



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

2022

NOTICE ANNUELLE

Le 31 janvier 2023

TABLE DES MATIÈRES

NOTICE ANNUELLE

Rapport de
gestion (déposé
le 31 janvier
2023)

RUBRIQUE 1	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1	
RUBRIQUE 2	CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ	2	
	2.1 Constitution de l'émetteur	2	
	2.2 Filiales	2	
RUBRIQUE 3	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ	3	
	3.1 Développement général de l'activité au cours des trois dernières années	3	
	3.2 Vue d'ensemble de la stratégie	16	3-9
RUBRIQUE 4	DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	17	
	4.1 Aperçu	17	
	4.2 Groupes marchandises	17	21-26
	4.3 Situation concurrentielle	17	65-66
	4.4 Main-d'œuvre	17	67-68
	4.5 Politiques sociales	18	
	4.6 Réglementation	19	68-71
	4.7 Questions environnementales	27	66
	4.8 Questions juridiques	28	61-63
	4.9 Actifs incorporels	28	
	4.10 Facteurs de risque	29	65-76
RUBRIQUE 5	DIVIDENDES	29	
RUBRIQUE 6	DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL	29	
	6.1 Description générale de la structure du capital	29	
	6.2 Restrictions relatives à la propriété des actions	30	
	6.3 Cotes des titres d'emprunt	31	
RUBRIQUE 7	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES	33	
RUBRIQUE 8	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	34	
	8.1 Cours et volume des transactions	34	
	8.2 Placements antérieurs	34	
RUBRIQUE 9	ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	35	
	9.1 Administrateurs	35	
	9.2 Information sur le Comité d'audit	36	
	9.3 Membres de la haute direction	40	
	9.4 Interdictions d'opérations, faillites, amendes ou sanctions	42	
RUBRIQUE 10	INTÉRÊT DE LA DIRECTION ET D'AUTRES PERSONNES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	43	
RUBRIQUE 11	INTÉRÊT DES EXPERTS	43	
RUBRIQUE 12	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	43	
ANNEXE A - CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT		44	

RUBRIQUE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Sauf indication contraire dans la présente Notice annuelle (« Notice »), les renseignements contenus aux présentes sont en date du 31 décembre 2022. 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 conjoncture économique et commerciale en général, y compris les facteurs ayant des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales comme les pandémies et les conflits et tensions géopolitiques; 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 2022 du CN, document que l'on peut consulter sur le site SEDAR à www.sedar.com, sur le site Web de la Securities and Exchange Commission (SEC) des États-Unis par EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web du CN à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs.

Les énoncés prospectifs sont fondés sur l'information disponible à la date où ils sont formulés. Le CN ne peut être tenu de mettre à jour ou de réviser les énoncés prospectifs pour tenir compte d'événements futurs ou de changements de situations ou de prévisions, à moins que ne l'exigent les lois applicables sur les valeurs mobilières. Si le CN décidait de mettre à jour un énoncé prospectif, il ne faudrait pas en conclure 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. Sauf dans les cas où le CN prévoit spécifiquement autre chose, les

informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne font pas partie de la présente notice annuelle.

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 (NYSE) et à la Bourse de Toronto (TSX). 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 2022, 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 2022

Changements à la direction

Le 25 janvier 2022, le CN a annoncé la nomination de Tracy Robinson à titre de présidente-directrice générale et de membre du Conseil d'administration du CN, avec prise d'effet le 28 février 2022. Cette nomination découle de la retraite précédemment annoncée de Jean-Jacques Ruest.

Le 20 mai 2022, le CN a annoncé que Shauneen Bruder a été élue présidente du Conseil à l'unanimité par les administrateurs. Elle remplace Robert Pace, qui a pris sa retraite du Conseil d'administration le même jour.

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; diversité sur le plan de la géographie, de la clientèle et des produits; et capacité d'innovation éprouvée, par exemple en exploitant un chemin de fer à horaires fixes.

La stratégie commerciale du CN est fondée sur sa vision consistant à *propulser une croissance durable pour ses clients, son personnel et les collectivités où il exerce ses activités*. Le plan stratégique du CN s'appuie sur l'excellence en matière d'exploitation au quotidien, sur le développement de partenariats solides avec les clients, sur l'élargissement de la portée géographique et commerciale, ainsi que sur l'innovation continue. L'objectif du CN est d'assurer une croissance durable et rentable en offrant un service à la clientèle supérieur, une croissance plus rapide que l'économie, des prix supérieurs à l'inflation ferroviaire et une amélioration continue de l'efficacité de l'exploitation. Cette stratégie repose sur la grande détermination du CN à l'égard de son *engagement responsable* visant à assurer le transport sécuritaire et efficace des marchandises des clients, tout en cherchant à minimiser l'incidence sur l'environnement, en attirant et en maintenant en poste les meilleurs talents, en contribuant à rendre plus sûres et plus fortes les collectivités où il exerce ses activités, et en respectant les normes de gouvernance les plus élevées.

Le CN a pour objectif de favoriser un rendement constant pour les actionnaires et la croissance des bénéfices 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.

Stimuler l'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 ferroviaire à horaires fixes 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 cette information pour améliorer le service offert à la clientèle et l'efficacité des opérations. En exploitant rigoureusement un réseau selon des horaires fixes et en se concentrant sur la vitesse des wagons, le CN peut miser sur ses forces et chercher des occasions de croissance sur son réseau qui relie trois côtes.

Créer des 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 pour aider ses clients à croître au sein de leurs marchés. 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 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.

De plus, le CN met à profit la technologie dans 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.

Accroître la portée géographique et commerciale

Grâce à son réseau reliant trois côtes qui s'étend dans toute l'Amérique du Nord, le CN aide ses clients en établissant un lien entre l'Amérique du Nord et le 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. Dans l'est du Canada et aux États-Unis, le CN souhaite densifier son réseau en favorisant la croissance du volume aux points d'accès et en offrant aux clients des trajets intermodaux économiques.

Innovation continue

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 l'exploitation ferroviaire à horaires fixes, le CN est bien positionné pour alimenter la prochaine vague de changement en utilisant la technologie 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, notamment grâce aux éléments suivants :

- Mise à profit du partenariat stratégique avec Google Cloud pour offrir de nouvelles expériences clients et moderniser l'infrastructure technologique du CN.
- 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.
- Amélioration des données en temps réel et des outils de soutien analytique.
- Présentation de renseignements plus précis, cohérents et pertinents à tous les intervenants (p. ex., clients, personnel, collectivités).
- Automatisation des processus manuels afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité.
- Protection des actifs physiques, des actifs numériques et des données de la Compagnie afin d'assurer la sécurité du réseau.
- Collaboration dans la transition vers une économie plus sobre en carbone.

Engagement responsable

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 la stratégie et les engagements de la Compagnie en matière de développement durable. La Compagnie est déterminée à assurer le transport sécuritaire et efficace des marchandises, tout en cherchant à minimiser l'incidence sur l'environnement, en attirant et en maintenant en poste les meilleurs talents, en contribuant à rendre plus sûres et plus fortes les collectivités où elle exerce ses activités, et en respectant les normes de gouvernance les plus élevées. Le CN comprend que la transparence est essentielle pour gagner la confiance des intervenants en ce qui concerne les engagements environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) de la Compagnie. Le CN cherche donc à s'aligner sur les pratiques exemplaires mondiales pour présenter ses informations ESG, en communiquant ses engagements et ses progrès de façon ciblée, claire et comparable. En 2022, le CN a annoncé qu'il a adhéré au Pacte mondial des Nations unies, une plateforme de leadership volontaire pour le développement, la mise en œuvre et la divulgation de pratiques commerciales responsables. En outre, le CN est fier de ses réalisations de 2022, notamment de faire partie de la prestigieuse « Liste A » du CDP, en raison de ses efforts pour lutter contre les changements climatiques, et de figurer à nouveau aux indices Dow Jones Sustainability World et North American.

La sécurité est une valeur fondamentale

Le CN a pris un engagement très ferme 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 principal du CN est de réduire à zéro le nombre de blessures graves et de décès. Pour ce faire, la Compagnie a recours à des technologies évoluées et à des formations novatrices. Plus précisément, le CN vise à faire ce qui suit :

- Favoriser un engagement du personnel dans la compréhension et 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 membres du personnel 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

La réussite du CN dépend d'une série d'investissements qui vont de pair avec sa stratégie commerciale et qui la soutiennent. Ces investissements portent sur un large éventail de secteurs, allant de l'infrastructure des voies et du matériel roulant aux technologies de l'information et de l'exploitation ainsi qu'aux autres matériels et actifs qui améliorent la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du service offert par le CN. Les investissements dans l'infrastructure des voies améliorent la sécurité et l'intégrité des installations physiques, accroissent la capacité et la fluidité du réseau, favorisent l'excellence en matière de service et appuient la croissance. De nouvelles locomotives munies de la traction répartie améliorent la capacité, la productivité et l'efficacité énergétique et accroissent la fiabilité du service, surtout par temps froid, ainsi que la conduite des trains et la sécurité. Les acquisitions de wagons ciblées permettent de saisir des occasions de croissance, et ces wagons complètent le parc de wagons de particuliers qui circulent sur le réseau du CN. Le CN investit également dans des technologies avancées et les déploie, afin d'automatiser les tâches exigeantes en main-d'œuvre, comme l'inspection des voies et des wagons, et d'améliorer l'expérience client grâce à la fonction de suivi et de repérage. La viabilité économique à long terme du CN dépend de la présence d'un cadre réglementaire et politique qui favorise l'investissement et l'innovation.

La mise en œuvre pluriannuelle du plan stratégique du CN exige une approche rigoureuse axée sur l'analyse en ce qui a trait à l'affectation des capitaux. Les talents, la technologie et les capitaux doivent coexister en parfaite harmonie. La feuille de route de la Compagnie en matière d'affectation de capitaux inclut plusieurs éléments fondamentaux :

- Investir dans la maintenance pour favoriser un réseau sécuritaire et fiable, en s'appuyant sur des technologies comme le programme d'inspection autonome de la voie et les portails d'inspection automatisée.
- Investir dans l'infrastructure des actifs afin de renforcer son réseau ferroviaire reliant trois côtes.
- Élaborer une approche de type portefeuille à l'égard de la technologie, avec des décisions d'investissement axées sur les affaires, afin d'obtenir de la valeur à chaque étape de la mise en œuvre.
- Renforcer les partenariats avec ses clients en matière de chaîne d'approvisionnement, notamment en misant sur le passage de la route au rail.
- Investir dans les systèmes d'analyse des données, y compris l'IA, pour soutenir la prise de décision fondée sur les données.
- Investir dans les technologies et les immobilisations de manière à soutenir la décarbonisation de ses activités.
- Étendre sa portée géographique et commerciale au moyen de partenariats et d'acquisitions stratégiques.

Réinvestissement dans l'entreprise

En 2022, le CN a consacré environ 2,75 G\$ à son programme de dépenses en immobilisations, dont 1,60 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 0,75 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 500 nouveaux wagons-trémies à céréales.

Initiatives en matière de gestion financière

Prospectus préalable et déclaration d'enregistrement

Le 4 mai 2022, la Compagnie a déposé un nouveau prospectus préalable auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières du Canada ainsi qu'une déclaration d'enregistrement auprès de la SEC des États-Unis, en vertu desquels le CN peut émettre des titres d'emprunt d'un capital maximal de 6,0 G\$ sur les marchés financiers canadiens et américains au cours des 25 mois suivant la date de dépôt. Ce prospectus préalable et cette déclaration d'enregistrement ont remplacé le prospectus préalable et la déclaration d'enregistrement précédents qui ont expiré le 11 mars 2022.

Au 31 décembre 2022, la capacité restante de ce prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement s'établissait à 4,1 G\$. L'accès aux marchés financiers canadiens et américains en vertu du prospectus préalable et de la déclaration d'enregistrement dépend des conditions du marché.

L'accès de la Compagnie à des fonds à long terme sur les marchés financiers dépend de sa cote de solvabilité et des conditions des marchés. La Compagnie est d'avis qu'elle continue d'avoir accès aux marchés financiers. Si la Compagnie était incapable d'emprunter des fonds à des taux acceptables sur ces marchés, elle pourrait emprunter en se prévalant de ses facilités de crédit, puiser des fonds dans son programme de titrisation des débiteurs, accéder aux liquidités engagées en vertu des facilités de lettres de crédit, générer des flux de trésorerie en vendant des immobilisations excédentaires ou autrement en monétisant autrement des actifs, réduire les dépenses discrétionnaires ou prendre toute combinaison de ces mesures pour s'assurer de disposer d'un financement adéquat pour ses activités.

Facilités de crédit renouvelables

Le 31 mars 2022, 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 de passer du taux d'intérêt de référence pour les emprunts en dollars américains, soit le London Interbank Offered Rate (LIBOR), au taux de financement à un jour garanti Secured Overnight Financing Rate (SOFR). La facilité de crédit de 2,5 G\$ est composée d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2025 et d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2027. L'entente de facilité de crédit renouvelable est structurée comme un prêt lié à la durabilité, et selon cette structure, les marges applicables sont rajustées lors de l'atteinte de certaines cibles de développement durable. La facilité de crédit permet de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, comme le SOFR et le Canadian Dollar Offered Rate (CDOR), majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit et les cibles de développement durable du CN. Il n'y a pas de libellés de remplacement pour le CDOR.

Aux 31 décembre 2022 et 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 2022 et 2021.

Le 18 mars 2022, la Compagnie a conclu une entente de facilité de crédit renouvelable non garantie de 1,0G\$ de deux ans avec un consortium de prêteurs. La facilité de crédit peut être utilisée à des fins de fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Compagnie et permet de faire des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, comme le SOFR et le CDOR, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit du CN. Au 31 décembre 2022, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de cette facilité de crédit renouvelable et aucun retrait n'a été effectué en 2022.

Les deux ententes de facilité de crédit renouvelable comportent une clause restrictive financière qui limite le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale. Au 31 décembre 2022, la Compagnie est en conformité avec cette clause.

Prêts d'équipement

La Compagnie a obtenu une facilité de crédit à terme non renouvelable pour financer ou refinancer l'achat de matériel. Les prêts d'équipement consentis en vertu de la facilité de crédit non renouvelable ont une durée de 20 ans, portent intérêt à des taux variables comme le LIBOR et le CDOR majorés 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. La Compagnie a remboursé des prêts d'équipement de 31 M\$ US (40 M\$) et de 27 M\$ US (33 M\$) en 2022 et 2021, respectivement.

Aux 31 décembre 2022 et 2021, la Compagnie avait des emprunts en cours s'élevant à 542 M\$ US (734 M\$) et 572 M\$ US (723 M\$), respectivement, et ne disposait d'aucun autre montant disponible en vertu de cette facilité de crédit à terme non renouvelable.

Papier commercial

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 2,5 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. Le coût du papier commercial et l'accès au marché de papier commercial au Canada et aux États-Unis dépendent des cotes de solvabilité et des conditions du marché. Si la Compagnie perdait l'accès à son programme de papier commercial pendant une période prolongée, elle pourrait utiliser ses facilités de crédit renouvelables pour financer ses besoins en liquidités à court terme.

Aux 31 décembre 2022 et 2021, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 594 M\$ US (805 M\$) et à 111 M\$ US (140 M\$), respectivement, inscrits au poste Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an des Bilans consolidés.

Programme de titrisation des débiteurs

La Compagnie a une entente qui prévoit la vente, à des fiduciaires non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Le 19 janvier 2023, la Compagnie a prolongé d'un an la durée de cette entente, soit jusqu'au 1er février 2025. Les fiduciaires sont à vendeurs multiples, et la Compagnie n'en est pas le bénéficiaire principal. Le financement de l'acquisition de ces actifs est généralement effectué par l'émission de billets de papier commercial adossé à des actifs par les fiduciaires non liées.

La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion, de l'administration et du recouvrement des débiteurs vendus. La période de gestion moyenne est d'environ un mois et les intérêts sur les emprunts dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs sont renouvelés en fonction des taux du papier commercial alors en vigueur ou des taux SOFR ou CDOR si le marché du papier commercial est inaccessible, et inclut un libellé de remplacement pour assurer la transition du taux CDOR vers un autre taux de référence compatible avec les conventions du marché. Sous réserve des indemnités habituelles, le recours de chaque fiduciaire se limite aux débiteurs transférés.

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. Si le programme est résilié avant son échéance prévue, la Compagnie prévoit respecter ses obligations de paiements futurs grâce à ses

Notice annuelle 2022

diverses sources de financement, incluant ses facilités de crédit renouvelables et son programme de papier commercial, et (ou) l'accès aux marchés des capitaux.

Aux 31 décembre 2022 et 2021, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs et il n'y a pas eu d'activité en 2022 et 2021.

Facilités de lettres de crédit bilatérales

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 31 mars 2022, la Compagnie a prolongé la durée de certaines ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2025. 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 2022, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 396 M\$ (2021 – 394 M\$) en vertu des facilités engagées sur un montant total disponible de 470 M\$ (2021 – 518 M\$) et de 100 M\$ (2021 – 158 M\$) en vertu des facilités non engagées.

Au 31 décembre 2022, des montants de 397 M\$ (2021 – 396 M\$) et de 100 M\$ (2021 – 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.

Nouvelle offre publique de rachat

Le 24 janvier 2023, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé une nouvelle offre publique de rachat (OPR) dans le cours normal des activités permettant le rachat jusqu'à concurrence de 32,0 millions d'actions ordinaires entre le 1^{er} février 2023 et le 31 janvier 2024.

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. Après six mois de négociations, la FIOE a déposé un avis de différend auprès du ministre du Travail, ce qui a marqué le début du processus de conciliation et de médiation prévu en vertu du *Code canadien du travail*. Le 15 juin 2022, la FIOE a remis un préavis de 72 heures signifiant son intention de déclencher une grève, et, le 18 juin 2022, la FIOE a entamé une grève. Le 4 juillet 2022, la FIOE a accepté d'aller en arbitrage exécutoire, ce qui a mis fin à la grève. Le 7 octobre 2022, l'arbitre a rendu une décision datée du 12 octobre 2022, octroyant une augmentation salariale annuelle de 3 % de 2022 à 2024. Cette décision finalise la convention collective entre le CN et la FIOE, convention qui expire le 31 décembre 2024.

Le 1^{er} décembre 2021, le CN 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. Le 23 mars 2022, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) a donné l'avis de négociation en vue du renouvellement de la convention collective des chefs de train et des coordonnateurs de formation des trains régissant environ 3 000 membres du personnel qui a expiré le 22 juillet 2022. En avril 2022, le CN a déposé une demande officielle auprès du CCRI pour que la date d'expiration de la convention collective soit prolongée jusqu'à ce que le CCRI ait rendu sa décision sur la demande d'examen des unités de négociation. Le 8 septembre 2022, avec l'aide du CCRI comme arbitre, le CN et la CFTC ont conclu une entente visant à consolider 15 des 16 conventions collectives en une seule convention, et le CCRI a créé une unité de négociation pour la convention restante unifiée le 12 septembre 2022. Le 29 septembre 2022, le CCRI a statué que la seizième convention, représentée par Unifor, serait consolidée avec les autres conventions du secteur du transport en une seule convention, pour parvenir à une seule unité de négociation. Les négociations avec la CFTC au sujet de la convention unifiée débuteront le 30 janvier 2023.

Le 1er décembre 2022, un accord de principe a été conclu entre le CN et la CFTC pour le renouvellement d'une convention collective régissant les contrôleurs de la circulation ferroviaire. L'entente a été ratifiée le 23 décembre 2022. Cette entente de trois ans expire le 31 décembre 2025 et touche environ 160 membres du personnel.

Le 16 décembre 2022, Unifor a présenté un avis de différend auprès du ministre du Travail dans le cadre des négociations collectives en cours avec le CN, relativement au personnel d'atelier, de bureau et de l'Intermodal. Le 30 décembre 2022, le ministre du Travail a nommé des conciliateurs. Chacune des parties pourrait potentiellement être en position de déclencher un arrêt de travail (grève ou lockout) dès le 21 mars 2023.

Effectif aux États-Unis

En date du 31 janvier 2023, 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 du *Railway Labor Act*.

Les négociations syndicales relatives aux conventions collectives régissant tous les employés syndiqués 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 au total moins de 35 employés. Les négociations à l'échelle nationale sont maintenant terminées aux États-Unis. Le 2 décembre 2022, la ronde de négociations nationales entre les chemins de fer de marchandises du pays (y compris la Compagnie) et les 12 syndicats ferroviaires a été entièrement résolue lorsque le président Biden a signé la loi adoptée par le Congrès. La loi présente les modalités des conventions collectives pour les quatre syndicats qui n'avaient pas encore ratifié leurs conventions. Ces modalités sont les mêmes que celles qui avaient été ratifiées et mises en œuvre par les huit autres syndicats ferroviaires. Tous les employés des États-Unis visés par la ronde de négociation sont donc maintenant couverts par les nouvelles dispositions de la convention collective, conformément aux recommandations de la *Presidential Emergency Board 250*. Selon les nouvelles modalités, le taux composé d'augmentation salariale s'élève à 24 % sur la durée de cinq ans de l'entente, soit de 2020 à 2024, avec une augmentation salariale de 14,1 % entrant immédiatement en vigueur. Les conventions prévoient également cinq paiements forfaitaires annuels de 1 000 \$ US, des ajustements aux cotisations du régime d'assurance-maladie, des améliorations aux prestations de santé

et un jour de congé pour motifs personnels supplémentaire pour tout le personnel. Par conséquent, une provision salariale supplémentaire de 47 M\$, ou 35 M\$ après impôts (0,05 \$ par action après dilution), a été comptabilisée au troisième trimestre de 2022 au poste Main-d'œuvre et avantages sociaux des États consolidés des résultats afin de tenir compte des conditions de la nouvelle entente.

Points saillants de 2021

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\$ 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

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 de 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 de CSX Corporation (« CSX ») à New York, 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. 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'entente de vente et d'achat a été résiliée et, le 7 juin 2022, la Compagnie, CSX et le STB ont déposé une requête conjointe auprès de la Cour d'appel des États-Unis pour le septième circuit visant le rejet de l'appel parce que celui-ci est devenu sans objet, et la Cour a rejeté l'appel.

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 (l'« 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 a approuvé une nouvelle OPR dans le cours normal des activités qui permet le rachat jusqu'à concurrence de 14 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1^{er} février 2021 et le 31 janvier 2022. Le CN a suspendu ses activités de rachat d'actions entre la fin de mars 2020, compte tenu du contexte économique découlant de la pandémie de COVID-19. La Compagnie a recommencé à racheter des actions en février 2021 et a de nouveau mis son programme de rachat d'actions sur pause à la fin du mois d'avril 2021 en raison de l'Entente de fusion du CN avec le KCS. À la suite de la résiliation de l'Entente de fusion du CN, la Compagnie a recommencé à racheter des actions à la fin de septembre 2021.

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

La Compagnie avait une entente prévoyant 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^{er} février 2024. 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 2021, la Compagnie n'avait aucun emprunt dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs et aucune activité n'a eu lieu en 2021.

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 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 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, 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 comportait une clause restrictive financière limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale et que la Compagnie respectait au 31 décembre 2021.

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 avait une entente de facilité de crédit à terme non renouvelable pour financer ou refinancer l'achat de matériel pour un montant de 300 M\$ US qui pouvait être utilisée jusqu'au 31 mars 2020 et un montant supplémentaire de 310 M\$ US qui pouvait être utilisé jusqu'au 31 mars 2021. Les prêts d'équipement consentis en vertu de cette facilité avaient une durée de 20 ans, portaient intérêt à un taux variable basé sur le LIBOR et majoré d'une marge, étaient remboursables par versements trimestriels égaux, étaient remboursables par anticipation à tout moment sans pénalité et étaient 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 plus d'aucun montant disponible en vertu de cette facilité de crédit à terme non renouvelable.

La Compagnie avait 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 de certaines 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.

Le 25 janvier 2022, le Conseil a approuvé une nouvelle OPR dans le cours normal des activités qui permet le rachat jusqu'à concurrence de 42,0 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1^{er} 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 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 conviennent d'une nouvelle convention.

Le 1^{er} décembre 2021, le CN 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.

Effectif aux États-Unis

En date du 1^{er} février 2022, les conventions collectives régissant les employés de métier non itinérants et itinérants de la GTW, des sociétés de l'ICC, des sociétés de la WC et de la BLE ainsi que les conventions collectives régissant tous les employés de la 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 les négociations sont en cours, les modalités des conventions existantes continuent généralement de s'appliquer jusqu'à la conclusion de nouvelles ententes ou jusqu'à l'achèvement des processus prévus en vertu de la *Railway Labor Act*.

Les négociations syndicales relatives aux conventions collectives régissant tous 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 au total moins de 35 employés. La ronde de négociations nationales est en cours.

Points saillants de 2020

Dépenses en immobilisations

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

Acquisitions et cessions

Au deuxième trimestre de 2020, la Compagnie avait adopté un plan et procédait 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 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 net.

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.

Initiatives en matière de gestion financière

Le 28 janvier 2020, le Conseil a approuvé une nouvelle OPR permettant le rachat jusqu'à concurrence de 16 millions d'actions ordinaires entre le 1^{er} février 2020 et le 31 janvier 2021. Le CN a suspendu ses activités de rachat d'actions entre la fin 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^{er} 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^{er} mai 2020, en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 2,45 % échéant en 2050 d'un capital de 600 M\$ US (837 M\$) pour un produit net de 810 M\$.

Conventions collectives importantes

Effectif au Canada

Le 31 janvier 2020, les conventions collectives avec la 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.

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 GTW, des sociétés de l'ICC, des sociétés de la WC et de la BLE ainsi que les conventions collectives régissant tous les employés de la PCD ont été ratifiées.

En date du 1^{er} février 2021, les conventions collectives régissant les employés de métier non itinérants et itinérants de la GTW, des sociétés de l'ICC, des sociétés de la WC et de la BLE ainsi que les conventions collectives régissant tous les employés de la Pittsburgh and Conneaut Dock Company (PCD) ont été ratifiées. Ces ententes comportent diverses dispositions de moratoires, qui maintiennent 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 2022, prière de se reporter à la rubrique intitulée « Vue d'ensemble de la stratégie », aux pages 3 à 9 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes. On peut trouver ce rapport sur le site SEDAR à www.sedar.com, sur le site Web de la SEC par EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs.

RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

4.1 APERÇU

Le CN exerce ses activités dans les domaines du transport ferroviaire et du transport connexe. Couvrant le Canada et les États-Unis, le réseau de 18 600 milles de parcours du CN 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 2022, le plus important groupe marchandises du CN a compté pour 29 % du total des produits d'exploitation. Sur le plan géographique, 16 % des produits d'exploitation sont liés au trafic intérieur américain, 32 % au trafic transfrontalier, 18 % au trafic intérieur canadien et 34 % 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, entre autres, 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 21 à 26 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 65 et 66 du Rapport de gestion, qui est intégrée par renvoi aux présentes.

4.4 MAIN-D'ŒUVRE

Au 31 décembre 2022, l'effectif du CN se chiffrait à 23 971 employés, dont 18 412 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 67 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 i) d'une Politique en matière de droits de la personne exhaustive et ii) 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 prévenir le harcèlement et la discrimination 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 résolution interne des plaintes a été mis sur pied, en vertu duquel toute personne visée i) par la Politique sur le milieu de travail sans harcèlement et par la Politique d'équité en emploi (effectif canadien) ou ii) 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. Au Canada, toutes les plaintes concernant le harcèlement sont soumises au destinataire désigné du CN conformément au *Règlement sur la prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail du Code canadien du travail*.

4.6 RÉGLEMENTATION

Les activités de la Compagnie sont assujetties à des règlements tant au Canada qu'aux États-Unis. Un sommaire de ces règlements est fourni ci-dessous. Pour une analyse plus poussée des modifications législatives récentes et en cours et des autres modifications réglementaires au Canada et aux États-Unis, prière de se reporter à la section « Réglementation » sous « Risques commerciaux », aux pages 68 à 71 du Rapport de gestion, qui est intégrée par renvoi aux présentes.

Réglementation économique – Canada

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

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

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

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

Réglementation économique – États-Unis

Les activités ferroviaires du CN aux États-Unis sont assujetties à la réglementation économique du 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.

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.

Les 15 et 16 mars 2022, le STB a tenu une audience publique au sujet d'une proposition faite par le STB en 2016 visant à modifier son règlement relatif aux manœuvres pour le compte d'un concurrent. En plus de participer à l'audience, la Compagnie, l'*Association of American Railroads* et d'autres chemins de fer ont présenté des témoignages écrits et des commentaires après l'audience en février et en avril 2022. Les membres du STB ont tenu d'autres rencontres avec les intervenants.

Le 22 avril 2022, le STB a proposé de réviser ses règles existantes en matière de service ferroviaire d'urgence pour les expéditeurs ferroviaires cherchant à obtenir un ordre de service lors d'une urgence en matière de service et a suggéré un processus accéléré pour les urgences graves en matière de service. Des commentaires ont été soumis en mai et juin 2022.

Les 26 et 27 avril 2022, le STB a tenu une audience sur les questions urgentes relatives au service de transport ferroviaire des marchandises. Le STB a exigé la présence de quatre chemins de fer de classe I et a invité trois autres chemins de fer de classe I à y prendre part, notamment la Compagnie. Le 6 mai 2022, le STB a exigé que tous les chemins de fer de classe I soumettent des données hebdomadaires supplémentaires sur le service et des données mensuelles supplémentaires sur l'emploi pour une période de six mois. Le STB a également exigé que certains chemins de fer de classe I soumettent des plans de reprise du service, mais la Compagnie n'y est pas tenue. Le 28 octobre 2022, le STB a prolongé d'une autre période de six mois, soit jusqu'au 5 mai 2023, l'exigence de soumission des données hebdomadaires sur le service et des données mensuelles sur l'emploi pour tous les chemins de fer de classe I.

Le 8 août 2019, le STB a publié des constatations et des recommandations provisoires à l'intention de la *National Railroad Passenger Corporation* (Amtrak) et de la Compagnie au sujet des modalités entourant l'utilisation des lignes de la Compagnie par Amtrak. Le 3 mars 2022, le STB a publié un calendrier destiné à Amtrak et à la Compagnie pour la soumission d'observations préliminaires, de réponses et de réfutations sur les questions en suspens à cet égard. Les observations préliminaires et les réponses ont été soumises en mai et juillet 2022, et les réfutations ont été soumises en août 2022.

Le 19 décembre 2022, le STB a rendu des décisions finales dans le cadre de deux instances relatives à des petits litiges relatifs aux tarifs (*Final Offer Rate Review* et *Voluntary Arbitration Program*). Le 27 décembre 2022, la Union Pacific Railroad Company a interjeté appel de la règle *Final Offer Rate Review* devant la Cour d'appel des États-Unis pour le huitième circuit, et l'*Association of American Railroads* a également interjeté appel. Le 29 décembre 2022, la Compagnie a interjeté appel de la règle du *Voluntary Arbitration Program* devant la Cour d'appel des États-Unis pour le septième circuit, et la CSX a également interjeté appel. À la même date, quatre chemins de fer, dont la Compagnie, ont demandé au STB de surseoir à la date limite pour que les chemins de fer de classe I adhèrent au *Voluntary Arbitration Program* pendant que l'on décide de tout appel et de toute demande de réexamen. Le 24 janvier 2023, le STB a rejeté sans préjudice la demande de surseoir et a autorisé les chemins de fer à déposer une nouvelle demande de surseoir le 3 février 2023. En outre, le 24 janvier 2023, trois autres chemins de fer de classe I ont déposé des demandes de réexamen. Le 24 janvier 2023, le STB a rejeté sans préjudice la demande de surseoir et a autorisé les chemins de fer à déposer une nouvelle demande de surseoir le 3 février 2023. En outre, le 24 janvier 2023, trois autres chemins de fer de classe I ont déposé des demandes de réexamen.

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 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. Conformément au deuxième arrêté, l'Association des chemins de fer du Canada a soumis les modifications exigées le 10 mars 2022. Le 9 mai 2022, le ministre a approuvé les règlements révisés, lesquels sont entrés en vigueur le 1^{er} octobre 2022.

Le 25 novembre 2020, le ministre a approuvé les nouvelles *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* (les « Règles »), 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. Le 11 mars 2022, Transports Canada a lancé des consultations préalables sur le *Règlement sur le système de gestion de la fatigue* proposé. Le 25 novembre 2022, les dispositions des Règles interdisant à un employé d'entamer une période de service ou d'exploiter du matériel ferroviaire s'il n'est pas apte au travail sont entrées en vigueur. Les autres dispositions des Règles applicables au CN entreront en vigueur le 25 mai 2023.

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. 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 15 juin 2022, le ministre a approuvé les Règles concernant les périodes de chaleur extrême et l'atténuation des risques d'incendie dans le réseau ferroviaire, qui exigent que les compagnies de chemin de fer réduisent leur vitesse et effectuent des inspections supplémentaires de la voie lorsque les températures sont élevées, qu'elles inspectent plus fréquemment les systèmes d'échappement des locomotives et qu'elles mettent en œuvre un plan d'atténuation des risques d'incendie.

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).

Le 31 mai 2022, le ministre a approuvé les révisions au *Règlement sur la sécurité de la voie* qui entreront en vigueur le 31 mai 2023. Les révisions comprennent des exigences visant à mettre les normes sur les voies ferrées à la disposition de Transports Canada et à traiter confidentiellement les informations techniques sensibles fournies par les compagnies ferroviaires. Les révisions prévoient également l'élaboration d'un plan de sélection, de définition et d'analyse des indicateurs de performance clés, de nouvelles exigences liées aux traverses et de nouvelles exigences d'inspection pour les voies de classe I où circulent des trains transportant des voyageurs

Le 25 juillet 2022, le ministre a émis un arrêté exigeant que les compagnies de chemin de fer révisent le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs* afin d'y intégrer des exigences rehaussées en matière d'inspection de la performance des freins à air, notamment par temps froid. Conformément à ces directives, l'Association des chemins de fer du Canada a soumis des modifications proposées concernant les essais de frein à air de train le 30 novembre 2022. Les modifications concernant les normes d'essai doivent être soumises d'ici le 31 mai 2023.

Le 2 septembre 2022, le *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* (« Règlement sur les EAVL ») de Transports Canada est entré en vigueur. Ce règlement interdit à une compagnie de chemin de fer d'exploiter du matériel ferroviaire, sauf si ce matériel est muni des appareils d'enregistrement réglementaires et que les renseignements réglementaires sont enregistrés, recueillis et conservés. La technologie d'EAVL favorisera la prévention des accidents et facilitera le déroulement des enquêtes afin de mieux comprendre les circonstances entourant les accidents. Des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement ont nui à la capacité du secteur de respecter rigoureusement les délais de mise en œuvre. Transports Canada est conscient de ces difficultés et encourage le secteur à faire preuve de diligence pour munir son matériel ferroviaire des appareils.

Le 6 octobre 2022, un groupe de travail nommé par le ministre le 31 janvier 2022 a présenté des recommandations sur les mesures qui pourraient être envisagées à court et à long terme pour atténuer la congestion de la chaîne d'approvisionnement. Aucune mesure officielle n'a été annoncée par le ministre sur la base de ce rapport.

Le 17 novembre 2022, le ministre a déposé le projet de loi C-33 à la Chambre des communes. Le projet de loi s'intitule « *Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi* ». Les principales modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* donneront au ministre le même pouvoir pour les questions de sécurité que pour les enjeux de sûreté.

Le 9 janvier 2023, Transports Canada a publié des modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* qui obligeront les chemins de fer canadiens à fournir des renseignements sur les indicateurs de performance, comme le temps de transit et le temps de séjour dans un terminal. Cette information sera publiée chaque semaine. Les modifications entreront en vigueur le 4 avril 2023.

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 (PRR) 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. 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. Le CN a soumis son plan révisé le 7 février 2022 et a effectué d'autres révisions en réponse aux commentaires de la FRA le 25 mars 2022. Le 7 juillet 2022, la FRA a approuvé le plan relatif au PRR de la Compagnie. Le 8 septembre 2022, la FRA a publié un avis de projet de réglementation visant à déterminer si la FRA devrait conserver ou supprimer une disposition dans le règlement définitif précisant que les entrepreneurs qui réalisent une partie importante des activités d'un chemin de fer sont considérés comme des membres du personnel directement touchés par le règlement du PRR. La FRA sollicite des commentaires en réponse à une requête de réexamen du règlement définitif déposée par l'Association of American Railroads (AAR). Les commentaires ont été soumis le 7 novembre 2022.

Le 1^{er} mars 2021, la FRA a émis une ordonnance d'urgence régissant le port du masque lors d'activités ferroviaires. Le 19 avril 2022, la FRA a annoncé qu'elle n'appliquerait pas son ordonnance d'urgence relative au port du masque pour le moment, en raison de la décision du tribunal concernant l'ordonnance relative au port du masque dans les transports publics des Centers for Disease Control and Prevention (CDC).

Le gouvernement des États-Unis a précédemment annoncé qu'il avait l'intention d'imposer une obligation de vaccination 1) aux entrepreneurs fournissant des services au gouvernement et 2) à tous les employeurs du secteur privé comptant 100 employés ou plus. En ce qui concerne les entrepreneurs fournissant des services au gouvernement, l'administration Biden a émis l'ordonnance exécutive no 14042 intitulée « Ensuring Adequate COVID-19 Safety Protocols for Federal Contractors ». Cette ordonnance exige que les entrepreneurs du gouvernement fédéral et les autres entreprises faisant affaire avec des entrepreneurs fédéraux imposent la vaccination à leurs employés. L'obligation pour les entrepreneurs devait initialement entrer en vigueur le 10 janvier 2022. Cependant, deux cours d'appel fédérales ont statué que l'obligation pour les entrepreneurs dépassait les pouvoirs du président. De plus, deux autres cours d'appel fédérales couvrant d'autres États ont en instance des causes de contestation de l'obligation. L'administration Biden a indiqué qu'elle n'avait pas l'intention de faire respecter l'obligation, compte tenu des décisions défavorables en place. En ce qui concerne les employeurs du secteur privé, l'*Occupational Safety and Health Administration* (OSHA) a émis une norme d'urgence temporaire selon laquelle tous les employeurs comptant 100 employés ou plus doivent imposer la vaccination. L'OSHA a retiré sa norme d'urgence temporaire après que la Cour suprême des États-Unis a rendu une décision.

Le 13 juin 2022, la FRA a publié un règlement définitif imposant à tous les chemins de fer de classe I et à d'autres chemins de fer de lui soumettre, d'ici le 13 juillet 2023, un plan relatif au programme de gestion des risques liés à la fatigue à des fins d'approbation. Après avoir reçu l'approbation de la FRA, les chemins de fer disposent de 36 mois pour mettre en œuvre leur plan. Le 28 juillet 2022, la FRA a proposé un règlement exigeant des équipes de deux personnes, sauf dans certaines circonstances. La FRA a tenu une séance d'audience publique au sujet du règlement proposé le 14 décembre 2022. L'Association of American Railroads, la Compagnie et d'autres sociétés ferroviaires ont présenté des commentaires le 21 décembre 2022.

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.

La Compagnie a collaboré avec l'AAR afin d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de sécurité de grande envergure à l'échelle du secteur concernant le terrorisme ainsi que des initiatives d'administrations étatiques et locales, motivées par des questions de sécurité, visant à restreindre l'itinéraire d'acheminement de certaines marchandises dangereuses. Si de telles restrictions relatives aux itinéraires d'acheminement étaient imposées par des administrations étatiques et locales, il est probable qu'elles alourdiraient les questions de sécurité en provoquant la forclusion des parcours de transport optimaux et les plus sécuritaires de la Compagnie. Cette situation donnerait lieu à des manœuvres en triage accrues, à des parcours plus longs et au transfert du trafic à des voies moins bien adaptées au transport de marchandises dangereuses, en plus d'empiéter sur le contrôle fédéral exclusif et uniforme des questions de sécurité ferroviaire.

Dépendance à l'égard de la technologie et risques de cybersécurité connexes

Le CN a recours à la technologie de l'information dans tous les volets de ses activités. Pour exercer ses activités de façon sûre et efficace et pour être concurrentielle dans l'industrie du transport, la Compagnie dépend du bon fonctionnement et de la disponibilité de sa technologie de l'information, y compris des systèmes de communication et de traitement des données. Les systèmes informatiques du CN sont essentiels à la Compagnie pour lui permettre de répondre aux attentes de ses clients, de suivre, d'entretenir et de faire circuler les trains et autres véhicules, de gérer son personnel, et d'interagir avec les clients, les fournisseurs et autres tierces parties.

Les menaces à la sécurité vont en augmentant et peuvent provenir d'états-nations, de membres du crime organisé, d'hacktivistes et d'autres personnes mal intentionnées; la Compagnie court un risque accru en raison de sa position d'élément essentiel de l'infrastructure tant canadienne qu'américaine, et peut subir des cyberattaques ou des incidents de sécurité, qu'ils soient accidentels ou malveillants, et peut en être affectée. Même si la Compagnie dispose de plans de maintien des activités et de reprise après sinistre, ainsi que d'autres programmes d'atténuation et de sécurité pour assurer la protection de ses activités, de ses informations et de ses actifs technologiques, une attaque contre la cybersécurité et une perturbation ou une défaillance importante de ses systèmes informatiques et de communication et de ceux de ses fournisseurs ou fournisseurs de services, y compris des pannes de systèmes, des bris de sécurité, des brèches de sécurité, des perturbations causées par des logiciels malveillants ou d'autres dommages, pourraient interrompre ou retarder les activités de la Compagnie et causer des interruptions de service, des défaillances de la sécurité, des atteintes à la sécurité, des manquements à la conformité réglementaire ou d'autres difficultés liées à l'exploitation, des dommages à la réputation, des pertes de clients, de fournisseurs, d'agents ou de fournisseurs de capacité tiers, et conduire à des détournements d'actifs, à la corruption des données, et à des accès non autorisés aux systèmes ou aux données et à la divulgation non autorisée de données. La Compagnie peut subir des atteintes à la sécurité informatique qui pourraient rester indétectées pendant une longue période et, par conséquent, avoir une incidence plus

importante sur les services offerts. Un cyberaccident ou une interruption des systèmes informatiques pourraient exposer la Compagnie à des risques de pertes, à des litiges, à de la surveillance réglementaire ou à des mesures coercitives, ou exiger du temps et des dépenses considérables pour corriger la situation, et n'importe laquelle de ces situations pourrait avoir des effets défavorables importants sur l'exploitation et la situation financière de la Compagnie.

La Compagnie investit pour répondre à l'évolution des attentes et des réglementations en matière de sécurité des réseaux et des données, afin de mitiger l'impact qu'un incident de sécurité pourrait avoir sur la Compagnie, y compris sur ses résultats d'exploitation, sa situation financière ou ses liquidités. Le résultat d'un incident de sécurité potentiel ne peut cependant pas être prédit avec certitude. Conséquemment, rien ne permet d'assurer que sa résolution n'aura pas des répercussions défavorables importantes sur la réputation de la Compagnie, son écart d'acquisition, ses résultats d'exploitation, sa situation financière ou ses liquidités, au cours de tout trimestre ou exercice en particulier.

De nouvelles obligations réglementaires liées à la cybersécurité et au risque technologique peuvent occasionner des coûts et des obligations additionnels à la Compagnie et peuvent conduire à des enquêtes gouvernementales ou à des demandes d'information. À titre d'exemple, la TSA du DHS des États-Unis a émis une directive de sécurité exigeant que les exploitants de chemins de fer prennent plusieurs mesures en 2022 et en 2023 pour rehausser la cybersécurité ferroviaire.

Le 18 octobre 2022, la TSA a émis une deuxième directive de sécurité intitulée *Rail Cybersecurity Mitigation Actions* qui s'applique aux chemins de fer de classe I à compter du 24 octobre 2022. Cette directive de sécurité vise les cybersystèmes essentiels, qui peuvent entraîner des perturbations opérationnelles s'ils sont compromis, et exige des chemins de fer qu'ils présentent un plan de mise en œuvre en matière de cybersécurité d'ici le 21 février 2023 à la TSA pour approbation et qu'ils élaborent un programme d'évaluation de la cybersécurité, qui devra être mis à jour annuellement.

Le 30 novembre 2022, la TSA a également publié un préavis de projet de réglementation visant à améliorer la gestion des cyberrisques de surface afin de recueillir des commentaires sur les façons de renforcer la cybersécurité et la résilience dans le secteur ferroviaire.

De plus, conformément à la *Cyber Incident Reporting for Critical Infrastructure Act* de 2022, la *Cybersecurity & Infrastructure Security Agency* (CISA) du DHS est en train d'élaborer des exigences obligatoires en matière de signalement des cyberincidents pour les infrastructures critiques des États-Unis, ce qui comprend le secteur des transports et les chemins de fer de classe I.

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 22, Engagements et éventualités d'importance, afférente aux États financiers consolidés annuels de 2022 du CN (« États financiers »), et à la section « Questions environnementales », dans les Estimations comptables critiques, à la page 66 du Rapport de gestion, ainsi qu'à la section « Questions environnementales » sous « Risques commerciaux » aux pages 65 du Rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi aux présentes.

Politique en matière d'environnement

Le CN est résolu à offrir des services de transport durables tout en cherchant à atténuer notre incidence collective sur l'environnement et en veillant au respect des exigences réglementaires applicables. 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; son mandat est décrit 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.

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 22, Engagements et éventualités d'importance, afférente aux États financiers, et pour une analyse générale portant sur les blessures corporelles et autres réclamations, se reporter à la page 66 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 65 à 76 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 50 à 52 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 0,5750 \$ par action à compter du premier trimestre de 2020, a été haussé à 0,6150 \$ par action à compter du premier trimestre de 2021; il a ensuite été haussé à 0,7325 \$ par action à compter du premier trimestre de 2022, puis à 0,7900 \$ par action à compter du premier trimestre de 2023. 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 de catégorie A, les actions privilégiées de catégorie B ou les actions de toute autre catégorie de la Compagnie ayant priorité de rang sur les actions ordinaires, 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 en vue de la liquidation de ses affaires. Cette participation est assujettie aux droits, privilèges, restrictions et conditions se rattachant aux actions privilégiées de catégorie A et de catégorie B 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 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 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 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.

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

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

DBRS 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 le 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, 8^e étage
Toronto (Ontario) M5J 2Y1
Numéro sans frais : 1 800 564-6253
Télec. sans frais : 1 888 453-0330
Courriel : service@computershare.com
Site Web : www.investorcentre.com/service

Coagent des transferts et coagent comptable des registres :

Computershare Trust Company, N.A.
À l'attention de : 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^{er} 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 2022.

Mois	Élevée	Faible	Volume
Janvier	157,09	149,74	24 903 600
Février	162,28	150,81	21 391 303
Mars	171,48	150,92	29 419 469
Avril	168,00	148,41	20 088 071
Mai	156,70	139,64	50 196 428
Juin	149,07	137,26	31 666 371
Juillet	163,25	142,37	20 161 019
Août	166,65	155,58	17 641 247
Septembre	162,80	147,03	23 194 529
Octobre	163,53	144,71	25 283 561
Novembre	172,95	158,13	21 725 256
Décembre	175,39	160,15	24 784 905

8.2 PLACEMENTS ANTÉRIEURS

Le 5 août 2022, en vertu de son prospectus et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 3,85 % échéant en 2032 d'un capital de 800 M\$ US (1 028 M\$) et des billets à 4,40 % échéant en 2052 d'un capital de 700 M\$ US (900 M\$), détaillés dans le tableau ci-dessous :

Titre	Billets échéant en 2032	Billets échéant en 2052
Taille du placement	800 000 000 \$ US	700 000 000 \$ US
Échéance	5 août 2032	5 août 2052
Taux d'intérêt nominal	3,85 %	4,40 %
Produit net de l'émission (avant les frais)	791 648 000 \$ US	690 984 000 \$ US
Prix d'offre	99,606 %	99,587 %
Affectation du produit	Besoins généraux de la Compagnie, notamment le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours et le rachat d'actions	Besoins généraux de la Compagnie, notamment le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours et le rachat d'actions

En outre, 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 2022, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 594 M\$ US (805 M\$). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 4,27 %.

RUBRIQUE 9 ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1 ADMINISTRATEURS

Les administrateurs de la Compagnie sont élus par les actionnaires au cours de l'assemblée générale annuelle de la Compagnie et occupent leur poste jusqu'à la fin de leur mandat, à l'assemblée générale annuelle suivante, sauf en cas de démission, de départ à la retraite ou de réélection. Le tableau ci-après donne la liste des administrateurs de la Compagnie à la date des présentes :

Nom Province ou État de résidence et date de la première élection au Conseil	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
Shauneen Bruder Ontario, Canada Le 25 avril 2017	Administratrice de sociétés Présidente du Conseil d'administration	Vice-présidente directrice, Exploitation, Banque Royale du Canada
David Freeman Tennessee, États-Unis Le 20 mai 2022	Administrateur de sociétés	Vice-président directeur, Exploitation, BNSF
Denise Gray Michigan, États-Unis Le 27 avril 2021	Directrice, Affaires externes et relations gouvernementales, Amérique du Nord, LG Energy Solution Michigan Inc.	Présidente, LG Energy Solution Michigan Inc. Tech Center, et chef de la direction, LG Chem Power, Inc.
Justin M. Howell Washington, États-Unis Le 27 avril 2021	Gestionnaire d'investissements senior, Cascades Asset Management Co.	
Susan C. Jones Alberta, Canada Le 20 mai 2022	Administratrice de sociétés	Vice-présidente directrice et chef de la direction, Unité d'exploitation de la potasse, Nutrien Ltd.; première vice- présidente, Unité d'exploitation du phosphate, Nutrien Ltd
Robert Knight Floride, États-Unis Le 20 mai 2022	Administrateur de sociétés	Chef des finances, Union Pacific Corporation
Michel Letellier Québec, Canada Le 1 ^{er} octobre 2022	Président et chef de la direction, Innergex énergie renouvelable inc.	
Margaret A. McKenzie Alberta, Canada Le 6 octobre 2020	Administratrice de sociétés	
Jo-ann dePass Olsovsky Texas, États-Unis Le 27 octobre 2021	Administratrice de sociétés	Vice-présidente exécutive et chef de l'information, Salesforce Inc.
Robert L. Phillips Colombie-Britannique, Canada Le 23 avril 2014	Président, R.L. Phillips Investments Inc.	
Tracy Robinson Alberta, Canada Québec, Canada Le 28 février 2022	Présidente-directrice générale, CN	Vice-présidente exécutive, TC Énergie; présidente, gazoducs canadiens et présidente, Coastal GasLink

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

Margaret A. McKenzie (présidente du Comité), Shauneen Bruder, Robert Knight, Michel Letellier, Jo-ann dePass Olsovsky et Robert L. Phillips.

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

Robert L. Phillips (président du Comité), Shauneen Bruder, David Freeman, Denise Gray, Justin M. Howell, Michel Letellier et Margaret A. McKenzie.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Jo-ann dePass Olsovsky (présidente du Comité), Shauneen Bruder, Denise Gray, Justin M. Howell, Susan C. Jones et Robert Knight.

Comité de retraite et des investissements

Justin M. Howell (président du Comité), Shauneen Bruder, David Freeman, Susan C. Jones et Margaret A. McKenzie.

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 Margaret A. McKenzie (présidente du Comité), Shauneen Bruder, Robert Knight, Michel Letellier, Jo-ann dePass Olsovsky et Robert L. Phillips.

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

Le Conseil 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 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 présentée ci-après :

M^{me} McKenzie, présidente du Comité d'audit, des finances et du risque depuis le 20 mai 2022, est une administratrice de société cumulant plus de 30 années d'expérience dans le secteur de l'énergie, où elle a acquis de l'expertise en communication de l'information financière, en trésorerie, en finances d'entreprise et en gestion des risques. Elle siège actuellement au conseil d'administration de PrairieSky Royalty Ltd.,

où elle occupe le poste de présidente du comité d'audit, et de Spur Petroleum Ltd., une société privée du secteur de l'énergie dans l'ouest du Canada. M^{me} McKenzie est fondatrice et ancienne chef de la direction financière de Range Royalty Management Ltd, poste qu'elle a occupé de 2006 à 2014. M^{me} McKenzie détient un baccalauréat en commerce (comptabilité) de l'Université de la Saskatchewan et a obtenu le titre de IAS.A auprès de l'Institut des administrateurs de sociétés. Elle est également comptable professionnelle agréée (CPA CA) depuis 1985.

M^{me} 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^{me} Bruder est administratrice et membre du comité d'audit, des finances et du risque d'Andrew Peller Limited. M^{me} Bruder est aussi membre de l'Institut des administrateurs de sociétés et a siégé à titre de présidente du conseil d'administration de l'Université de Guelph. Précédemment, elle a été nommée présidente de la Chambre de commerce du Canada et du Conseil des affaires canadiennes-américaines. Elle exerce la fonction de consul honoraire du Luxembourg à Toronto. M^{me} Bruder est titulaire d'un baccalauréat en arts de l'Université de Guelph et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Queen's.

M. Knight est administrateur de société et ancien chef de la direction financière d'Union Pacific Corporation, poste qu'il a occupé pendant 15 ans avant de prendre sa retraite en décembre 2019. Pendant sept années consécutives, M. Knight a été nommé meilleur chef de la direction financière pour l'ensemble du secteur du transport dans le classement *All-America Executive Team* du magazine *Institutional Investor*. Au cours de son mandat de 40 ans chez Union Pacific Corporation, il a également occupé divers postes de haute direction, notamment celui de directeur général des groupes commerciaux de l'énergie et de l'automobile. Leader incontesté ayant une expérience considérable en finance, en stratégie et en gouvernance d'entreprise, M. Knight est administrateur et membre du comité de la rémunération de Schneider National Inc. ainsi qu'administrateur et président du comité d'audit de Hylion Holdings Corp. Il a également été administrateur chez Carrix Corporation, une entreprise de services de transport privé. M. Knight est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de la Southern Illinois University et d'un baccalauréat ès arts de la Kansas State University.

M. Letellier est président et chef de la direction d'Innergex énergie renouvelable inc., une entreprise ayant son siège social à Montréal et l'un des plus importants producteurs indépendants d'énergie renouvelable canadiens, qui exerce ses activités au Canada, aux États-Unis, en France et au Chili. M. Letellier a une expérience considérable du monde des affaires en Amérique du Nord et est un acteur important du secteur de l'énergie renouvelable. Il est à Innergex depuis 1997 et occupe le poste de président et chef de la direction depuis 2007. M. Letellier était auparavant responsable du développement et de l'exploitation de projets hydroélectriques chez Boralex Inc. Administrateur d'expérience, il siège à des conseils d'administration de sociétés publiques et privées depuis 2012. M. Letellier détient un baccalauréat en commerce (finance) de l'Université du Québec à Montréal et une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke.

M^{me} dePass Olsovsky occupait récemment le poste de vice-présidente exécutive et chef de l'information chez Salesforce.com, Inc., une entreprise de solution logicielle infonuagique, de février 2018 à son départ à la retraite le 1^{er} août 2022. À Salesforce.com, elle a supervisé une organisation mondiale des technologies de l'information responsable de tous les systèmes administratifs, de l'infrastructure et de la connectivité du réseau mondial, de la cybersécurité et des fusions et acquisitions. Auparavant, M^{me} dePass Olsovsky a été membre de l'équipe de direction de BNSF Railway pendant environ 12 ans, notamment à titre de vice-présidente principale et chef de l'information. Elle est membre du conseil d'administration et du comité d'audit et des finances de Reltio, un chef de file du secteur de la gestion de données infonuagiques de base et de haute technologie. De 2007 à 2018, elle a été membre du comité de l'audit et des finances et du comité des ressources humaines de Railinc Corp, et a été présidente du conseil d'administration pendant près de quatre ans. En outre, elle a précédemment été membre du

comité consultatif de la Neeley School of Business Information Technology de la Texas Christian University et de la chambre de commerce hispanique de Fort Worth. M^{me} dePass Olsovsky est titulaire d'un baccalauréat en gestion des affaires et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Nova Southeastern, ainsi que d'une maîtrise en gestion de projets de l'Université George Washington.

M. Phillips est le président de R.L. Phillips Investments Inc. et a été auparavant président et chef de la direction ainsi qu'administrateur de la British Columbia Railway Company Limited de 2001 à 2004. Antérieurement, il était vice-président directeur, développement des affaires et stratégie chez MacMillan Bloedel Ltée après avoir été chef de la direction du PTI Group et de Dresco Energy Services Limited. Il a aussi connu une prestigieuse carrière d'avocat en droit des sociétés et a été nommé au Conseil de la Reine en Alberta en 1991. M. Phillips a été président du conseil d'administration et membre du comité d'audit de la Canadian Western Bank jusqu'en avril 2022. Il est présentement membre du conseil d'administration et du comité d'audit de la Capital Power Corporation ainsi qu'administrateur principal de West Fraser Timber Co. Ltd. Il est titulaire d'un baccalauréat en droit (médaillé d'or) et d'un baccalauréat en sciences, génie chimique (avec distinction) de l'Université de l'Alberta.

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 2022 et 2021, les honoraires d'audit, les honoraires pour services liés à l'audit, les honoraires pour services fiscaux et les honoraires pour les autres services fournis à la Compagnie par KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. se détaillaient comme suit :

Honoraires ¹⁾	2022	2021
Audit	2 969 000 \$	2 838 000 \$
Services liés à l'audit	1 203 000 \$	1 357 000 \$
Services fiscaux	905 000 \$	1 394 000 \$
Autres	– \$	33 000 \$
Total	5 077 000 \$	5 622 000 \$

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 (anciennement appelé 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 2022 et 2021.

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

Honoraires d'audit

Les honoraires d'audit sont engagés pour les audits des états financiers annuels consolidés de la Compagnie et du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Compagnie, l'examen des rapports trimestriels et les audits des états financiers de certaines filiales de la Compagnie.

Honoraires pour services liés à l'audit

Les honoraires pour services liés à l'audit sont engagés pour les services associées aux audits des états financiers des régimes de retraite de la Compagnie, pour les services d'attestation de rapports exigés par la loi ou la réglementation, pour des services d'assurance et (ou) de consultation relativement aux normes comptables et aux opérations comptables, et pour les services rendus en lien avec l'émission de dette.

Honoraires pour services fiscaux

Les honoraires pour services fiscaux sont engagés pour des services liés à la conformité fiscale, y compris l'assistance pour la préparation et l'examen des déclarations de revenus du personnel expatrié, pour la préparation de demandes de crédits d'impôt pour la recherche et le développement, pour les déclarations de revenus de l'entreprise ainsi que pour d'autres services de conformité fiscale associés aux prix de cession interne et à l'impôt indirect.

Autres honoraires

Les autres honoraires sont engagés pour les services de consultation associés à des projets non liés à l'audit.

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 impartialité, 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
Tracy Robinson Alberta, Canada Québec, Canada	Présidente-directrice générale	Vice-présidente exécutive, TC Énergie Présidente, gazoducs canadiens et présidente, Coastal GasLink
Edmond Harris Floride, États-Unis	Vice-président exécutif et chef de l'exploitation	Vice-président exécutif, Exploitation, CSX Corporation
Ghislain Houle Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef de la direction financière	
Doug MacDonald Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef du Marketing	Chef du Marketing par intérim; premier vice-président Bureau du président- directeur général, Projets spéciaux; premier vice-président Information et technologie; premier vice-président Chaîne d'approvisionnement, Transport par rail; vice-président Vrac

Nom et province ou État de résidence	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
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
Olivier Chouc Québec, Canada	Premier vice-président et chef de la direction des Affaires juridiques	Vice-président Affaires juridiques
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
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 Illinois, États-Unis	Premier vice-président Mécanique et Ingénierie	Premier vice-président Exploitation du réseau et Transport, CN; vice-président Exploitation du réseau, CN; vice-président Exploitation région du Nord, BNSF
Keith Reardon Illinois, États-Unis	Premier vice-président Chaîne d'approvisionnement, Produits de consommation	Vice-président Intermodal et véhicules automobiles
Derek Taylor Illinois, États-Unis	Premier vice-président, Transport	Vice-président Transport, Région du Sud; vice-président Excellence opérationnelle; vice-président, Région de l'Est; vice-président Région du Sud; directeur général
Patrick Whitehead Alberta, Canada	Premier vice-président Exploitation du réseau	Vice-président, Région de l'Est, CN; directeur général à Chicago, CN; vice-président, Transport, Norfolk Southern Railway

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 2022, les administrateurs et les membres de la haute direction 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 218 milliers d'actions ordinaires de la Compagnie, représentant approximativement 0,03 % 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, de chef de la direction ou de chef de la direction financière d'une société qui 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, dans chaque cas pour plus de 30 jours consécutifs, (chacun une « ordonnance ») qui a été émise pendant que la personne exerçait la fonction d'administrateur, de chef de la direction ou de chef de la direction financières de cette société; ou b) elle a fait l'objet d'une ordonnance émise après que cette personne a cessé d'être administrateur, chef de la direction ou chef de la direction financière de cette société et qui découle d'un événement survenu pendant que cette personne exerçait la fonction d'administrateur, de chef de la direction ou de chef de la direction financières de cette société.

À l'exception de ce qui est divulgué dans la présente section, 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, aucun administrateur ou membre de la haute direction, ni aucun actionnaire détenant un nombre suffisant de titres de la Compagnie pour exercer une incidence importante sur le contrôle de la Compagnie (un « actionnaire important ») i) n'exerce ou n'a exercé, au cours des dix dernières années, les fonctions d'administrateur ou de chef de la direction d'une société qui, pendant que cette personne exerçait cette fonction ou dans l'année suivant la cessation des fonctions de la personne, a 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, ou ii) a, au cours des dix dernières années, 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 nommé pour détenir ses biens.

Le 31 mars 2016, M^{me} McKenzie, actuellement administratrice de la Compagnie, a démissionné de son poste d'administratrice d'Endurance Energy Ltd. (« Endurance »), une société fermée d'exploration de gaz naturel. En mai 2016, Endurance s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* au Canada et, en novembre 2017, elle a déclaré faillite.

À la connaissance de la Compagnie et selon les renseignements que ses administrateurs et membres de la haute direction lui ont fournis, aucun administrateur ou membre de la haute direction, ni aucun actionnaire important i) n'a fait l'objet d'amendes ou de sanctions imposées par un tribunal en vertu de la législation en valeurs mobilières ou par une commission des valeurs mobilières ou n'a conclu un accord de règlement avec une commission des valeurs mobilières, ou ii) n'a fait l'objet d'autres amendes ou sanctions imposées par un tribunal ou un organisme de réglementation qui seraient probablement considérées comme importantes par un investisseur raisonnable prenant une décision d'investissement.

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, directement ou indirectement, 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 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 2022 et les notes 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. 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 et l'endettement des administrateurs et des membres de la haute direction, les détenteurs principaux de titres de la Compagnie 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 20 mai 2022 (Circulaire). Cette Circulaire est disponible sur SEDAR à www.sedar.com, sur le site Web de la SEC par l'intermédiaire du site EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca.

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 ainsi que 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, de même que 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.