 répondaient 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 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. 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<sup>er</sup> février 2020 et le 31 janvier 2021. Le CN a suspendu ses activités de rachat d'actions entre la fin de mars 2020 et janvier 2021, compte tenu du contexte économique découlant de la pandémie.

En 2020, la Compagnie avait 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 pouvant être émis était de 2,0 G\$, ou l'équivalent en dollars US, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui étaient assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offraient à la Compagnie une option de financement souple, et ils pouvaient être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Au 31 décembre 2020, les emprunts totaux sous forme 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 avait une entente prévoyant 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<sup>er</sup> février 2023. Le programme de titrisation des débiteurs a fourni 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 dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs.

La Compagnie avait une facilité de crédit renouvelable non garantie auprès d'un consortium de prêteurs, qui pouvait 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 était 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 avait 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 de cinq ans. La facilité de crédit permettait 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 pouvait être utilisée à des fins de fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Compagnie et permettait 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.

La Compagnie avait 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 avait 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 de trésorerie, 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<sup>er</sup> 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\$.

### *Conventions collectives importantes*

#### *Effectif aux États-Unis*

En date du 1<sup>er</sup> 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.

### **Points saillants de 2019**

#### *Changements 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 29 novembre 2019, Michael Foster a quitté la Compagnie et Robert Reilly, vice-président exécutif et chef de l'exploitation, a assumé la direction des services informatiques et de la technologie de la Compagnie, pendant que celle-ci menait 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 de son 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.

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 trusses d'applications mobiles pour le personnel itinérant.

#### *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 a permis 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.

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 a permis au CN de continuer à élargir son réseau et de promouvoir des solutions d'approvisionnement additionnelles.

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 a permis 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<sup>er</sup> 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 avait un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes étaient 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 pouvant 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 étaient assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, ont offert à la Compagnie une option de financement souple, et ils pouvaient être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Au 31 décembre 2019, les emprunts totaux sous forme 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 avait une entente, échéant le 1<sup>er</sup> février 2021, qui prévoyait 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 a fourni à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie.

La Compagnie avait une facilité de crédit renouvelable non garantie auprès d'un consortium de prêteurs, qui pouvait 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\$ était 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 avait 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, est demeurée inchangée. L'entente de facilité de crédit comportait les dispositions habituelles qui sont essentiellement inchangées par la modification. La facilité de crédit permettait 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. 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 étaient remboursables par anticipation sans pénalité. La facilité de crédit pouvait 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.

La Compagnie avait 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 pouvait, 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<sup>er</sup> 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.

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.

#### *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 comportaient diverses dispositions de moratoires, qui maintenaient le statu quo en ce qui concerne chaque entente pendant la durée de ces moratoires.

### **3.2 VUE D'ENSEMBLE DE LA STRATÉGIE**

Pour une analyse de la stratégie commerciale et des développements prévus pour 2021, prière de se reporter à la rubrique intitulée « Vue d'ensemble de la stratégie », aux pages 3 à 12 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes. On peut trouver ce rapport sur le site SEDAR à [www.sedar.com](http://www.sedar.com), sur le site Web de la SEC par EDGAR à [www.sec.gov](http://www.sec.gov) et sur le site Web de la Compagnie à [www.cn.ca](http://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 2021, le plus important groupe marchandises du CN a compté pour 28 % 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, 18 % au trafic intérieur canadien et 35 % 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 25 à 30 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 », aux pages 64 et 65 du Rapport de gestion, qui est intégrée par renvoi aux présentes.

#### **4.4 MAIN-D'ŒUVRE**

Au 31 décembre 2021, l'effectif du CN se chiffrait à 22 604 employés, dont 17 167 étaient syndiqués.

Pour une analyse des négociations syndicales du CN, prière de se reporter à la section intitulée « Négociations syndicales » sous « Risques commerciaux », à la page 66 du Rapport de gestion, qui est intégrée 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. 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.

#### 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 66 à 71 du Rapport de gestion, qui est intégrée 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 réglemente 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 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 67 et 68 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.

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 CN a mis en œuvre toutes les mesures exigées applicables à ses activités.

Le 22 février 2021, le ministre a approuvé les révisions du *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés* proposées par le secteur ferroviaire canadien en réponse à la demande émise à cet effet le 1<sup>er</sup> avril 2020. La vitesse des trains clés transportant des marchandises dangereuses est établie en fonction des conditions climatiques froides et dépend 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. La vitesse maximale dépend également 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. De plus, les nouvelles révisions exigent que les chemins de fer aient mis en place un plan d'entretien et d'inspection des joints de rail permanents et des joints de rail temporaires. 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, le règlement révisé devrait permettre au CN de maintenir une vitesse d'exploitation normale, sauf si les conditions requièrent des restrictions de vitesse afin d'assurer la sécurité. Les révisions sont entrées en vigueur le 22 août 2021.

Le 10 mars 2021, le ministre a émis deux arrêtés concernant les mouvements ferroviaires non contrôlés. Le premier arrêté impose des procédures provisoires spéciales visant à réduire les risques de mouvements non contrôlés. Le deuxième arrêté exige que l'industrie ferroviaire canadienne revise les règlements existants afin d'y intégrer des paramètres de conception et de performance pour les locomotives équipées d'une protection contre les dérives, de définir clairement la définition du matériel roulant surveillé par opposition au matériel roulant laissé sans surveillance et d'inclure des exigences relatives à l'utilisation de la protection contre les dérives pour réduire les risques qu'un mouvement incontrôlé se produise. Les modifications doivent être soumises au ministre au plus tard le 10 mars 2022.

Le 31 mai 2021, le ministre des Transports a approuvé des modifications au *Règlement concernant la sécurité de la voie*, lequel précise les exigences en matière de sécurité que les chemins de fer doivent respecter lors de l'inspection et de l'entretien de leur infrastructure ferroviaire. Lorsque les modifications auront été apportées au Règlement, les chemins de fer devront mettre en place un processus de certification des employés qui inspectent les voies et supervisent la remise en état des voies pour s'assurer qu'ils possèdent les connaissances et l'expérience nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions liées à la sécurité. Ils devront également établir un processus pour s'assurer que les travaux d'entretien et de réparation des voies répondent aux exigences réglementaires et respectent leurs propres normes afin d'accroître le niveau de responsabilisation. Finalement, les chemins de fer devront élaborer et mettre en œuvre des plans de gestion complets de l'usure des rails et de l'état de la surface des rails, qui doivent être approuvés par un ingénieur qualifié, en vue d'améliorer l'intégrité des voies ferrées. Ces modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2022.

Les 9 et 11 juillet 2021, Transports Canada a émis des arrêtés en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dans le contexte des feux de forêt faisant rage en Colombie-Britannique. En plus d'exiger la mise en œuvre de mesures précises afin de réduire les risques d'incendie et d'améliorer leur détection, les arrêtés demandaient aux compagnies de chemin de fer d'élaborer et de mettre en œuvre un plan définitif d'atténuation des risques d'incendie en cas de températures extrêmes (« plan définitif ») dans les 60 jours suivant la publication des arrêtés. Conformément à cette exigence, le CN a déposé son plan définitif le 9 septembre 2021. Ce plan définitif traite des mesures de détection, de suivi et d'intervention en cas

d'incendie et a été préparé après consultation des administrations municipales et des autres paliers de gouvernement local, y compris les gouvernements autochtones et les autres corps dirigeants autochtones. Le 14 octobre 2021, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a confirmé que l'enquête sur l'incendie de Lytton n'avait révélé aucun lien avec des activités ferroviaires.

Le 30 juillet 2021, Transports Canada a pris l'arrêté ministériel 21-04 en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'arrêté prévoit des exigences de déclaration en ce qui concerne tout serrage d'urgence des freins lorsqu'un train est arrêté sur une pente raide ou en terrain montagneux. Ces exigences sont initialement devenues obligatoires du 1<sup>er</sup> juillet 2020 au 1<sup>er</sup> juillet 2021 et, en vertu de l'arrêté, elles sont devenues de nouveau obligatoires à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2021, pendant 12 mois, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2022.

Le 30 juillet 2021, Transports Canada a approuvé les modifications au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* proposées par l'Association des chemins de fer du Canada au nom de ses membres. Les modifications prescrivent ce qui suit : 1) le moment où les freins pneumatiques doivent être utilisés pendant les manœuvres (le processus de remaniement des wagons dans un triage ferroviaire) afin d'assurer une approche constante dans l'ensemble du réseau ferroviaire; 2) des mesures pour s'assurer que le matériel stationnaire est immobilisé durant les manœuvres afin d'empêcher les mouvements incontrôlés; et 3) des limitations de vitesse lorsque les manœuvres sont faites au moyen d'une locomotive télécommandée. Les nouvelles dispositions visent à améliorer la sécurité et à empêcher les mouvements incontrôlés pendant les manœuvres, en plus de veiller à ce que le matériel soit adéquatement immobilisé pendant ces manœuvres.

Transports Canada a émis un arrêté, qui est entré en vigueur le 30 octobre 2021, obligeant les employeurs des entreprises ferroviaires sous réglementation fédérale à établir des politiques de vaccination obligatoire pour tout le personnel de leurs organisations ou à exiger des équipes de train et du personnel de la voie qu'ils se soumettent à des protocoles de test rigoureux. Chaque chemin de fer qui met en œuvre une politique de vaccination obligatoire doit inclure une disposition selon laquelle les membres du personnel doivent fournir une attestation ou une déclaration de leur état vaccinal; doit inclure une description des conséquences que subiront les membres du personnel s'ils ne se conforment pas à la politique ou s'ils falsifient l'information demandée; et doit se conformer à des normes cohérentes avec l'approche adoptée par le gouvernement du Canada pour l'administration publique centrale. Après le 15 novembre 2021, chaque chemin de fer doit être en mesure de garantir que les employés ont reçu au moins une dose de vaccin contre la COVID-19, à défaut de ce faire, ils ne pourront pas travailler. Tous les membres du personnel doivent être entièrement vaccinés au plus tard le 24 janvier 2022.

Le 15 novembre 2021, le CN a déposé auprès de Transports Canada son Plan d'atténuation des risques liés aux activités hivernales, conformément au *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés*. Ce plan présente les mesures particulières associées au mouvement des trains transportant du pétrole brut ou des gaz de pétrole liquéfiés.

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 précisaient certains aspects de celles-ci. En vertu des nouvelles règles, le 25 novembre 2021, le CN a déposé auprès de Transports Canada son Programme de gestion de la fatigue proposant un ensemble exhaustif d'exigences normatives relatives aux processus d'établissement des horaires, d'aptitude au travail, de déplacements haut le pied et autres. Les autres dispositions des règles applicables au CN entreront en vigueur le 25 mai 2023.

Le 26 novembre 2021, Transports Canada a adopté un règlement modifiant le champ d'application du *Règlement sur les passages à niveau* en établissant des exigences pour les passages à niveau selon un modèle fondé sur les risques. Selon ce modèle, les passages à niveau existants dont les risques sont

jugés faibles sont exemptés des exigences de modernisation. De plus, les modifications prolongent le délai de conformité à ces exigences (lequel était fixé au 28 novembre 2021) en fonction du modèle fondé sur les risques. Pour les passages à niveau jugés à priorité élevée, le délai est prolongé d'un an (jusqu'au 28 novembre 2022), et pour tous les autres passages à niveau (c'est-à-dire ceux qui ne satisfont pas au seuil des critères établis pour le risque faible ou la priorité élevée), il est prolongé de trois ans (jusqu'au 28 novembre 2024).

### **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 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 CN a soumis son plan le 16 août 2021. Les syndicats du secteur ferroviaire ont précédemment contesté des aspects du règlement de la FRA auprès de la Cour d'appel des États-Unis pour le circuit du District de Columbia, y compris la protection contre la divulgation d'information compilée par les chemins de fer aux fins de mise en œuvre du règlement. Le 20 août 2021, la Cour d'appel des États-Unis pour le circuit du District de Columbia a rejeté la requête déposée par les syndicats du secteur ferroviaire contestant le règlement définitif de la FRA concernant le programme de réduction des risques. En novembre 2021, la FRA a rejeté les plans relatifs au programme de réduction des risques des chemins de fer de classe I avec commentaires. Les chemins de fer de classe I présenteront des plans révisés d'ici le 7 février 2022.

Le 23 février 2021, la Cour d'appel des États-Unis pour le neuvième circuit a annulé une ordonnance de mai 2019 prononcée par la FRA qui retirait une règle proposée par un organisme concernant la taille des équipes. Le 9 avril 2021, l'Association of American Railroads (AAR) a sollicité une nouvelle audience à la cour. Le 6 mai 2021, la Cour d'appel des États-Unis pour le neuvième circuit a rejeté la requête de nouvelle audience. Dans une affaire distincte, la Cour fédérale de l'Illinois avait précédemment conclu que la loi de l'Illinois sur la taille des équipes allait à l'encontre de l'ordonnance de mai 2019 prononcée par la FRA, et



l'Illinois Commerce Commission a interjeté appel de cette décision devant la Cour d'appel des États-Unis pour le septième circuit. Cet appel a été suspendu en attendant la résolution de l'affaire du neuvième circuit. Le 2 juillet 2021, la Cour d'appel des États-Unis pour le septième circuit a renvoyé l'affaire à la Cour de district afin que celle-ci annule sa décision antérieure fondée sur l'ordonnance de mai 2019 prononcée par la FRA et se prononce sur les autres arguments de l'AAR liés au droit de priorité. Le 21 décembre 2021, la Cour de district a statué que la loi de l'Illinois sur la taille des équipes allait à l'encontre de la *Regional Rail Reorganization Act* (aussi connue sous le nom de 3 R Act).

Le 1<sup>er</sup> mars 2021, la FRA a émis une ordonnance d'urgence régissant le port du masque lors d'activités ferroviaires. Le 10 juin 2021, la FRA a publié une déclaration intitulée *Statement of Enforcement Discretion Regarding FRA's Emergency Order Requiring Face Mask Use in Railroad Operations* qui vise le transport de voyageurs et qui explique que la FRA exercera un pouvoir discrétionnaire quant à l'application de l'ordonnance dans un contexte d'environnement extérieur lié à un moyen de transport ou à un centre de transport. La FRA n'a pas mis à jour sa position sur les masques dans le contexte du transport de marchandises.

Le gouvernement des États-Unis a annoncé qu'il imposerait une obligation de vaccination aux employés. L'administration Biden a émis une ordonnance exécutive afin d'assurer des protocoles de sécurité COVID-19 adéquats pour les entrepreneurs fédéraux et des directives pour un milieu de travail sécuritaire COVID-19 pour les entrepreneurs fédéraux et les sous-traitants du *Safer Federal Workforce Task Force*, qui doit entrer en vigueur le 10 janvier 2022. L'*Occupational Safety and Health Administration* (OSHA) du *Department of Labor* des États-Unis n'émettra aucun avis de non-conformité avant le 9 février 2022. L'OSHA a émis une norme d'urgence temporaire selon laquelle tous les employeurs comptant 100 employés ou plus devront s'assurer que l'ensemble de leur effectif est entièrement vacciné ou soumis à des tests périodiques. Des opposants ont contesté l'obligation de vaccination devant les tribunaux. L'obligation imposée aux entrepreneurs fédéraux fait l'objet d'une injonction nationale, laquelle a été portée en appel, et la Cour d'appel des États-Unis pour le onzième circuit entendra des plaidoiries à ce sujet. La Cour d'appel des États-Unis pour le sixième circuit a rétabli la norme temporaire de l'OSHA et a permis que la règle de l'OSHA entre en vigueur. Une requête de suspension d'urgence de la règle de l'OSHA a été portée devant la Cour suprême des États-Unis. Le 13 janvier 2022, la Cour suprême a suspendu l'application de la norme temporaire de l'OSHA en attendant la conclusion de la pétition d'examen en cours auprès de la Cour de sixième circuit. La Cour suprême a conclu que les requérants auraient probablement gain de cause en raison du bien-fondé de leur allégation selon laquelle l'agence n'avait pas le pouvoir d'imposer cette obligation.

## **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 propriété, 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 propriété, 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 découlant d'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 2021 du CN (« États financiers »), et à la section « Questions environnementales », dans les Estimations comptables critiques, aux pages 62 à 64 du Rapport de gestion, ainsi qu'à la section « Questions environnementales » sous « Risques commerciaux » aux pages 65 et 66 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 la gouvernance, du développement durable et de la sécurité du Conseil d'administration de surveiller les programmes environnementaux de la Compagnie. Le Comité de la gouvernance, du développement durable 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 sur le 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](http://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 60 à 62 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 droits d'auteur, 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 64 à 75 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 51 à 53 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 0,5375 \$ par action à compter du premier trimestre de 2019, a été haussé à 0,5750 \$ par action à compter du premier trimestre de 2020; il a ensuite été haussé à 0,6150 \$ par action à compter du premier trimestre de 2021, puis à 0,7325 \$ par action à compter du premier trimestre de 2022. 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 d'actions 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 était 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 appartient ou peut appartenir, de l'avis des administrateurs, à toute personne 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.

	<b>DBRS Morningstar</b>	<b>Moody's Investors Service</b>	<b>Standard &amp; Poor's</b>
Dettes 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 Morningstar (« 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.

Après la signature de l'Entente de fusion du CN avec KCS, les agences de notation avaient placé les cotes du CN sous surveillance. À la suite de la résiliation de l'Entente de fusion du CN le 15 septembre 2021 et de l'annonce par le CN de son plan stratégique et financier de création de valeur le 17 septembre 2021, les agences de notation ont réagi de la façon suivante :

- DBRS a annulé la surveillance avec perspective négative et a attribué la perspective stable à la cote de crédit du CN.
- Moody's a annulé la révision possible à la baisse et a attribué la perspective négative à la cote de crédit du CN.
- S&P a annulé la surveillance avec répercussions négatives et a attribué la perspective négative à la cote de crédit du CN.

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 les actions ordinaires du CN 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 actions ordinaires du CN dans leurs établissements qui sont situés aux endroits indiqués ci-dessous :

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

### **Coagent des transferts et coagent comptable des registres :**

Computershare Trust Company, N.A.  
À l'attention de : Shareholder Services  
Livraison « jour suivant » : 462 South 4th Street, Suite 1600, Louisville, KY 40202  
Livraison par courrier ordinaire : P.O. Box 505000, Louisville, KY 40233-5000  
Téléphone : 1-800-962-4284

Le registre des billets canadiens du CN émis conformément à l'acte de fiducie visant les billets de premier rang daté du 12 juillet 2013, qui a été conclu entre la Compagnie et la Compagnie Trust BNY Canada (tel que modifié et complété), est conservé au bureau principal de la Compagnie Trust BNY Canada à Montréal, au Canada. Le registre des billets américains du CN émis conformément à l'acte de fiducie visant les billets de premier rang daté du 1<sup>er</sup> juin 1998, qui a été conclu entre la Compagnie et The Bank of New York Mellon (tel que modifié et complété), est conservé au bureau principal de The Bank of New York Mellon à New York, aux États-Unis.



## 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 2021.

Mois	Élevée	Faible	Volume
Janvier	148,91	129,18	23 537 590
Février	141,40	129,54	27 129 494
Mars	148,89	137,61	36 449 884
Avril	149,44	131,75	24 063 399
Mai	138,46	125,00	35 252 538
Juin	136,45	129,04	34 537 802
Juillet	135,60	128,50	20 981 634
Août	152,20	132,38	20 771 412
Septembre	161,15	144,51	45 700 892
Octobre	168,66	144,00	22 735 200
Novembre	166,35	160,05	19 502 693
Décembre	167,65	152,68	26 066 748

### 8.2 PLACEMENTS ANTÉRIEURS

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 2021, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 111 M\$ US (140 M\$). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 0,18 %.

## 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 :

<b>Nom Province ou État de résidence et date de la première élection au Conseil</b>	<b>Occupation principale actuelle</b>	<b>Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années</b>
Shauneen Bruder Ontario, Canada Le 25 avril 2017	Administratrice de sociétés Vice-présidente du Conseil d'administration, CN	Vice-présidente directrice, Exploitation, Banque Royale du Canada
L'honorable Jean Charest, C.P. Québec, Canada Le 25 janvier 2022	Associé, McCarthy Tétraut S.E.N.C.R.L., s.r.l.	
Denise Gray Michigan, États-Unis Le 27 avril 2021	Présidente, LG Energy Solution Michigan Inc. Tech Center	Présidente et chef de la direction, LG Chem Power, Inc.
Justin M. Howell Michigan, États-Unis Le 27 avril 2021	Gestionnaire d'investissements senior, Cascades Asset Management Co.	
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
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	
Jo-ann dePass Olsovsky Texas, États-Unis Le 27 octobre 2021	Première vice-présidente et chef de l'information, Salesforce Inc.	Vice-présidente et chef de l'information, BNSF Railway
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	
Robert L. Phillips Colombie-Britannique, Canada Le 23 avril 2014	Président, R.L. Phillips Investments Inc.	

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
Jean-Jacques Ruest <sup>(1)</sup> Québec, Canada Le 24 juillet 2018	Président-directeur général, CN	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	Vice-présidente exécutive - chef du contentieux et affaires corporatives; première vice-présidente, chef du contentieux, The Clorox Company

1. Avec prise d'effet le 28 février 2022, Tracy Robinson succédera à Jean-Jacques Ruest à titre de présidente-directrice générale et de membre du conseil d'administration du CN.

### Composition des comités

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

#### *Comité d'audit, des finances et du risque*

Robert L. Phillips (président du Comité), Shauneen Bruder, Denise Gray, l'honorable Kevin G. Lynch, Margaret A. McKenzie et James E. O'Connor.

#### *Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité*

Shauneen Bruder (présidente du Comité), Denise Gray, Justin M. Howell, l'honorable Kevin G. Lynch, Robert Pace et Laura Stein.

#### *Comité des ressources humaines et de la rémunération*

L'honorable Kevin G. Lynch (président du Comité), Shauneen Bruder, Denise Gray, Justin M. Howell, Robert Pace et Robert L. Phillips.

#### *Comité de retraite et des investissements*

Laura Stein (présidente du Comité), Justin M. Howell, Margaret A. McKenzie et James E. O'Connor.

## 9.2 INFORMATION SUR LE COMITÉ D'AUDIT

La charte du Comité d'audit, des finances et du risque est reproduite intégralement à l'annexe A de la présente Notice.

## Composition du Comité d'audit, des finances et du risque

En date des présentes, le Comité d'audit, des finances et du risque est composé de six administrateurs indépendants, à savoir : Robert L. Phillips (président du Comité), Shauneen Bruder, Denise Gray, l'honorable Kevin G. Lynch, Margaret A. McKenzie et James E. O'Connor.

## Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit, des finances et du risque

Le Conseil d'administration est d'avis que les membres du Comité d'audit, des finances et du risque 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, des finances et du risque qui sont pertinentes à l'exercice de ses responsabilités de membre du Comité est donnée ci-après :

M. Phillips, président du Comité d'audit, des finances et du risque depuis le 27 avril 2021, est président de R.L. Phillips Investments Inc. et a été, de 2001 à 2004, président et chef de la direction ainsi qu'administrateur de la British Columbia Railway Company Limited. M. Phillips a été vice-président directeur, expansion commerciale et stratégie chez MacMillan Bloedel Ltd. et précédemment, il a occupé le poste de chef de la direction de PTI Group et de Dreco Energy Services Limited. Il a aussi mené une prestigieuse carrière en tant que conseiller juridique d'entreprise et a été nommé membre du Conseil de la Reine en Alberta en 1991. M. Phillips est actuellement président du conseil d'administration et membre du comité d'audit de la Banque canadienne de l'Ouest et membre du conseil d'administration et du comité d'audit de Capital Power Corporation. Il est également administrateur principal de West Fraser Timber Co. Ltd. M. Phillips est titulaire d'un baccalauréat en droit (médaille d'or) et d'un baccalauréat en sciences, génie chimique (avec distinction) de l'Université de l'Alberta.

M<sup>me</sup> Bruder 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<sup>me</sup> Bruder est administratrice et membre du comité d'audit, des finances et du risque d'Andrew Peller Limited. Elle 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<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> Gray est présidente de LG Energy Solution Michigan Inc. Tech Center et membre de son conseil d'administration. À ce titre, elle supervise la filiale nord-américaine de la société sud-coréenne LG Energy Solution, l'un des plus grands fabricants de batteries au lithium-ion au monde. Avant mars 2018, elle était présidente et chef de la direction de LG Chem Power, Inc, une entreprise axée sur des applications technologiques pour les batteries au lithium-ion polymère destinées aux marchés commerciaux et des véhicules automobiles nord-américains. Depuis 2019, M<sup>me</sup> Gray est membre du conseil d'administration de Tenneco, Inc., une société ouverte américaine qui se spécialise dans la fabrication de produits automobiles destinés aux marchés mondiaux, et siège aux comités d'audit et de rémunération du conseil. Elle siège également au conseil d'administration de l'Original Equipment Suppliers Association (OESA), une association professionnelle sans but lucratif qui représente les fournisseurs d'équipement d'origine dans le secteur automobile en Amérique du Nord. Lauréate du prix Women of Color Technologist of the

Year en 2017, M<sup>me</sup> Gray est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique de l'Université Kettering et d'une maîtrise en technologie de gestion technique du Rensselaer Polytechnic Institute.

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. et est un administrateur d'Empire Ltd, de CNOOC Ltd et de diverses sociétés de la Couronne. Il a été nommé comme membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada en 2009 et officier de l'Ordre du Canada en 2011. 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<sup>me</sup> McKenzie est une administratrice de sociétés qui compte plus de 30 ans d'expérience dans le secteur énergétique où elle a acquis une expertise en matière d'information financière, de trésorerie, de finance d'entreprise et de gestion des risques. Elle siège actuellement aux conseils d'administration de PrairieSky Royalty Ltd., où elle est la Présidente du Comité d'audit et de Spur Petroleum Ltd., une entreprise privée d'énergie dans l'Ouest canadien. M<sup>me</sup> McKenzie est la fondatrice de Range Royalty Management Ltd. et elle y a occupé le poste de chef de la direction financière de 2006 à 2014. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce (comptabilité) de l'Université de Saskatchewan et a obtenu le titre IAS.A de l'Institut des administrateurs de sociétés. M<sup>me</sup> McKenzie est également comptable agréée (CPA CA) depuis 1985.

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 chez 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 était administrateur principal de Casella Waste Systems, Inc. et était administrateur de Clean Energy Fuels Corp. Il est titulaire d'un baccalauréat en sciences commerciales (concentration en comptabilité) de l'Université DePaul.

## 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 2021 et 2020, 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 <sup>1)</sup>	2021	2020
Audit	2 838 000 \$	2 778 000 \$
Services liés à l'audit	1 357 000 \$	1 122 000 \$
Services fiscaux	1 394 000 \$	1 205 000 \$
Autres	33 000 \$	42 000 \$
<b>Total</b>	<b>5 622 000 \$</b>	<b>5 147 000 \$</b>

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

Conformément à sa charte, le Comité d'audit, des finances et du risque (appelé précédemment 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, des finances et du risque 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 2021 et 2020.

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 les audits des états financiers annuels consolidés de la Compagnie et le contrôle interne à l'égard de l'information financière, la revue des rapports trimestriels et les audits des états financiers de certaines filiales 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 les auditeurs pour l'audit des états financiers des régimes de retraite de la Compagnie, pour les services d'attestation se rapportant à des rapports exigés par la loi ou la réglementation, pour l'audit de la comptabilité associée à des transactions nouvelles, complexes et proposées et pour d'autres services, y compris les services devant être exécutés pour émettre des lettres de consentement ou d'accord, se rapportant à l'émission de titres ou le dépôt des déclarations d'inscription.

### 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 conseils fiscaux et de conformité.

## Autres honoraires

Représentent des honoraires pour l'investigation comptable et des services de comptabilité liés à une filiale à l'étranger.

## Services non liés à l'audit

Le mandat du Comité d'audit, des finances et du risque joint en tant qu'annexe A à la présente Notice, prévoit que le Comité d'audit, des finances et du risque 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, des finances et du risque 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, des finances et du risque.

## 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 <sup>1)</sup> 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
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

Nom et province ou État de résidence	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
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
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 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
Helen Quirke Québec, Canada	Première vice-présidente et chef Stratégie	Chef Stratégie par intérim, CN; directrice générale et associée, associée, conseillère principale, The Boston Consulting Group
Rance Randle Alberta, Canada	Premier vice-président Exploitation du réseau et Transport	Vice-président Exploitation du réseau, CN; vice-président Exploitation région du Nord, BNSF
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 Mécanique et ingénierie	Premier vice-président Exploitation du réseau; vice-président Exploitation du réseau; vice-président Région de l'Ouest; directeur général – Ouest

1. Avec prise d'effet le 28 février 2022, Tracy Robinson succédera à Jean-Jacques Ruest à titre de présidente-directrice générale et de membre du conseil d'administration du CN.

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 2021, 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 750 milliers d'actions ordinaires de la Compagnie, représentant approximativement 0,11 % 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 semblable ou d'une ordonnance lui refusant 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 d'une ordonnance lui refusant 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.

#### **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, 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 ayant des liens avec les personnes nommées aux points i) et ii) ou faisant partie de leur groupe n'avait un intérêt important dans une 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 2021 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.

## **RUBRIQUE 12      RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

On peut trouver des renseignements complémentaires concernant le CN sur SEDAR à [www.sedar.com](http://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 s'est tenue le 27 avril 2021 (Circulaire). Cette Circulaire est disponible sur SEDAR à [www.sedar.com](http://www.sedar.com), sur le site Web de la SEC par l'intermédiaire du site EDGAR à [www.sec.gov](http://www.sec.gov) et sur le site Web de la Compagnie à [www.cn.ca](http://www.cn.ca).

## ANNEXE A – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT

### 1. MANDAT

Le Comité d'audit, des finances et du risque (« Comité AFR ») a pour mandat d'aider le Conseil d'administration (le « Conseil ») à assumer ses responsabilités de surveillance à l'égard des points suivants :

- l'intégrité et la qualité des états financiers, de la communication de l'information financière, des systèmes de contrôle interne et de la fonction d'audit interne du CN;
- les compétences, l'indépendance et le rendement de l'auditeur du CN;
- le plan d'exploitation et le programme de dépenses en immobilisations annuels du CN;
- les stratégies et les programmes d'affectation de capitaux du CN;
- les plans et les programmes de financement du CN en ce qui concerne l'exploitation de la trésorerie, les facilités de crédit, les cotes de crédit, les risques financiers et les expositions éventuelles;
- les processus, politiques et méthodes d'évaluation des risques et de gestion du risque d'entreprise du CN; et toute autre question envoyée au Comité AFR par le Conseil.

### 2. COMPOSITION

- **Nombre.** Le Conseil doit nommer au moins cinq administrateurs comme membres du Comité AFR, dont obligatoirement le président du Comité des ressources humaines et de la rémunération.
- **Administrateurs indépendants.** Seuls des administrateurs indépendants, selon ce que décide le Conseil et conformément aux normes de gouvernance d'entreprise du Canada et des États-Unis, peuvent être nommés. Un membre du Comité AFR ne peut, sauf en sa qualité 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, des honoraires du CN ou d'une filiale du CN ni ne peut faire partie du groupe du CN ou d'une filiale du CN.
- **Compétences.** Chaque membre doit avoir des « compétences financières » et au moins un membre doit être un « expert financier du comité d'audit », selon ce qu'établit le Conseil.
- **Mandats parallèles.** En raison des exigences élevées rattachées au rôle et aux responsabilités du Comité AFR, le président du Conseil, en collaboration avec le président du Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité, examine les invitations faites aux membres du Comité AFR de se joindre au comité d'audit d'une autre entité. Lorsqu'un membre du Comité AFR 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 AFR; il exige alors que la situation soit corrigée ou indique dans la Circulaire de sollicitation de procurations du CN que les mandats parallèles ne nuisent pas aux fonctions du membre.

### 3. RÉUNIONS

- **Réunions.** Les membres du Comité AFR se réunissent au moins cinq fois par année ou plus souvent si les circonstances l'exigent. Ces réunions peuvent se tenir par téléphone ou par tout autre moyen permettant aux participants de communiquer les uns avec les autres simultanément et autant que nécessaire.
- **Quorum.** Le quorum pour la conduite des affaires lors d'une réunion du Comité AFR est constitué de la majorité des membres du Comité AFR.
- **Moment.** Les réunions du Comité AFR ont généralement lieu la veille des réunions du Conseil du CN ou selon les besoins.
- **Réunion sans la présence de la direction.** Une partie de chaque réunion du Comité AFR se déroulera sans la présence de la direction.
- **Recours aux services de conseillers indépendants.** Au besoin, le Comité AFR 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 AFR a le pouvoir de prendre de façon autonome des arrangements en vue du paiement des honoraires des conseillers dont il retient les services. Le Conseil prend des dispositions pour assurer le financement approprié en vue du paiement de toutes les dépenses administratives nécessaires ou utiles pour permettre au Comité AFR d'exercer ses fonctions.
- **Obligation de rendre compte.** Le Comité AFR doit rendre compte périodiquement de ses activités au Conseil.

#### 4. RESPONSABILITÉS

Le Comité AFR est chargé de surveiller l'exécution des fonctions qui suivent :

##### A. FONCTIONS D'AUDIT

- **Surveiller la communication de l'information financière.** Le Comité AFR surveille et examine la qualité et l'intégrité du processus comptable et du processus de communication de l'information financière du CN, ce qui comprend ce qui suit :
  - 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 et les états financiers consolidés trimestriels du CN, y compris l'information fournie chaque fois dans les rapports de gestion et les communiqués concernant les résultats du CN, avant leur publication, leur dépôt et leur diffusion, et les recommander pour approbation au Conseil;
  - passer en revue avec la direction et les auditeurs externes les états financiers annuels audités des Caisses fiduciaires de retraite du CN, et les recommander pour approbation au Conseil;
  - passer en revue le niveau et le type d'information financière communiquée, à l'occasion, aux marchés des capitaux;
  - passer en revue, et recommander pour approbation au Conseil, l'information financière contenue dans la Notice annuelle, les prospectus et d'autres documents de placement, rapports ou documents, financiers ou autres, soumis à l'approbation du Conseil;
  - passer en revue avec les auditeurs externes et la direction la qualité, la pertinence et la communication des principes et des conventions comptables du CN, des hypothèses sous-jacentes et des pratiques en matière de communication de l'information, ainsi que les questions importantes concernant la présentation de l'information financière et les décisions prises dans le cadre de la préparation des états financiers, notamment 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 les rapports des auditeurs externes sur les états financiers consolidés annuels du CN et sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière du CN et sur les états financiers annuels des Caisses fiduciaires de retraite du CN;
  - passer en revue les rapports de mission d'examen trimestriels des auditeurs externes sur les états financiers consolidés trimestriels du CN;
  - vérifier que les attestations de la direction à l'égard des rapports financiers sont conformes à la législation applicable; et
  - 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 recommandation des auditeurs externes et à toute recommandation importante qui y est énoncée.
- **Surveiller les contrôles internes à l'égard de l'information financière (« contrôles internes »).** Le Comité AFR surveille l'intégrité et la qualité des contrôles internes du CN. Cela comprend ce qui suit :
  - 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 contrôles internes du CN;
  - s'assurer que le CN respecte les exigences réglementaires et législatives applicables en ce qui concerne les contrôles internes;
  - 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 toute question qui pourrait présenter un risque pour les activités du CN, y compris les préoccupations touchant des points en matière de comptabilité ou d'audit;

- demander qu'un audit de tout risque spécifique ou de contrôles internes soit exécuté, au besoin.
- **Surveiller les auditeurs internes.** Le Comité AFR surveille le rendement des auditeurs internes. Cela comprend ce qui suit :
  - s'assurer que l'auditeur interne en chef relève directement du Comité AFR et recommander la nomination et la cessation des fonctions de l'auditeur interne en chef;
  - surveiller régulièrement le rendement, les responsabilités, la dotation en personnel et les ressources de la fonction d'audit interne;
  - approuver au moins une fois par année le plan d'audit interne et surveiller régulièrement son état d'avancement; et
  - s'assurer que les auditeurs internes rendent des comptes au Comité AFR et au Conseil.
- **Surveiller les auditeurs externes.** Les auditeurs externes rendent des comptes au Comité AFR dont ils relèvent directement. En conséquence, le Comité AFR évalue les relations du CN avec les auditeurs externes et en est directement responsable. Plus précisément, cela comprend ce qui suit :
  - recommander au Conseil et aux actionnaires du CN la nomination des auditeurs externes du CN et des Caisses fiduciaires de retraite du CN et, s'il y a lieu, leur destitution, les évaluer et les rémunérer ainsi qu'évaluer leurs compétences, leur rendement et leur indépendance;
  - approuver tous les services d'audit, de révision et d'attestation fournis par les auditeurs externes et en superviser la communication, 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 en superviser la communication;
  - approuver tous les honoraires versés aux auditeurs externes;
  - 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; et
  - 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.
- **Communiquer avec les auditeurs et la direction.** Le Comité AFR 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 AFR, sans la présence de la direction, tous les trimestres et plus souvent si cela est nécessaire; le Comité AFR doit également rencontrer séparément la direction tous les trimestres et plus souvent si cela est nécessaire.
- **Communiquer avec les investisseurs.** Le Comité AFR surveille les politiques et les procédures de la Compagnie en ce qui concerne l'information financière et d'autres informations importantes fournies aux investisseurs, ainsi que les processus mis en place pour garantir que ces informations sont exactes, exhaustives et conformes aux autres communications de la Compagnie; le Comité AFR veille à ce que des procédures soient en place pour l'examen de la communication par le CN de l'information financière extraite ou dérivée des états financiers du CN et évalue périodiquement le caractère adéquat de ces procédures.

## B. QUESTIONS FINANCIÈRES

- **Plans d'exploitation et d'immobilisations.** Après l'approbation annuelle du plan stratégique du CN par le Conseil, le Comité AFR examine les plans d'exploitation, les programmes de dépenses en immobilisations et les plans d'affectation des capitaux annuels du CN, y compris la structure du capital et les flux de trésorerie du CN ainsi que l'alignement de ces plans sur la stratégie à long terme de la Compagnie, et fait des recommandations au Conseil à cet égard. Le Comité AFR fait également un suivi des résultats par rapport à ces plans.
- **Politique financière et plans de financement.** Le Comité AFR passe en revue la politique financière et les plans de financement du CN et fait des recommandations au Conseil à cet égard, ce qui comprend :
  - les activités de trésorerie comme le caractère opportun et les paramètres du financement par emprunt ou par actions et le remboursement anticipé, le règlement le rachat ou l'annulation de toute dette;
  - l'utilisation d'instruments dérivés et les opérations de couverture;
  - les prêts, les garanties de crédit de tiers ou d'autres octrois de crédit par le CN;
  - les dépenses en immobilisations et autres dépenses importantes, la vente et la location d'actifs et toute autre opération qui pourrait modifier la structure financière ou organisationnelle du CN, y compris les postes hors bilan ainsi que les rendements prévus et réels des investissements, ou qui pourrait influencer d'une manière appréciable sur celle-ci; et
  - les cotisations volontaires additionnelles aux régimes de retraite qui sont supérieures au coût des prestations au titre des services rendus et à tout paiement spécial requis qui aurait une incidence importante sur le plan d'affectation de capitaux du CN,la délégation de pouvoirs à la direction étant outrepassée dans chacun des cas.
- **Dividendes et rachats d'actions.** Le Comité AFR passe en revue les sommes versées aux actionnaires du CN, notamment en ce qui concerne les dividendes et les rachats d'actions, et fait des recommandations au Conseil à cet égard.
- **Cotes de crédit.** Le Comité AFR passe régulièrement en revue les cotes de crédit du CN et surveille les activités du CN relatives aux agences de notation.
- **Facilités de crédit.** Le Comité AFR passe en revue les facilités de crédit de la Compagnie, y compris les modifications qui y sont apportées, et vérifie si la Compagnie respecte les clauses restrictives financières.
- **Investissements importants.** Le Comité AFR reçoit régulièrement des rapports de la direction sur l'état des investissements importants ou stratégiques du CN et les risques qui y sont liés, de sorte qu'il peut surveiller ces investissements par rapport aux objectifs ainsi que les risques connexes.

## C. GESTION DES RISQUES

- **Surveiller et évaluer les risques.** Le Comité AFR surveille et contrôle l'évaluation par la direction des risques importants auxquels le CN est exposé, c'est-à-dire des risques qui peuvent avoir un effet défavorable appréciable sur la capacité du CN à atteindre ou à appuyer ses objectifs d'affaires, et les porte à l'attention du Conseil. Cela comprend l'examen de ce qui suit :
  - les principaux risques et leur incidence possible sur la capacité du CN à atteindre ses objectifs financiers et d'affaires, y compris, en collaboration avec le Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité, les risques liés aux facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) ainsi que le caractère adéquat et l'efficacité des contrôles internes applicables qui sont liés à ces risques;
  - les processus et politiques du CN qui permettent de cerner, d'évaluer et de gérer les risques, notamment la couverture d'assurance du CN, afin de s'assurer de la gestion efficace de tous les risques liés aux activités du CN;
  - la surveillance par la direction des questions relatives à la technologie de l'information qui ont une incidence sur le CN et sur les systèmes informatiques du CN;
  - les plans de maintien des activités et les plans de remise en service après un sinistre du CN; et

- 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.
- **Gestion du risque d'entreprise.** Le Comité AFR est chargé de surveiller le programme de gestion du risque d'entreprise du CN et le travail effectué par la direction à cet égard, ce qui comprend l'examen d'un rapport trimestriel sur la gestion du risque d'entreprise préparé par la direction. Le Comité AFR passe en revue tous les principaux risques auxquels l'entreprise est exposée (sauf les risques dont la responsabilité a été déléguée à un autre comité par le Comité AFR ou le Conseil) et en discute avec la direction; il passe également en revue les mesures prises par la direction pour surveiller, contrôler et atténuer l'exposition à ces risques. Le Comité AFR fait périodiquement rapport au Conseil des risques importants ou d'autres questions soulevées dans les rapports sur la gestion du risque d'entreprise qu'il reçoit ainsi que des difficultés majeures que présente la gestion de ces risques.
- **Délégation de la responsabilité à d'autres comités du Conseil.** Le Comité AFR a le pouvoir de déléguer à d'autres comités du Conseil la responsabilité de surveiller des risques précis qui relèvent du mandat du comité concerné et reçoit périodiquement des rapports de ce comité sur la gestion de ces risques.
- **Lutte contre la fraude.** Le Comité AFR surveille les programmes et les contrôles antifraude du CN, y compris ses politiques et procédures d'évaluation et de gestion du risque de fraude.
- **Délégation de pouvoirs.** Le Comité AFR passe en revue et recommande pour approbation la résolution permanente sur la délégation de pouvoirs du CN, y compris la délégation de pouvoirs permettant d'approuver des opérations de financement et d'autres questions.

#### D. ÉVALUATION DU COMITÉ AFR

- **Révision.** Le Comité AFR revoit et évalue son mandat une fois par année ou plus souvent s'il le juge approprié et rend régulièrement compte au Conseil de ses délibérations et une fois par année du caractère adéquat de son mandat.
- **Évaluation.** Au moins une fois par année, le Comité AFR évalue son efficacité à assumer ses responsabilités et ses devoirs tels qu'ils sont définis dans son mandat.

#### E. GÉNÉRALITÉS

Aucune disposition du présent mandat ne vise à céder au Comité AFR 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 AFR. Même si le Comité AFR a un mandat précis et que ses membres peuvent avoir une expérience ou une expertise financière, il n'appartient pas au Comité AFR 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 AFR 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.