

POINTS SAILLANTS DE 2014

MEMBRES DU PERSONNEL

25 530

(A LA FIN DE L'EXERCICE) PRODUITS D'EXPLOITATION

12,1 G\$

RATIO D'EXPLOITATION

61,9 %

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

2,3 G\$

MILLES DE PARCOURS

19600



UNE ENTREPRISE REMARQUABLE ET DIVERSIFIÉE



11 455 M\$

Portefeuille de trafic diversifié en 2014

% des produits d'exploitation

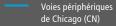
- 23 Intermodal
- **19** Produits pétroliers et chimiques
- 16 Produits céréaliers et engrais
- **13** Produits forestiers
- **12** Métaux et minéraux
- **6** Charbon
- 5 Véhicules automobiles
- 6 Autres produits d'exploitation

Répartition géographique en 2014

% des produits marchandises

- **33** Trafic transfrontalier
- 31 Trafic d'outre-mer
- **19** Trafic intérieur canadien
- 17 Trafic intérieur américain

L'ITINÉRAIRE LE >> PLUS COURT DANS LA RÉGION DE CHICAGO

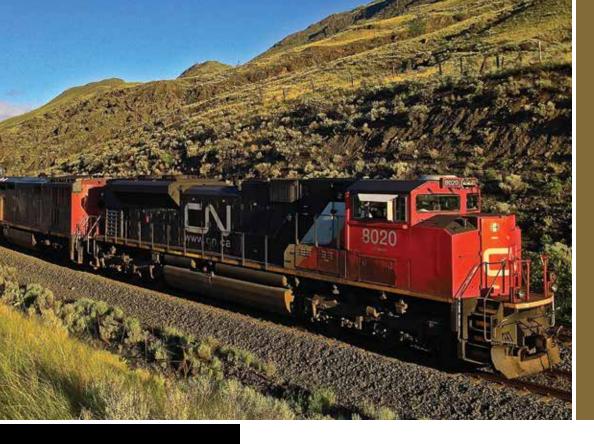


Autres lignes du CN

 Chemins de fer d'intérêt local (CFIL) correspondants (IHB, BRC)







SYMBOLES BOURSIERS

CNR BOURSE DE TORONTO

CNI BOURSE DE NEW YORK

À moins d'indication contraire, toutes les données financières contenues dans le présent guide sont exprimées en dollars canadiens et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis.

Pour obtenir les renseignements les plus récents, rendez-vous à l'adresse www.cn.ca/fr/investisseurs.

Vous y trouverez un éventail de documents d'information, notamment les rapports annuels, les circulaires de sollicitation de procurations, les résultats trimestriels, des communiqués, des présentations de la Compagnie et des indicateurs de performance hebdomadaires.

PROFIL DE LA COMPAGNIE

Le CN est une entreprise de transport de classe mondiale et le seul chemin de fer transcontinental en Amérique du Nord. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, notre réseau de 19 600 milles relie trois côtes, soit celles de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique. Nous offrons des services ferroviaires entièrement intégrés et d'autres services de transport, notamment, le transport intermodal, le transport par camion, l'expédition transitaire, l'entreposage et la distribution. Notre vaste réseau, nos ententes d'exploitation conjointe, nos protocoles d'acheminement, nos alliances de commercialisation et nos accords interréseaux permettent des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord et d'ailleurs. Véritable pilier de l'économie, le CN manutentionne annuellement plus de 300 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de plus de 250 G\$ et achemine environ 20 % des exportations canadiennes. Nous avons fort probablement transporté les aliments que vous mangez, la voiture que vous conduisez ou les objets que vous utilisez.

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 place le CN en bonne position pour faire face aux fluctuations économiques et renforce notre potentiel de croissance. Le CN est le transporteur à l'origine d'environ 85 % des marchandises acheminées sur notre réseau et près de 70 % de notre trafic a notre réseau pour points d'origine et de destination, ce qui permet au CN de tirer parti des avantages découlant du service et de l'utilisation des actifs.

Le CN est une entreprise engagée et déterminée à assurer la sécurité de son personnel, de ses clients et des collectivités où elle exerce ses activités. Le CN s'efforce d'offrir un milieu de travail sécuritaire et axé sur le soutien qui valorise la diversité, le respect, l'intégrité et la fierté. Grâce à un programme stratégique clair, reposant sur l'engagement à l'égard de la sécurité, de l'innovation, de la productivité, de la collaboration et du développement durable, le CN entend créer de la valeur pour ses clients et ses actionnaires.

Dans le présent document, les termes « Compagnie » ou « CN » désignent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et/ou ses filiales, selon le contexte.

Certains renseignements contenus dans le présent *Guide de l'investisseur 2015 du CN* constituent des « énoncés prospectifs » au sens de la *Private Securities Litigation Reform Act of 1995* des États-Unis et en vertu de la législation canadienne relative aux valeurs mobilières. Le CN met le lecteur en garde contre le fait que ces énoncés, de par leur caractère prospectif, impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. La Compagnie prévient que ses hypothèses pourraient ne pas s'avérer et qu'en raison de la conjoncture économique actuelle, ces hypothèses, qui étaient raisonnables au moment où elles ont été formulées, comportent un degré plus élevé d'incertitude.

Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux perspectives ou aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Les facteurs de risque importants qui pourraient influer sur les énoncés prospectifs comprennent, sans en exclure d'autres, les impacts de la conjoncture économique et commerciale en général; 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; les différents événements qui pourraient perturber l'exploitation, y compris les événements naturels comme les intempéries. les sécheresses, les inondations et les tremblements de terre; 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; 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 un résumé des principaux facteurs de risque dans la section « Rapport de gestion » des rapports annuels et intermédiaires du CN ainsi que dans la Notice annuelle et le formulaire 40-F déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis et qui sont accessibles sur le site Web du CN (www.cn.ca/fr/investisseurs).

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 canadiennes 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.

TABLE DES MATIÈRES

APERÇU

- 4 Message de Claude Mongeau
- **6** L'équipe de direction
- 8 Un processus de transformation
- **11** Récompenser les actionnaires
- **14** Mesures financières et d'exploitation
- **16** Carte de la densité du réseau

SERVICE ET INNOVATION

- **20** Équilibrer l'excellence en matière d'exploitation et de service
- 22 Indicateurs de mesures clés
- 23 Investir pour appuyer notre programme de croissance
- 29 Créer de la valeur pour nos clients

MARCHÉS

- **36** Exécuter notre programme de croissance
- **38** Survol des groupes commerciaux
- **40** Produits pétroliers et chimiques
- 50 Métaux et minéraux
- **60** Produits forestiers
- **68** Charbon
- 76 Produits céréaliers et engrais
- **86** Intermodal
- **94** Véhicules automobiles
- **100** Solutions de bout en bout en matière de chaîne d'approvisionnement

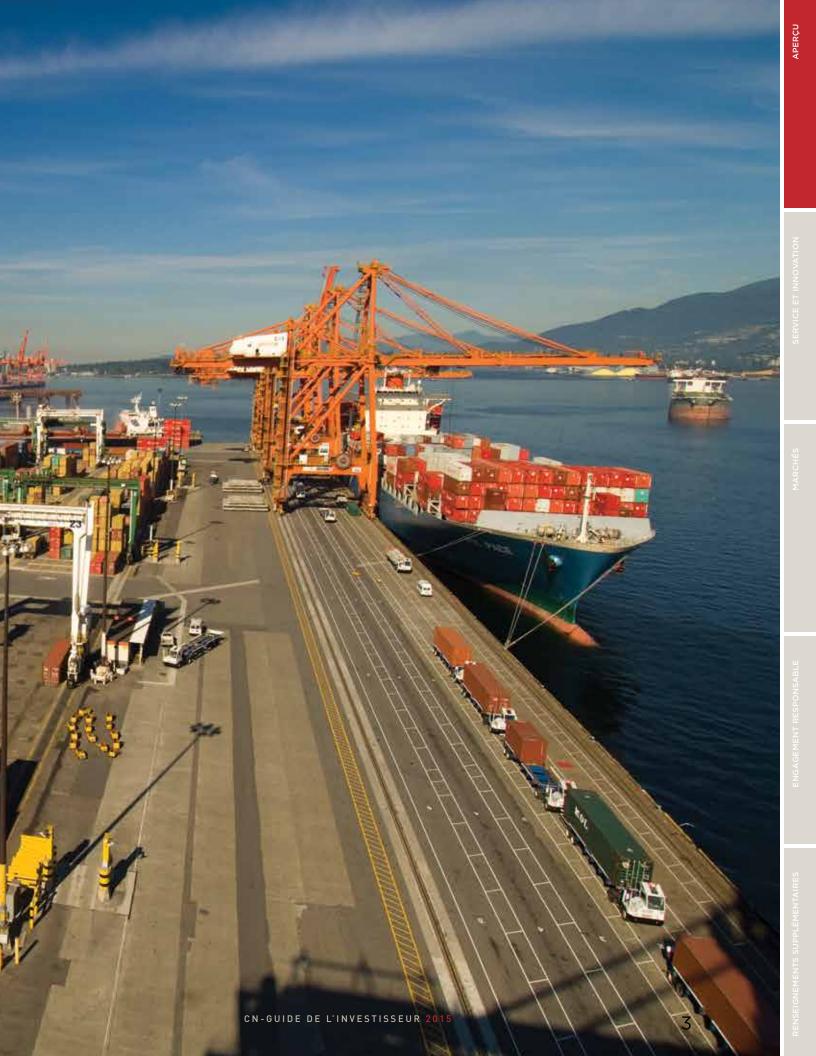
ENGAGEMENT RESPONSABLE

- **106** Préparer la prochaine génération de cheminots
- 110 Favoriser un milieu de travail axé sur la sécurité, le soutien et la collaboration
- **113** La sécurité avant tout
- 118 Améliorer la sécurité et la fluidité du réseau
- **124** Bâtir pour un avenir durable
- 130 Contribuer à bâtir des collectivités plus fortes
- **134** Un cadre réglementaire solide
- 136 Un engagement envers la bonne gouvernance d'entreprise

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

- **140** Information financière et statistique trimestrielle
- **146** Rapprochement de mesures de calcul non conformes aux PCGR
- 148 Glossaire
- **152** Avis aux actionnaires et aux investisseurs







L'édition du *Guide de l'investisseur du CN* de cette année s'intitule, fort à propos, « Bâtir pour l'avenir ». Même si le CN est un chef de file du secteur depuis de nombreuses années, nous ne nous contentons pas de nous reposer sur nos lauriers. Nous nous concentrons fortement sur la manière de façonner notre avenir et sur les mesures que nous devons prendre pour demeurer à l'avant-garde du secteur.

Le Guide de l'investisseur est une importante ressource pour toute personne désireuse d'en apprendre plus sur le CN. Il explique notre modèle d'affaires et notre philosophie d'exploitation et présente notre réseau, notre matériel, ainsi que nos marchés et nos résultats financiers. Il décrit nos objectifs de manière détaillée. Bref, ce guide offre un aperçu complet du CN.

L'année 2014 a été favorable pour le CN. Parmi nos nombreuses réalisations, nous avons transporté des volumes records, notamment la plus grande récolte céréalière de l'histoire du Canada, enregistré nos produits d'exploitation et notre bénéfice les plus élevés et amélioré bon nombre de nos indicateurs de mesure du service. La croissance du CN continue de dépasser la conjoncture économique générale, et ce, à un faible coût marginal. Nous établissons une base solide d'excellence en matière d'exploitation et de service, associée à une approche axée sur la chaîne d'approvisionnement de bout en bout. Nous continuons d'assurer la croissance de l'entreprise en aidant nos clients à réussir dans leurs marchés, tout en améliorant notre efficacité. L'accent que nous mettons sur l'efficience et la croissance rentable constitue le fondement de la solide valeur que nous procurons à nos actionnaires.

Parmi nos autres réalisations en 2014, mentionnons le lancement d'outils novateurs visant à améliorer nos interactions avec nos clients, comme j'Avise. L'outil j'Avise permet de régler les principales difficultés des clients, surtout celles qui surgissent pendant le premier mille et le dernier mille du cycle d'expédition, en fournissant aux clients du secteur des marchandises un ensemble d'outils électroniques qui les aident à gérer leurs envois. Nous avons également ouvert deux nouveaux centres de formation ultramodernes pour les membres du personnel. Notre Campus CN offre un programme de formation moderne et pratique qui vise à inculquer une forte culture de la sécurité et à améliorer les compétences de centaines de cheminots chaque semaine. Nos pratiques

MESSAGE DE CLAUDE MONGEAU



L'AVENTURE DU CN

LES ANNÉES 1990 UN REVIREMENT FONDAMENTAL - PAPE DE 1995

LES ANNÉES 2000

DE 2010 À AUJOURD'HUI UN VÉRITABLE FACILITATEUR DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

en matière de développement durable ont confirmé la place du CN au sein du *Dow Jones Sustainability World Index* en tant que leader dans la catégorie du transport et de l'infrastructure du transport, et nous figurons également au *CDP Climate Performance Leadership Index*.

Sur une note plus personnelle, janvier 2015 a marqué mon cinquième anniversaire à titre de président-directeur général du CN. Je suis très fier de la performance que nous avons réalisée depuis 2010 grâce à l'innovation, au travail d'équipe, à une planification minutieuse et à une exécution rigoureuse. L'une des remarquables transformations qui se sont produites depuis 2010 est le renouvellement de notre effectif. Plus de la moitié des membres du personnel du CN en poste aujourd'hui n'étaient pas avec nous il y a cinq ans. Le fait que nous soyons toujours un chef de file du secteur malgré tous ces changements démontre à quel point nos recrues sont bien intégrées et adhèrent aux principes d'exploitation ferroviaire du CN.

Toute notre équipe déploie ses efforts pour bâtir le CN de l'avenir. Nous sommes résolus à renforcer le rôle du CN en tant que véritable pilier de l'économie et nous continuons de le faire en témoignant d'un engagement inébranlable à l'égard de la sécurité. Nous maintenons une longueur d'avance sur le plan des investissements afin d'appuyer notre programme de croissance. En 2015, le CN prévoit investir 2,7 G\$ dans le maintien de l'intégrité et de la fluidité du réseau et assurer la croissance de l'entreprise à faible coût marginal.

Lorsque je regarde vers l'avenir, je ressens une confiance extraordinaire envers notre entreprise, les occasions qui s'offrent à nous et notre personnel. Notre modèle d'affaires est éprouvé et nous possédons les compétences nécessaires pour exécuter notre stratégie et respecter nos engagements. En cette vingtième année depuis la privatisation du CN, je me réjouis de bâtir un avenir solide en vue des 20 prochaines années.

Claude Mongeau

Président-directeur général







1 CLAUDE MONGEAU
2 SEAN FINN
3 LUC JOBIN
4 JEAN-JACQUES RUEST
5 JIM VENA
6 JANET DRYSDALE
7 KIMBERLY MADIGAN

Pour obtenir plus de renseignements sur l'équipe de direction et les cadres supérieurs, veuillez consulter le site www.cn.ca/dirigeants-entreprise

L'ÉQUIPE DE DIRECTION

Claude Mongeau est devenu président-directeur général du CN le 1^{er} janvier 2010. Entré au CN en mai 1994, il a occupé les postes de vice-président Planification stratégique et financière, et de vice-président adjoint Développement corporatif. Il est devenu vice-président exécutif et chef de la direction financière en octobre 2000.

Sean Finn a été nommé vice-président exécutif Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques en décembre 2008. Il est responsable d'un grand nombre de questions d'ordre juridique et gouvernemental et qui ont trait à la réglementation, les affaires publiques, l'atténuation des risques et la sécurité. M. Finn est entré au CN en janvier 1994; il était alors responsable de la fiscalité pour l'ensemble de l'entreprise. Il a été nommé successivement trésorier et conseiller principal en fiscalité en août 1996; vice-président, trésorier et conseiller principal en fiscalité en janvier 2000; premier vice-président, chef de la direction des Affaires juridiques et secrétaire général en décembre 2000; et premier vice-président Affaires publiques, chef de la direction des Affaires juridiques et secrétaire général en février 2003.

Luc Jobin, vice-président exécutif et chef de la direction financière, est entré au CN à la mi année en 2009 afin de superviser la gestion financière et la planification stratégique de la Compagnie. En janvier 2010, M. Jobin s'est également vu confier la responsabilité du service de la Technologie de l'information du CN. De 2005 à 2009, il a occupé le poste de vice-président exécutif à la Power Corporation du Canada. Avant cela, M. Jobin a travaillé pendant 22 ans pour Imasco Limited et Imperial Tobacco, franchissant les échelons jusqu'au poste de président et chef de la direction.

Jean-Jacques Ruest a été nommé vice-président exécutif et chef du Marketing en janvier 2010. Il est chargé de l'orientation stratégique et de la direction des groupes









Ventes, Marketing et Solutions en matière de chaîne d'approvisionnement du CN. M. Ruest est entré au CN en 1996 en tant que vice-président Produits pétroliers et chimiques. Il a été nommé successivement vice-président Produits industriels en 2003, vice-président Marketing en 2004 et premier vice-président Marketing en juin 2006.

Jim Vena a été nommé vice-président exécutif et chef de l'exploitation en février 2013. M. Vena est entré au CN en 1977 comme serre-frein et a occupé plusieurs postes à l'Exploitation, notamment ceux de coordonnateur de formation des trains, chef de train, mécanicien de locomotive, coordonnateur de trains et surintendant. En 2005, il a été nommé vice-président District de Champlain. En 2006, il a accédé au poste de vice-président Exploitation, Région de l'Est, puis au poste de premier vice-président Région de l'Ouest en juin 2007. Avant sa nomination à ses plus récentes fonctions, M. Vena occupait le poste de premier vice-président Région du Sud depuis avril 2009.

Janet Drysdale a été nommée vice-présidente Relations avec les investisseurs en décembre 2012. Auparavant, elle était première directrice Études économiques et stratégie depuis octobre 2009. M^{me} Drysdale s'est jointe au CN en 1996 à titre d'agente de projet. Elle a ensuite occupé des postes aux responsabilités croissantes au sein des groupes Ventes et Marketing, Relations avec les investisseurs et Planification financière.

Kimberly Madigan a été nommée vice-présidente Ressources humaines en janvier 2010. Dans le cadre de ses fonctions, elle est responsable de la gestion des groupes Ressources humaines, Relations de travail et Services médicaux du CN. M^{me} Madigan est entrée au CN en 1999 à titre de vice-présidente Ressources humaines, Exploitation (États-Unis). En 2002, à titre de vice présidente Relations de travail, Amérique du Nord, puis en juin 2009, en tant que vice présidente Personnel, elle a assumé des responsabilités couvrant l'ensemble du réseau.

UN PROCESSUS DE TRANSFORMATION

En 2015, le CN célèbre le 20° anniversaire de son premier appel public à l'épargne (PAPE). Depuis que le Gouvernement du Canada a privatisé le CN le 17 novembre 1995, la Compagnie a connu une remarquable transformation. La privatisation du CN, la plus importante de l'histoire canadienne, a permis de verser 2,2 G\$ dans les coffres du gouvernement.

Depuis, nous avons accompli des pas de géant. Autrefois à la remorque du secteur et dont l'exploitation était concentrée surtout au Canada, le CN est aujourd'hui l'un des chefs de file du secteur ferroviaire en Amérique du Nord sur le plan de l'efficience et du service. Nous couvrons huit provinces canadiennes ainsi que 16 États américains, et nous transportons les marchandises sans rupture sur un réseau de 31 540 kilomètres (19 600 milles), qui reflète nos plus de 8 G\$ d'acquisitions depuis 1998. Le CN a joué un rôle de premier plan dans la création de solutions de chaîne d'approvisionnement axées sur la collaboration en mettant l'accent sur de nouveaux services « premier mille – dernier mille » pour les marchandises et des services à horaires fixes pour le vrac.

BÂTIR UNE ENTREPRISE SOLIDE GRÂCE AUX ACQUISITIONS

S'appuyant sur un réseau principal solide au Canada, le CN a fait plusieurs acquisitions stratégiques depuis sa privatisation :

1998

Illinois Central

Cette acquisition audacieuse a permis de relier le Canada au golfe du Mexique et a fait du CN le cinquième chemin de fer en importance en Amérique du Nord (selon les produits d'exploitation), lui permettant d'accroître sa compétitivité par rapport au transport par camion ou aux autres chemins de fer.

2001

Wisconsin Central

Cette acquisition a comblé une importante lacune au cœur du réseau transcontinental du CN en reliant directement l'Ouest canadien et Chicago, en Illinois.

2004

BC Rail

Le CN a renforcé ses activités dans le secteur des produits forestiers et étendu sa portée dans le nord de la Colombie-Britannique.

Great Lakes Transportation

Cette acquisition a permis au CN de réaliser des gains d'efficience en matière de performance du réseau et de devenir un acteur important dans le secteur des marchandises de l'industrie sidérurgique américaine.

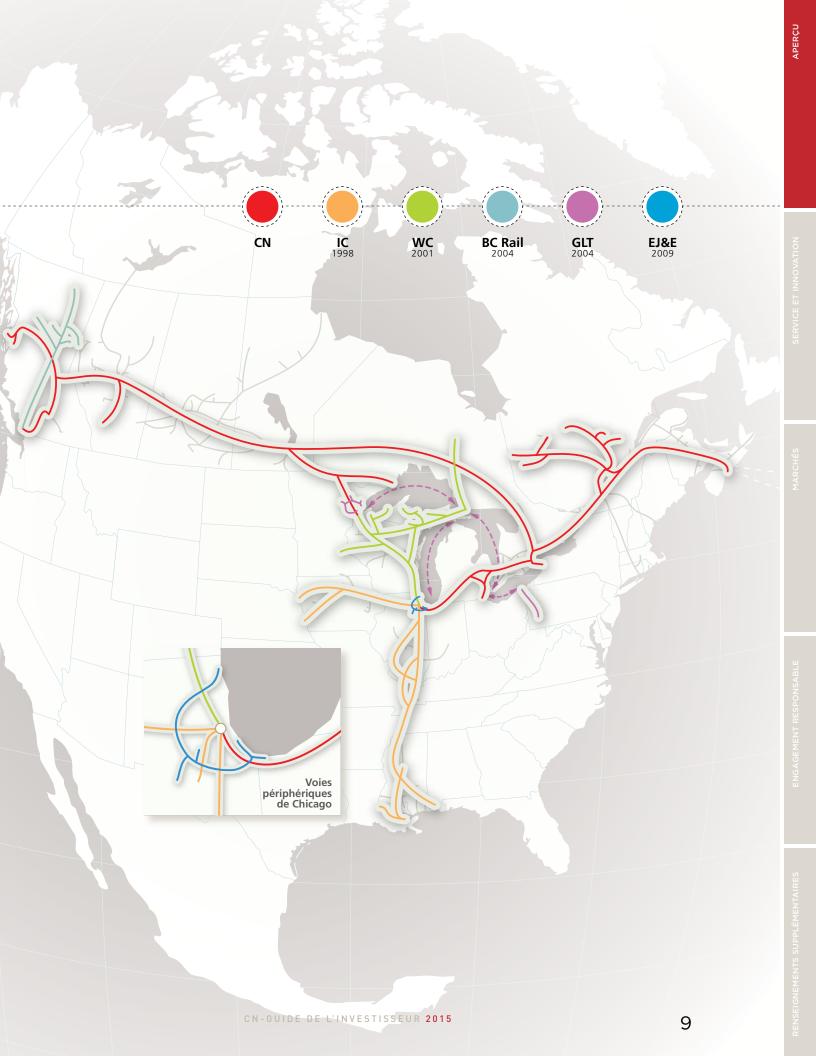
2009

Elgin, Joliet and Eastern

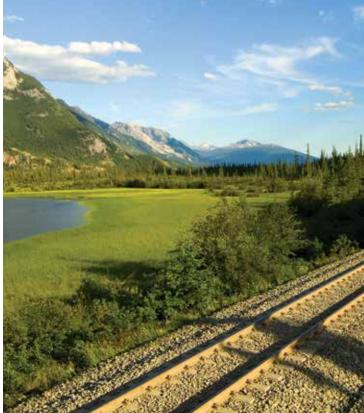
Pour la première fois, les cinq lignes du CN donnant accès à Chicago de toutes les directions sont reliées sans rupture, procurant ainsi un important avantage concurrentiel.



1995 - 2015 BÂTIR pour L'AVENIR







BÂTIR UN SOLIDE MODÈLE D'EXPLOITATION

L'exploitation ferroviaire précise^{MD} – le modèle d'affaires du CN axé sur l'exécution rigoureuse en matière d'exploitation et l'utilisation intensive des actifs – a fait de nous l'un des chemins de fer les plus efficaces en Amérique du Nord. En équilibrant l'excellence en matière d'exploitation et de service, nous continuons d'accroître l'utilisation des actifs et la productivité, tout en améliorant aussi le service à la clientèle de bout en bout. Notre approche unique en matière de chaîne d'approvisionnement redéfinit nos relations avec nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Au CN, nous croyons que la sécurité est la clé de l'excellence en exploitation ferroviaire. Nous avons pour vision d'être le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord en établissant une solide culture de la sécurité. C'est pourquoi le CN investit largement dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel. Nous savons également que la réduction de notre empreinte écologique est essentielle à la réussite durable de l'entreprise.

PRÉPARER LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE CHEMINOTS

Le facteur le plus important de la réussite au CN est le personnel. Depuis 2010, le CN a embauché 14 000 cheminots pour renouveler son effectif, conséquence de l'attrition, des départs à la retraite et de la croissance de ses activités. Cette transformation radicale représente plus de la moitié de notre effectif! En 2014 uniquement, nous avons accueilli plus de 3 900 nouveaux membres du personnel. L'investissement de 55 M\$ du CN dans deux centres de formation ultramodernes à Winnipeg, au Manitoba, et à Homewood, en Illinois, est un élément essentiel du renouvellement de l'effectif. Par l'entremise de nos Campus CN, nous donnons chaque semaine, à des centaines d'étudiants du CN, une formation pratique et uniforme sur toutes les fonctions ferroviaires clés.

NOUS AVONS FAIT BEAUCOUP DE CHEMINI

> RATIO D'EXPLOITATION <u>EN 2014 11</u>

61,9 %

64.8

¹⁹⁹⁵ **89,0**

BÉNÉFICE DILUÉ PAR ACTION RAJUSTÉ EN 2014 ¹⁾

3,76 \$²

1995 2005 **0.41 1.3**

- Exclut les charges spéciales et l'effet cumulatif du changement de convention comptable.
- 2) Se reporter à la page 146 où est établi un rapprochement des mesures de calcul non conformes aux PCGR.

CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015





RÉCOMPENSER LES ACTIONNAIRES

Grâce à un programme stratégique clair, reposant sur un engagement d'exploiter des trains en toute sécurité, de réduire notre impact sur l'environnement, de favoriser l'innovation, la productivité et la collaboration dans la chaîne d'approvisionnement, le CN entend continuer à créer de la valeur pour ses actionnaires. Cette valeur va bien au-delà de l'appréciation à long terme du cours de nos actions, qui a augmenté au taux annuel composé de presque 20 % au cours des 20 dernières années. Chaque année, nous remettons également d'importantes sommes d'argent sous forme de dividendes et de rachats d'actions (2,3 G\$ en 2014).

Rendement des actions du CN (2005-2015*)



TSX : CNR NYSE : CNI * jusqu'à septembre 2015





VERSEMENT RÉGULIER DE DIVIDENDES

La politique du CN en matière de dividendes repose sur sa performance financière globale et sur les flux de trésorerie générés. Notre Conseil d'administration prend à chaque exercice et à chaque

trimestre les décisions relatives au versement de dividendes. Le CN a augmenté son dividende par action 19 fois d'affilée depuis 1995, et ce, à un taux de croissance annuel de 17 % en moyenne. Au début de 2015, le Conseil a approuvé une augmentation de 25 %, de 0,2500 \$ par action en 2014 à 0,3125 \$ par action en 2015, du dividende trimestriel versé aux détenteurs d'actions ordinaires. Pour tout renseignement relatif à l'impôt au Canada et aux États-Unis sur les dividendes du CN, veuillez consulter www.cn.ca/fr/investisseurs.

PROGRAMME DE RACHAT D'ACTIONS OPPORTUNISTE

Depuis son premier programme de rachat d'actions en 2000, le CN a créé beaucoup de valeur pour ses actionnaires au moyen de rachats d'actions réguliers. La Compagnie peut racheter des actions conformément à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités, au prix courant du marché, plus les frais de courtage, ou à tout autre prix pouvant être autorisé par la Bourse de Toronto. Jusqu'à la fin de 2014, le CN a racheté plus de 550 millions d'actions en vertu d'offres publiques de rachat dans le cours normal des activités, pour une charge totale ayant un effet sur la trésorerie de près de 14 G\$. Le programme de rachat d'actions actuel a débuté le 24 octobre 2014 et

prendra fin au plus tard le 23 octobre 2015. Il permet le rachat d'une tranche maximale de 28 millions d'actions ordinaires, soit 3,9 % des actions ordinaires en circulation non détenues par des initiés de la Compagnie au 15 octobre 2014.



* Prévision

Dividendes

Rachats d'actions



SOLIDE PERFORMANCE FINANCIÈRE

La force de notre entreprise est la preuve que le CN peut tenir ses engagements de plus d'une façon. L'excellence en matière d'exploitation et de service est au cœur de notre objectif de croître à un rythme plus rapide que l'économie dans son ensemble et de réaliser cette croissance à un faible coût marginal. Le CN est déterminé à créer une valeur supérieure pour ses actionnaires en offrant une performance financière durable, y compris de solides flux de trésorerie disponibles. Nous croyons que notre stratégie visant à renforcer l'engagement envers la clientèle et à apporter des améliorations sur le plan du service et de la productivité appuie ces efforts.

Le CN a fractionné ses actions à quatre reprises au cours des 20 années qui se sont écoulées depuis le PAPE. Le plus récent fractionnement d'actions, à raison de deux pour une, a eu lieu en 2013.

Fractionnement des actions du CN				
Date de versement	Ratio de fractionnement			
27 septembre 1999	2 pour 1			
27 février 2004	3 pour 2			
28 février 2006	2 pour 1			
29 novembre 2013	2 pour 1			

MESURES FINANCIÈRES ET D'EXPLOITATION

Mesures financières	2010	2011	2012	2013	2014
Indicateurs de performance financière clés					
Total des produits d'exploitation (en millions de dollars)	8 297	9 028	9 920	10 575	12 134
Produits marchandises ferroviaires (en millions de dollars) 1)	7 728	8 450	9 306	9 951	11 455
Bénéfice d'exploitation (en millions de dollars)	3 024	3 296	3 685	3 873	4 624
Bénéfice par action dilué rajusté (\$) 2)	2,10	2,41	2,81	3,06	3,76
Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollars) 3)	1 618	1 746	1 661	1 623	2 220
Acquisitions brutes d'immobilisations (en millions de dollars)	1 718	1 712	1 825	2 017	2 297
Rachats d'actions (en millions de dollars)	913	1 420	1 400	1 400	1 505
Dividendes par action (\$)	0,54	0,65	0,75	0,86	1,00
Situation financière					
Actif total (en millions de dollars)	25 206	26 026	26 659	30 163	31 792
Passif total (en millions de dollars)	13 922	15 346	15 641	17 210	18 322
Avoir des actionnaires (en millions de dollars)	11 284	10 680	11 018	12 953	13 470
Ratios financiers					
Ratio d'exploitation (%)	63,6	63,5	62,9	63,4	61,9
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté (%) 4)	36,8	40,0	40,4	39,4	40,1
Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) 4)	1,69	1,69	1,61	1,72	1,58

En 2014, certains Autres produits ont été reclassés aux différents groupes marchandises inclus dans les produits marchandises ferroviaires. Cette modification n'a aucune incidence sur les résultats d'exploitation de la Compagnie présentés auparavant, puisque le Total des produits d'exploitation reste inchangé. Les données comparatives de 2010 à 2013 ont été retraitées pour respecter la présentation adoptée en 2014.

²⁾ Voir la section intitulée Mesures de la performance rajustées du Rapport de gestion du Rapport annuel 2014 pour une explication de cette mesure non conforme aux PCGR.

³⁾ Voir la section intitulée Liquidités et ressources en capitaux, Flux de trésorerie disponibles, du Rapport de gestion du Rapport annuel 2014 pour une explication de cette mesure non conforme aux PCGR.

⁴⁾ Voir la section intitulée Liquidités et ressources en capitaux, Mesures de la solvabilité, du Rapport de gestion du Rapport annuel 2014 pour une explication de cette mesure non conforme aux PCGR.

Se reporter à la page 146 où est établi un rapprochement des mesures de calcul non conformes aux PCGR.

Bénéfice d'exploitation en millions de dollars 3 024 3 296 3 685 3 873 4 624 Flux de trésorerie disponibles ³⁾ en millions de dollars 1 746 1 618 1 661 1 623 2 220 63.6 63.5 62.9 63.4 61,9 2014 **Effectif** moyenne de la période 22 055 23 079 23 466 23 705 24 635

994

987

959

973

1 019

Mesures d'exploitation 1)	2010	2011	2012	2013	2014
Statistiques d'exploitation					
Tonnes-milles brutes (TMB) (en milliards)	341,2	357,9	383,8	401,4	448,8
Tonnes-milles commerciales (TMC) (en milliards)	179,2	187,8	201,5	210,1	232,1
Wagons complets (en milliers)	4 696	4 873	5 059	5 190	5 625
Milles de parcours (Canada et États-Unis)	20 600	20 000	20 100	20 000	19 600
Effectif (à la fin de la période)	22 444	23 339	23 430	23 721	25 530
Effectif (moyenne de la période)	22 055	23 079	23 466	23 705	24 635
Mesures d'exploitation clés					
Produits marchandises ferroviaires par TMC (en cents) 2)	4,31	4,50	4,62	4,74	4,93
Produits marchandises ferroviaires par wagon complet (en dollars) 2)	1 646	1 734	1 839	1 917	2 036
TMB par effectif moyen (en milliers)	15 471	15 509	16 354	16 933	18 217
Charges d'exploitation par TMB (en cents)	1,55	1,60	1,62	1,67	1,67
Charges de main-d'œuvre et d'avantages sociaux par TM	•	·	,	•	·
(en cents)	0,51	0,51	0,51	0,54	0,52
Carburant diesel consommé (en millions de gallons US)	355,7	367,7	388,7	403,7	440,5
Prix moyen du carburant (en dollars par gallon US)	2,64	3,39	3,47	3,55	3,72
TMB par gallon US de carburant consommé	959	973	987	994	1 019
Matériel roulant appartenant au CN					
Locomotives diesel (à la fin de la période)	1 839	1 880	1 913	2 029	2 087
Wagons (à la fin de la période)	70 236	67 796	68 006	67 103	68 432

- 1) Les statistiques d'exploitation, les mesures d'exploitation clés et les données sur le matériel roulant sont non vérifiées et sont établies à partir des données estimées alors connues et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible. Par conséquent, certaines données comparatives ont été retraitées. La définition de ces indicateurs est donnée à la fin du présent guide et sur notre site Web, à l'adresse www.cn.ca/glossaire.
- 2) En 2014, certains Autres produits ont été reclassés aux différents groupes marchandises inclus dans les produits marchandises ferroviaires. Cette modification n'a aucune incidence sur les résultats d'exploitation de la Compagnie présentés auparavant, puisque le Total des produits d'exploitation reste inchangé. Les données comparatives de 2010 à 2013 ont été retraitées pour respecter la présentation adoptée en 2014.
- 3) Voir la section intitulée Liquidités et ressources en capitaux, Flux de trésorerie disponibles, du Rapport de gestion du Rapport annuel 2014 pour une explication de cette mesure non conforme aux PCGR.

Se reporter à la page 146 où est établi un rapprochement de mesures de calcul non conformes aux PCGR.

CORRIDOR OUEST DU CN en millions de TMB par mille de parcours

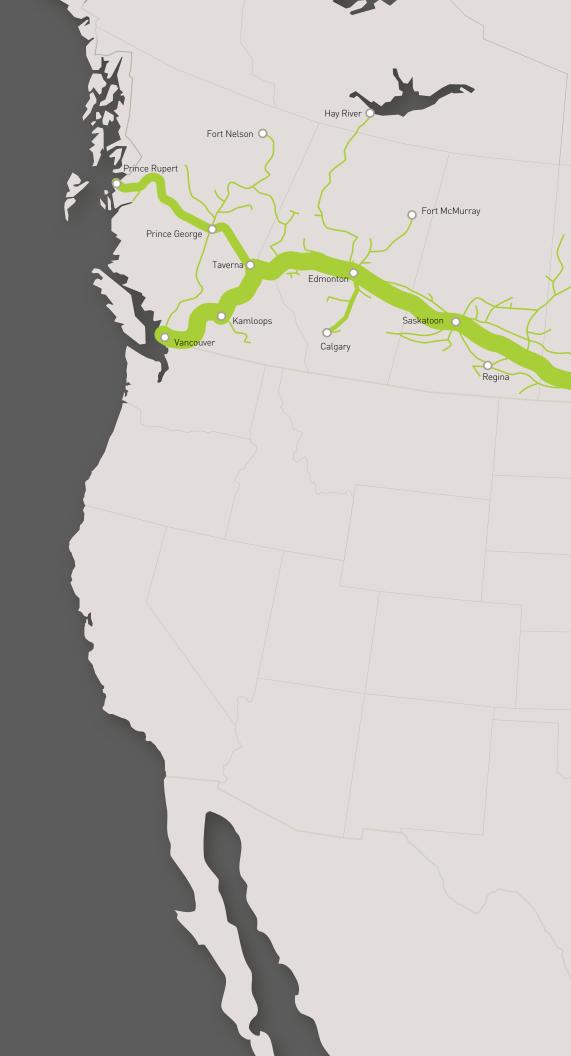
ITINÉRAIRES	2013	2014
Winnipeg - Chicago	56,9	61,7
Edmonton - Winnipeg	87,9	99,6
Vancouver - Edmonton	91,2	100,8
Prince Rupert - Taverna	42,7	38,8

CORRIDOR SUD DU CN en millions de TMB par mille de parcours

ITINÉRAIRES	2013	2014
Chicago -	37,6	43,4
Sarnia		
Chicago -	37,8	41,2
Memphis		
Memphis -	48,6	55,3
Jackson		
Jackson -	11,9	12,8
Mobile		
Jackson -	24,5	28,1
La Nouvelle-		
Orléans		

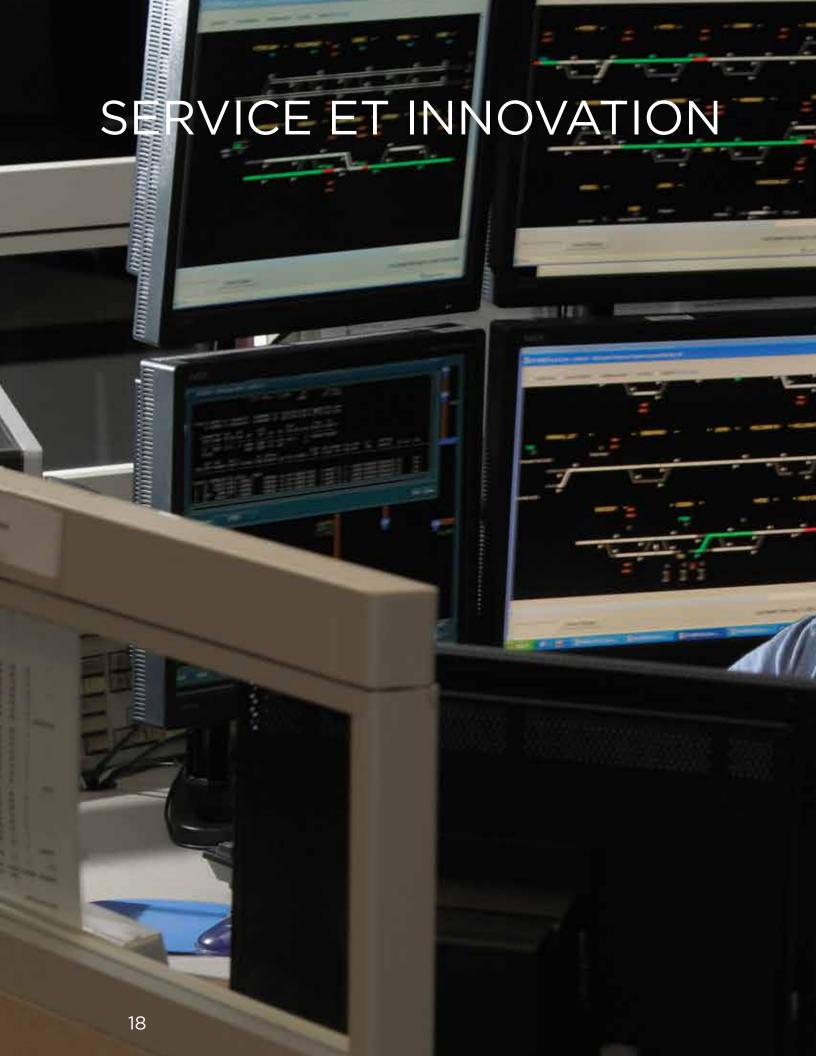
CORRIDOR EST DU CN en millions de TMB par mille de parcours

ITINÉRAIRES Halifax - Québec	2013 16,1	2014 16,5
Montréal - Québec	33,0	35,7
Toronto - Montréal	59,8	61,9
Winnipeg - Toronto	39,2	49,0
Sarnia - Toronto	45,9	55,1















Le programme d'affaires du CN commence par un engagement inébranlable à l'égard de la sécurité et une philosophie axée sur l'équilibre de l'excellence en matière d'exploitation et de service grâce à une exécution rigoureuse dans tous les aspects de l'exploitation du chemin de fer. Nous travaillons d'arrache-pied afin de faire circuler les trains de façon plus efficiente, de réduire les temps de séjour dans les terminaux et d'améliorer la vitesse d'ensemble sur le réseau. Par ces efforts, nous nous efforçons d'offrir un service rentable et de grande qualité à nos clients.

ÉQUILIBRER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION ET DE SERVICE

EXCELLENCE EN MATIÈRE D'EXPLOITATION

L'objectif du CN d'offrir l'excellence en matière d'exploitation est axé sur l'amélioration de tous les processus qui ont une incidence sur l'expédition des marchandises de nos clients. Nos cheminots surveillent constamment tous les aspects des activités du CN: planification, mesure, exécution et vérification. L'amélioration continue est la marque distinctive de notre façon de faire des affaires. Nous n'acceptons jamais le statu quo et nous nous efforçons de hausser la barre à chaque occasion. Grâce à cette philosophie, moins de wagons et de locomotives sont nécessaires pour acheminer un volume donné de marchandises, l'exploitation étant axée sur la rigueur, la fiabilité et l'efficience. Nous continuons de renforcer notre engagement à l'égard de l'excellence en matière d'exploitation en apportant une vaste gamme d'innovations fondées sur l'amélioration continue.

EXCELLENCE EN MATIÈRE DE SERVICE

Pour le CN, l'excellence en matière de service signifie élargir nos perspectives et travailler plus étroitement avec nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin de fournir un service de bout en bout de qualité. Notre objectif est d'introduire des innovations à grande échelle en matière de service qui sont avantageuses pour nos clients et nous permettent d'enregistrer une croissance rentable. Pour ce faire, nous collaborons avec nos clients et d'autres intervenants afin de devenir un véritable facilitateur de la chaîne d'approvisionnement. Nous encourageons tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement à délaisser la mentalité de cloisonnement au profit de l'engagement





quotidien, de l'échange d'information, de la résolution de problèmes et de l'exécution. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires à la recherche de solutions qui aideront nos clients à réussir sur le marché. 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 de mesure clés de la performance qui génèrent des gains d'efficience dans toute la chaîne d'approvisionnement.

Les atouts remarquables du CN lui permettent d'offrir une vaste gamme de services intégrés, notamment, l'accès direct à six installations portuaires, 17 installations de distribution de véhicules automobiles, 21 centres de transbordement de produits forestiers, 21 terminaux de distribution de produits en vrac CargoFlo^{MD}, 16 centres de distribution du métal et des minéraux et 21 terminaux intermodaux partout au Canada et aux États-Unis.

Le client D'ABORD

Le CN s'efforce de régler les principales difficultés des clients, en particulier pendant le premier mille et le dernier mille du cycle d'expédition, grâce à un ensemble d'initiatives appelées Le client D'ABORD. Ce programme joue un rôle important dans l'amélioration constante du service offert aux clients. Avec les initiatives Le client D'ABORD, nous avons amélioré la gestion des wagons vides et l'exactitude de la facturation. Le CN tire également parti de la technologie afin de relier les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et d'augmenter les capacités des Affaires électroniques.

L'application j'Avise, notre toute dernière initiative visant à établir une meilleure communication avec les clients, fournit aux clients du secteur des marchandises un ensemble d'outils électroniques qui permettent facilement de demander ou de libérer du matériel, de consigner toutes les données requises et de repérer les envois en cours de route. Le CN prévoit automatiquement les livraisons de wagons 24 heures à l'avance et informe les clients de tout cas de service non conforme en temps opportun, de façon à les aider à gérer leurs stocks et à modifier leurs horaires de travail. Les gens qui planifient les affectations aux trains locaux communiquent directement aux clients des renseignements mis à jour électroniquement par les systèmes du CN.





Tonnes-milles commerciales (TMC) en milliards 179,2 187,8 201,5 210,1 232,1 2010 2011 2012 2013 2014



INDICATEURS DE MESURES CLÉS



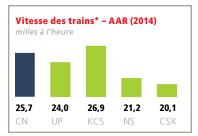


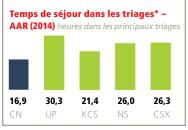












^{*} Le CP a été omis, car sa définition de ces indicateurs ne correspond pas à celle de l'AAR, qui a été adoptée par tous les autres chemins de fer de classe I.



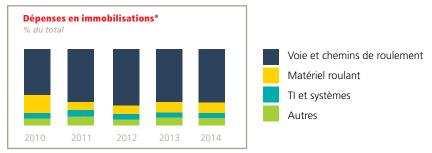
INVESTIR POUR APPUYER NOTRE PROGRAMME DE CROISSANCE Le CN investit largement afin de bâtir pour l'avenir en accroissant la capacité et la fluidité, tout en améliorant la sécurité et l'intégrité partout dans son réseau.



2015**

Au cours des cinq derniers exercices jusqu'en 2014 inclusivement, le CN a affecté un montant de 9,5 G\$ aux dépenses en immobilisations. En 2014, les dépenses en immobilisations du CN se sont chiffrées à 2,3 G\$. En 2015, le CN prévoit investir 2,7 G\$ dans son programme de dépenses en immobilisations.

RÉINVESTIR DANS L'ENTREPRISE



^{*} y compris les contrats de location-acquisition



PROGRAMME DE DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

2,7 G\$

FOCALISATION SUR LA SÉCURITÉ ET L'INTÉGRITÉ DE NOS INSTALLATIONS

VOIE ET CHEMINS DE ROULEMENT

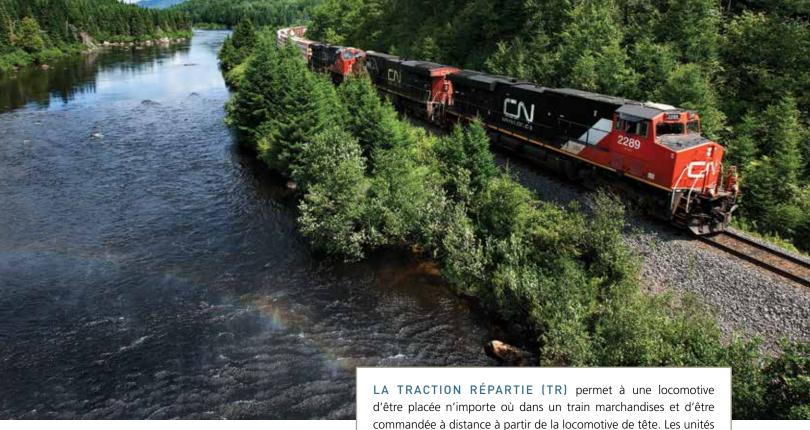
En investissant dans la voie et les chemins de roulement, le CN peut améliorer la sécurité et l'intégrité de ses installations, accroître la fluidité de son exploitation et assurer sa croissance de façon efficace. En 2014, le CN a investi 1,6 G\$ dans la voie et les infrastructures, comparativement à 1,4 G\$ en 2013. Ces dépenses incluent le remplacement de rails, de traverses et d'autres composants de la voie, ainsi que la réfection de ponts. Au cours des dernières années, le CN a également investi dans le prolongement des voies d'évitement afin d'exploiter plus efficacement les trains longs et de réaliser des économies par train-mille.

En 2014, le CN a dépensé plus de 100 M\$ pour améliorer les corridors Edmonton–Winnipeg et Winnipeg–Chicago. Sur la voie principale, nous avons construit des tronçons à voie double, des liaisons et des aiguillages à haute vitesse. Nous avons aussi prolongé les voies d'évitement et amélioré les triages. Cela s'ajoute aux 100 M\$ investis en 2013 pour accroître la capacité sur notre ligne principale entre Edmonton et Winnipeg et sur la ligne secondaire qui est parallèle à la ligne du nord des Prairies. Cette ligne améliorée sert maintenant de « soupape » pour le corridor principal, ce qui améliore la souplesse et la résilience du réseau.

L'acquisition en 2009 de l'ancien réseau de l'Elgin, Joliet and Eastern (EJ&E), qui contourne Chicago, nous a permis de relier sans rupture nos cinq lignes donnant accès à Chicago de toutes les directions. À la fin de 2014, le CN avait dépensé plus de 125 M\$ US pour améliorer l'infrastructure de l'ancien réseau de l'EJ&E, notamment les correspondances, l'allongement des voies et la signalisation. Le CN a aussi investi plus de 100 M\$ US dans des travaux visant à accroître la capacité et l'efficacité du triage Kirk de l'EJ&E à Gary, en Indiana, qui est devenu la principale installation de classement des wagons et d'échange du CN dans la région de Chicago. À ce jour, le CN a aussi consacré près de 80 M\$ US à des mesures d'atténuation liées à l'environnement et à la sécurité, en plus de respecter son engagement dans le cadre des ententes sur des mesures volontaires d'atténuation conclues avec 28 collectivités situées le long de lignes de l'EJ&E. En 2015-2016, le CN dépensera environ 45 M\$ US de plus afin de terminer deux ouvrages de franchissement en Illinois, travaux demandés par le Surface Transportation Board.



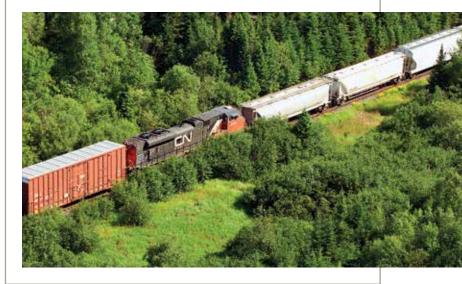




MATÉRIEL ROULANT

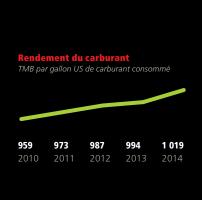
En investissant régulièrement dans le matériel roulant, nous nous assurons de posséder un parc de locomotives modernes et économes en carburant afin d'améliorer la productivité et de mieux servir nos clients. Cet investissement offre d'autres avantages, notamment il nous permet de réduire notre bilan carbone, d'augmenter la fiabilité des locomotives et de tirer parti d'occasions de croissance. Entre 2012 et 2014, le CN a acquis 129 nouvelles locomotives équipées de moteurs de traction à courant alternatif (CA) qui procurent une meilleure adhérence aux locomotives qui ont à remorquer des trains longs et lourds. Trois locomotives CA peuvent remorquer le même nombre de wagons que quatre locomotives à courant continu (CC). Les

LA TRACTION REPARTIE (TR) permet à une locomotive d'être placée n'importe où dans un train marchandises et d'être commandée à distance à partir de la locomotive de tête. Les unités munies de la TR nous permettent d'exploiter des trains plus longs et plus efficaces, surtout par temps froid, et d'améliorer la conduite des trains et la sécurité. À la fin de 2014, 590 locomotives du parc du CN étaient dotées de la TR, soit environ 45 % de notre parc de locomotives de grande puissance.



locomotives CA sont conformes aux normes rigoureuses de l'*Environmental Protection Agency (EPA)* et sont équipées d'un frein rhéostatique fonctionnant à très basse vitesse.

En 2014, le CN a investi 325 M\$ dans le matériel roulant, comparativement à 286 M\$ en 2013. Pour faire face à l'augmentation prévue du trafic et améliorer l'efficacité opérationnelle, le CN a pris livraison en 2014 de 60 nouvelles locomotives CA. Il a en outre commandé 90 locomotives supplémentaires pour 2015 et 90 autres pour 2016. Au cours des deux dernières années, nous avons également commandé plus de 1 200 nouveaux wagons à support central habituellement utilisés pour le transport du bois d'œuvre.

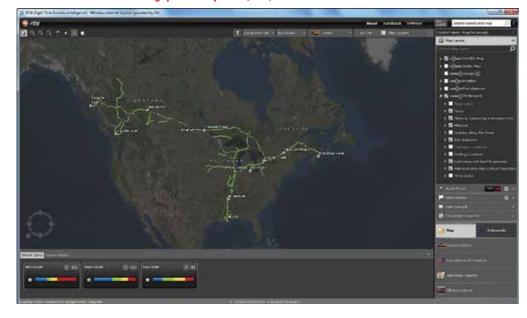




TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET SYSTÈMES

L'accès à de l'information exacte, en temps opportun, est essentiel à nos efforts continus visant à intégrer innovation et efficience au service à la clientèle, au contrôle des coûts, à l'utilisation des actifs, à la sécurité et à l'engagement du personnel. En 2014, le CN a investi 144 M\$ dans la technologie de l'information (TI), comparativement à 130 M\$ en 2013. Si l'on se tourne vers l'avenir, la télémesure, les communications sans fil et la prochaine génération de solutions d'information stratégique continuent d'ouvrir de nouvelles perspectives en ce qui a trait à l'évolution du modèle du CN axé sur l'excellence en matière d'exploitation et de service. L'amélioration de l'accès mobile à l'information et de la visibilité des données en temps réel continue de permettre au CN d'adopter une approche de plus en plus proactive à la prise de décisions, ce qui accroît son efficience et améliore l'uniformité, la fiabilité et la sécurité du service offert à ses clients.

Information stratégique en temps réel (RTBI)







Au cours des dix dernières années, le CN a amélioré d'environ 20 % la productivité globale du carburant des locomotives. Aujourd'hui, avec une consommation de carburant par TMB inférieure de près de 15 % à la moyenne des chemins de fer, le CN est un chef de file du secteur ferroviaire nord-américain en matière d'efficacité énergétique. En 2015, nous visons une amélioration additionnelle de 1,5 %, ce qui aura une incidence directe sur les résultats.

La TI joue un rôle crucial dans l'accroissement de l'efficacité énergétique au CN, compte tenu de l'importance des systèmes permettant de mesurer et de surveiller la consommation de carburant. Notre programme Excellence en gestion du carburant vise à réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre grâce à des technologies de pointe et à des méthodes améliorées de conduite des trains. En voici deux exemples :

L'analyseur de quotient de la puissance par tonne est une initiative visant à adapter la puissance au tonnage. Ainsi, si un train roule en surpuissance, l'équipe reçoit des directives de mettre à l'arrêt l'une des unités ou de ramener le manipulateur à un cran inférieur afin d'économiser le carburant sans qu'il y ait de répercussions sur l'horaire.

Wi-Tronix^{MD}, un système de télémesure pour locomotive, permet d'uniformiser et de transmettre en temps réel au centre de traitement du CN les données des consignateurs d'événements des locomotives (vitesse, cran du manipulateur, direction, emplacement, niveau de carburant, etc.), et ce, de partout en Amérique du Nord. Les renseignements sont utilisés pour favoriser l'économie de carburant, le suivi de la sécurité, la vérification de l'état des locomotives et les enquêtes sur les accidents. En 2014, le CN disposait d'environ 1 350 locomotives équipées de la technologie Wi-Tronix^{MD}.

CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015



CRÉER DE LA VALEUR POUR NOS CLIENTS

L'innovation et le service à la clientèle sont au cœur du modèle d'affaires du CN depuis 20 ans. Aujourd'hui, notre approche unique en matière de chaîne d'approvisionnement redéfinit nos relations avec nos clients, fournisseurs et autres partenaires. En renforçant l'engagement envers la clientèle, en tirant parti de ses atouts et en faisant preuve d'excellence en matière d'exploitation et de service, le CN veut fournir un service rentable et de qualité qui crée de la valeur pour ses clients.

Le client D'ABORD

Nous focalisons nos efforts grâce à une série d'initiatives appelées Le client D'ABORD. Nous nous efforçons de régler les principales difficultés des clients et d'offrir une meilleure visibilité, en particulier durant le premier mille et le dernier mille du cycle d'expédition. En 2011, le CN a lancé la première de plusieurs initiatives visant à améliorer la façon dont nous faisons affaire avec les clients. Le programme a grandement contribué aux bonnes évaluations du service de la part des clients. Voici quelques-unes des initiatives :

- La gestion de la fluidité du trafic des wagons de particuliers offre des outils de gestion améliorés aux clients qui possèdent leurs propres wagons;
- La **prestation de services normalisée** permet l'utilisation de processus et d'outils communs dans nos Centres de prestation de services régionaux;
- L'accent sur les activités premier mille dernier mille offre un suivi pertinent et précis des envois durant le premier mille et le dernier mille du transport;
- Les **outils de la chaîne d'approvisionnement** améliorent le processus décisionnel des partenaires de la chaîne d'approvisionnement.



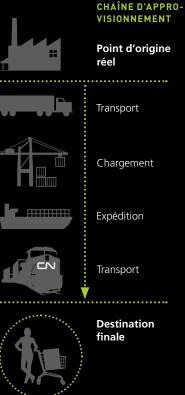
INNOVATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Au cours des dernières années, nous avons rehaussé notre niveau d'action grâce à une approche qui nous amène à voir le parcours entier des marchandises transportées, tout le long de la chaîne d'approvisionnement, et pas uniquement notre partie du processus. Nous participons de plus en plus à chaque étape du transport, en travaillant avec tous les participants de la chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la façon dont les produits et matières arrivent à destination.

L'effort important du CN lié aux activités premier mille – dernier mille s'appuie, de bout en bout, sur des interactions de qualité avec la clientèle :

- Perspective de l'extérieur vers l'intérieur plus précise;
- Meilleur suivi des prévisions de trafic;
- Exécution des demandes de wagons améliorée et plus réactive;
- Communications proactives avec la clientèle à l'échelle locale grâce à j'Avise, outil d'information qui améliore la fiabilité et la cohérence des renseignements sur les envois.

Cette approche donne d'excellents résultats. Nous offrons des temps de parcours qui sont parmi les meilleurs du secteur et nous nous concentrons sur tous les aspects du service aux clients. Au CN, l'accent mis sur des solutions de transport sans rupture de bout en bout aide nos clients à accroître leur compétitivité sur leurs marchés, au pays et à l'étranger.





CONTACT UNIQUE CN

La solution Contact unique CN consiste à vendre l'ensemble des services du CN par l'intermédiaire d'un seul point de contact. Il est essentiel de comprendre la portée de la chaîne d'approvisionnement de nos clients, puis de proposer la bonne combinaison de services qui répondra à leurs besoins opérationnels. Après tout, c'est le rôle d'un facilitateur de la chaîne d'approvisionnement. Notre gamme de services comprend le transport ferroviaire, intermodal et par camion, ainsi que des services douaniers, de distribution de vrac, d'expédition transitaire, d'entreposage, de barge porte-wagons et de traversier.



Dans le cadre du modèle Contact unique CN, nous cherchons des moyens d'offrir une souplesse et une capacité accrues à nos clients, de sorte qu'ils puissent acheminer leurs produits sur le marché rapidement et efficacement. Par exemple, nous offrons à nos expéditeurs de wagons complets (p. ex., bois d'œuvre, panneaux, pâte, acier ou céréales) des solutions intermodales novatrices qui améliorent leur productivité et nous aident à croître au détriment du camionnage. Il s'agit d'une approche collaborative où le CN et les clients sont tous les deux gagnants.

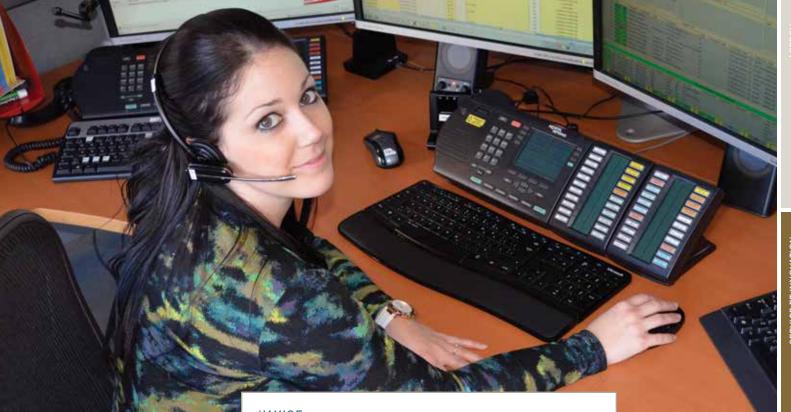


LE SERVICE À LA CLIENTÈLE EST INSCRIT DANS NOTRE ADN

Au CN, nous avons accru notre engagement à l'égard de l'excellence en matière de service en apportant une vaste gamme d'innovations visant l'amélioration continue. Par exemple, dans le segment du vrac, le Programme de transport à horaires fixes des céréales a grandement contribué à l'amélioration de la fiabilité dans la mise en place des wagons et illustre la façon dont nous favorisons l'innovation fondamentale dans le secteur. Dans le segment des produits manufacturés, qu'il s'agisse des produits forestiers ou des métaux, le CN se concentre sur l'amélioration dans l'exécution

des demandes de wagons afin de gagner des parts de marché, un chargement à la fois. Enfin, dans le segment du transport intermodal, le CN tire parti de ses ententes en matière de chaîne d'approvisionnement afin d'ouvrir des points d'accès orientés vers de nouveaux marchés, misant sur le climat de confiance mutuelle et l'amélioration continue des indicateurs clés de performance.





j'AVISE

L'outil j'Avise, la toute dernière initiative de la stratégie premier mille – dernier mille du CN visant à établir une meilleure communication avec les clients, a atteint une masse critique en 2014 lorsque le programme a été offert aux principaux clients du CN. En 2015, il sera aussi offert aux clients de taille plus modeste.

Initialement, j'Avise signalait aux clients les cas de service non conforme de façon plus ponctuelle afin de leur permettre de modifier leurs plans de travail. Il s'est maintenant transformé en une série d'outils et de processus novateurs qui améliorent encore la collaboration et la communication entre le CN et ses clients.

Lorsque nous utilisons j'Avise, nous envoyons des avis de service local aux clients. Ces messages renseignent automatiquement les clients sur les tâches à effectuer lorsque le plan d'exploitation quotidien est validé, avant que l'affectation de manœuvre quitte le faisceau de triage. En plus de recevoir ces avis, les clients peuvent consulter le nouveau rapport « premier milledernier mille » du CN dans le site des Affaires électroniques, lequel comprend le nouvel engagement du CN relativement à la date de livraison.

Cet outil offre aux clients du CN une vue plus claire de l'état du trafic dans notre réseau, ainsi que des wagons dans le triage de destination et dans leurs installations. Cette visibilité et cette précision accrues – le client, les représentants Prestation de services du CN, les directeurs de comptes et les coordonnateurs de trains ont tous accès aux mêmes renseignements – aident les clients à mieux planifier leurs activités.

Le CN croit que des renseignements opportuns et exacts sont essentiels pour gagner la confiance des clients. L'initiative j'Avise a ce qu'il faut pour établir cette confiance et pour élever le CN au-dessus de la concurrence.



Portefeuille de trafic diversifié en 2014 % des produits d'exploitation

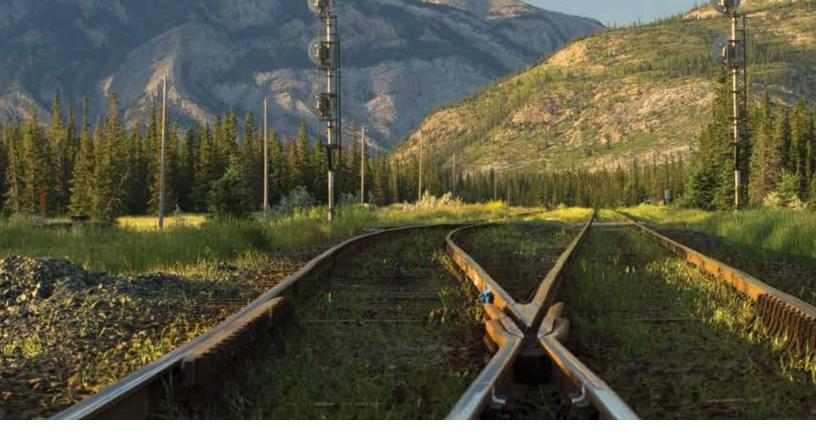
- 23 19 16 13 12 6 5
- Intermodal Produits pétroliers et chimiques Produits céréaliers et engrais
- Produits forestiers Métaux et minéraux
- Charbon
- Véhicules automobiles
- Autres produits d'exploitation





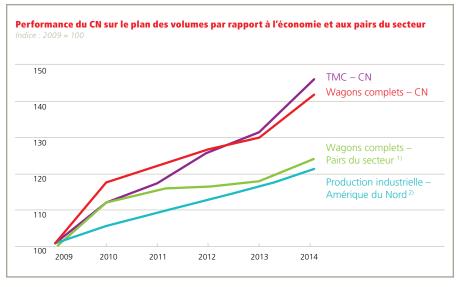






EXÉCUTER NOTRE PROGRAMME DE CROISSANCE

Notre objectif déclaré est de faire croître la Compagnie à un rythme plus rapide que celui de l'économie en général, et ce, à un faible coût marginal. Au cours des cinq dernières années, le CN a affiché un dossier solide au chapitre de la croissance, surpassant par une importante marge tant l'économie que le secteur. Ce fut le cas notamment en 2014 lorsque nos résultats relatifs au nombre de wagons complets et aux TMC ont augmenté de trois points de pourcentage de plus que nos pairs du secteur.





¹⁾ Incluant les chemins de fer suivants : Canadien Pacifique, Norfolk Southern, CSX, Union Pacific et Kansas City Southern

²⁾ Sources : U.S. Federal Reserve et Statistique Canada





Nous obtenons cette solide performance grâce à notre modèle d'affaires qui est fondé sur l'amélioration continue du service, une approche axée sur la chaîne d'approvisionnement nous permettant de croître en même temps que nos clients et une culture qui favorise l'agilité et la capacité de saisir les occasions sans délai.

Par sa collaboration de bout en bout, le CN stimule la croissance et les gains d'efficience dans toute la chaîne d'approvisionnement. Par exemple :

- La croissance du transport intermodal a été alimentée par les échanges commerciaux croissants du CN avec l'Asie, où le service de bout en bout que nous offrons depuis la côte ouest nous a permis d'atteindre des volumes d'expédition record;
- Au cours de la campagne agricole 2013-2014, le CN a aidé le Canada à acheminer sa plus importante récolte de céréales jamais enregistrée et a établi un record historique en matière d'exportations de céréales. Il a réussi cela malgré les pires conditions hivernales depuis des décennies;
- Le secteur de l'habitation aux États-Unis connaît une reprise constante après les creux liés à la grande récession, et le CN agit rapidement pour tirer parti des occasions découlant de ce redressement:
- La demande de potasse augmente sans cesse, et le Canada occupe une position concurrentielle forte sur les marchés mondiaux;
- L'équipe Gestion de la fluidité du trafic des wagons de particuliers du CN a favorisé le maintien de liens solides avec les principaux clients dans les domaines du carburant, du gaz de pétrole liquéfié (GPL), des plastiques, du soufre liquide, du pétrole brut et du sable de fracturation. Elle fournit une expertise en matière de logistique ferroviaire qui a réduit les temps de séjour des wagons de particuliers et amélioré la vitesse des wagons, suscitant une hausse des volumes sur le réseau.

Grâce à un plan stratégique clair reposant sur son engagement à l'égard de l'excellence en matière d'exploitation et de service, le CN crée de la valeur pour ses clients et ses actionnaires.





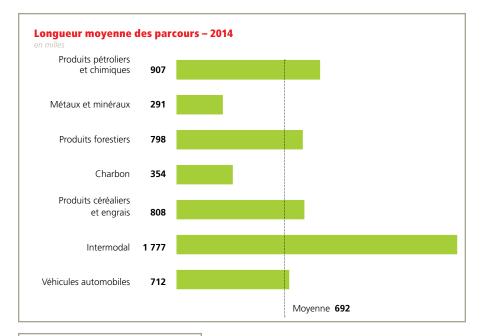
		i its d'expl nillions de			Wagons en milliei	
	2014	2013	Variation	2014	2013	Variation
Produits pétroliers et chimiques	2 354	1 952	21 %	655	611	7 %
Métaux et minéraux	1 484	1 240	20 %	1 063	1 048	1 %
Produits forestiers	1 523	1 424	7 %	433	446	(3 %)
Charbon	740	713	4 %	519	416	25 %
Produits céréaliers et engrais	1 986	1 638	21 %	640	572	12 %
Intermodal	2 748	2 429	13 %	2 086	1 875	11 %
Véhicules automobiles	620	555	12 %	229	222	3 %
Total – Produits marchandises ferroviaires	11 455	9 951	15 %	5 625	5 190	8 %
Autres	679	624	9 %			
Total	12 134	10 575	15 %			•••••••

		TMC en million	ns		its march viaires p en cents	ar TMC
	2014	2013	Variation	2014	2013	Variation
Produits pétroliers et chimiques	53 169	44 634	19 %	4,43	4,37	1 %
Métaux et minéraux	24 686	21 342	16 %	6,01	5,81	3 %
Produits forestiers	29 070	29 630	(2 %)	5,24	4,81	9 %
Charbon	21 147	22 315	(5 %)	3,50	3,20	9 %
Produits céréaliers et engrais	51 326	43 180	19 %	3,87	3,79	2 %
Intermodal	49 581	46 291	7 %	5,54	5,25	6 %
Véhicules automobiles	3 159	2 741	15 %	19,63	20,25	(3 %)
Total – Produits marchandises ferroviaires	232 138	210 133	10 %	4,93	4,74	4 %

SURVOL DES GROUPES COMMERCIAUX











Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

- **38** Produits chimiques et matières plastiques
- 32 Pétrole brut et condensats
- 25 5 Produits pétroliers raffinés
- Soufre



21 %*

1 337 1 435 1 655 1 952 2 354

Wagons complets en milliers

7 %*

549 560 594 611 655

TMC en milliards

19 %*

31,2 33,0 37,4 44,6 53,2

* 2014 par rapport à 2013





PRODUITS PÉTROLIERS ET CHIMIQUES CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015 41



Le CN dessert divers producteurs de produits pétroliers et chimiques à l'échelle du Canada et des États-Unis et possède une expertise dans le cœur industriel de l'Alberta, l'est du Canada ainsi que le golfe du Mexique. La majorité de nos expéditions de produits pétroliers et chimiques ont comme point d'origine :

- le corridor pétrochimique de la Louisiane entre La Nouvelle-Orléans et Baton Rouge;
- l'ouest du Canada, secteur clé pour la mise en valeur pétrolière et gazière et important centre de charges d'alimentation de gaz naturel et de produits pétrochimiques et plastiques d'envergure mondiale;
- les usines régionales de l'est du Canada.

Le groupe Produits pétroliers et chimiques transporte une vaste gamme de marchandises, parmi lesquelles on compte les produits chimiques et les matières plastiques, le pétrole brut, les liquides du gaz naturel, les produits pétroliers raffinés et le soufre. Les principaux marchés pour ces marchandises sont en Amérique du Nord, et conséquemment, les résultats de ce groupe marchandises sont étroitement liés à l'économie nord-américaine de même qu'à la production pétrolière et gazière.

PRODUITS CHIMIQUES ET MATIÈRES PLASTIQUES

La faiblesse actuelle des prix du gaz naturel en Amérique du Nord a une incidence favorable sur le secteur des produits chimiques et des matières plastiques. La diminution des prix des charges d'alimentation et de l'énergie entraîne de nouveaux investissements qui augmentent la productivité des usines de matières plastiques et de produits chimiques nord-américaines, créant ainsi des occasions pour le CN. Ces usines rationalisées sont situées dans des zones où le CN détient des parts de marché importantes, dont le corridor pétrochimique de la Louisiane, le nord de l'Alberta et le sud de l'Ontario. La production accrue correspond à une demande forte dans les secteurs des véhicules automobiles, de la construction et de l'emballage.

Le CN collabore tant avec les producteurs qu'avec les destinataires pour établir des solutions de bout en bout en matière de chaîne d'approvisionnement et promouvoir le commerce de matières premières et de produits finis transportés par le CN.

PRODUITS PÉTROLIERS ET CHIMIQUES

« Nous sommes un véritable facilitateur de la chaîne d'approvisionnement reliant les producteurs de pétrole brut à leurs fournisseurs et à lours marchés. »

James Cairns

Vice-président Produits pétroliers et chimiques



Voir la carte des installations CargoFlo^{MD} aux pages 100 et 101

Le CN peut compter sur un vaste réseau d'installations CargoFlo^{MD} situées de façon stratégique et complétant son service ferroviaire direct, qui lui permettent de répondre aux besoins de ses clients en matière de transbordement de liquides et de rupture de charge et d'offrir un service complet d'acheminement de porte à porte. Ce réseau permet aux clients de profiter du coût économique du transport ferroviaire sur de longues distances et de la souplesse du transport par camion sur de courtes distances, partout au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

PÉTROLE BRUT ET CONDENSATS

Le CN est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement en pétrole brut. Notre vaste réseau ferroviaire permet de fournir aux clients un service par transporteur unique accessible entre l'ouest du Canada et la côte du golfe du Mexique, et des itinéraires efficaces passant par la région cruciale de Chicago ainsi que par l'est du Canada. Le CN a également des liaisons interréseaux avec d'autres transporteurs de classe I, ce qui lui permet d'atteindre la côte est et la côte ouest des États-Unis ainsi que le Texas.

TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR RAIL

Le CN offre un accès unique au pétrole brut lourd de l'Alberta, son réseau ferré couvrant directement les régions de Peace River, d'Athabasca et de Cold Lake. Il est aussi présent dans la région productrice de pétrole léger de la formation schisteuse de Bakken, dans le sud de la Saskatchewan.

Le CN fournit un service par transporteur unique à partir de l'ouest du Canada vers toutes les raffineries de l'est du pays situées à Sarnia et à Nanticoke, en Ontario, à Montréal et à Saint-Romuald, au Québec, et à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. De plus, les clients du CN ont accès aux marchés d'outre-mer par les terminaux de la Voie maritime du Saint-Laurent à Tracy et à Québec, au Québec. Aux États-Unis, le CN peut accéder directement aux raffineries et aux terminaux de pétrole brut (Petroleum Administrative Defense District – PADD II et III) ou le faire par l'entremise d'autres chemins de fer de classe I (PADD I, IV et V).

Le simple service de transbordement camion-wagon offert initialement a évolué rapidement et comprend maintenant un service par trains-blocs approvisionnés à partir

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE WAGONS-CITERNES POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ

La nouvelle norme TC/DOT 117 relative aux wagons-citernes comprend plusieurs spécifications visant l'amélioration de la sécurité.

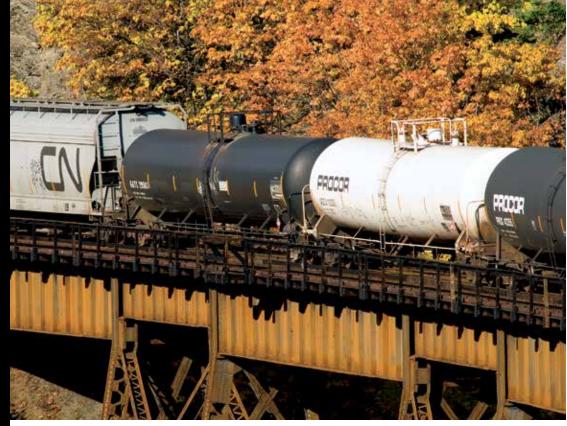
Les wagons-citernes TC/DOT 117 sont dotés d'une protection thermique en acier d'une épaisseur de 9/16 de pouce et d'un bouclier de tête complet. Une chemise en acier de calibre 11 est ajoutée à l'extérieur de la coquille pour garder l'isolation en place et renforcer les wagons. Grâce à ces caractéristiques, les wagons-citernes présentent une meilleure résistance structurelle et contre les perforations et le feu.

La plupart des wagons-citernes appartiennent à des clients ou à des entreprises de location de wagons.

de 1/8 de po Protection thermique de ½ po Bouclier de tête Les nouveaux boucliers de tête Les nouvelles exigences de complet de ½ po complets aideront à protéger la protection des dispositifs de tête des wagons-citernes contre raccord supérieurs visent à les perforations consécutives à un couvrir les robinets sur le Coquille et boucliers déraillement ou dues à des chocs dessus des wagons-citernes, en acier de 9/16 de po ou à des collisions avec d'autres les protégeant contre les wagons ou des pièces de matériel. dommages en cas d'incident. Les robinets de déchargement par le bas améliorés sont conçus pour rester fermés, de façon à prévenir : Transports Canada American Railcar Industries les fuites si un incident se produit.

Chemise en acier





de réservoirs raccordés au pipeline. En 2014, le CN a transporté près de 128 000 wagons complets de pétrole brut, soit une hausse par rapport aux quelque 75 000 wagons complets transportés en 2013 et aux 34 000 transportés en 2012. En 2015, les envois de pétrole brut par rail sont touchés par la faiblesse des prix du pétrole.

Le CN offre aux expéditeurs de pétrole brut par rail un moyen sûr et efficace par rapport au transport par pipelines, tout en leur permettant de profiter de certains avantages concurrentiels, dont des coûts d'immobilisations plus bas et des délais d'approvisionnement moins longs. L'évolutivité représente aussi un avantage pour les expéditeurs puisqu'ils peuvent faire acheminer un, deux, vingt, cents wagons ou plus à la fois en fonction de la fluctuation de la production selon les conditions des marchés. La flexibilité géographique est également avantageuse pour les clients, qui ont la possibilité d'acheminer leurs produits vers diverses destinations, pouvant ainsi tirer parti des écarts de prix ou répondre à des demandes particulières.

Le pétrole brut peut être transporté par chemin de fer sous forme de bitume pur lorsqu'il est placé dans des wagons isothermes avec serpentins de chauffage, tandis que pour être acheminé par pipeline, il doit être dilué avec jusqu'à 30 % de condensat (bitume dilué). Les coûts de transport du bitume pur dans des wagons sont très concurrentiels par rapport à ceux du transport du bitume dilué par pipeline. Les avantages économiques, tant pour le client que pour le CN, se trouvent encore améliorés lorsqu'on utilise le retour à charge pour expédier le condensat vers le point d'origine du bitume pur. De plus, le bitume pur est bien moins volatil que les autres types de pétrole brut et peut être considéré comme une marchandise non dangereuse, au même titre que l'asphalte, dans le contexte du transport. Bien que les envois de bitume pur soient plutôt limités à l'heure actuelle, le CN considère qu'ils représentent une bonne occasion pour l'avenir.

Le CN accueille favorablement la nouvelle norme TC/DOT 117, publiée le 1er mai 2015, en vertu de laquelle les wagons-citernes utilisés pour le transport de pétrole brut et d'autres liquides inflammables doivent posséder certaines caractéristiques, notamment une coquille d'une épaisseur de 9/16 de pouce, une chemise en acier de calibre 11, des boucliers de tête pleine hauteur de ½ pouce, une protection thermique de ½ pouce, ainsi que des soupapes de décharge et des robinets de déchargement par le bas améliorés.





Les wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables construits après le 1^{er} octobre 2015 doivent respecter ces normes rehaussées. Les wagons-citernes plus anciens (DOT-111, CPC-1232) seront modernisés ou retirés du service; les plus vieux et les plus vulnérables doivent être modernisés d'ici à 2017 et, au plus tard en 2025, seuls les wagons TC/DOT 117 pourront servir au transport par rail du pétrole brut. La plupart des wagons-citernes appartiennent à des clients ou à des entreprises de location de wagons.

CONDENSATS

Le condensat est un sous-produit résultant des activités de production du gaz naturel. Étant donné que le condensat est généralement liquide dans les conditions ambiantes et que sa viscosité est très faible, on l'utilise souvent pour diluer le bitume très visqueux extrait des sables bitumineux afin de pouvoir l'acheminer par pipeline. Le CN transporte actuellement des volumes de condensat à partir des États-Unis (p. ex., la côte du golfe du Mexique, la Pennsylvanie et le Kansas) vers la région des sables bitumineux de l'Alberta, au Canada.

PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS

On obtient les produits pétroliers raffinés en soumettant le pétrole brut et le gaz naturel à des procédés tels que le craquage catalytique et la distillation fractionnée. Parmi les produits pétroliers raffinés transportés par rail, mentionnons le gaz naturel liquéfié (GNL), les mazouts de diverses catégories (du mazout léger n° 2 au mazout lourd de type 6), l'essence, le diesel, le carburant aviation, l'asphalte, le butane, le propane et le propylène.

La croissance que connaissent un certain nombre de secteurs se traduit par une augmentation de la demande d'énergie industrielle. Les raffineries nord-américaines s'ajustant à l'offre plus abondante de pétrole brut et de gaz naturel en Amérique du Nord, la gamme de produits raffinés évolue également. Le CN est en excellente position pour participer à l'acheminement des produits aux marchés à partir des complexes de raffinage clés dans les zones du golfe du Mexique, du centre de l'Amérique de même que de l'est et de l'ouest du Canada. L'accès du CN aux importantes zones schisteuses canadiennes (dont celles de Horn River, Montney, Duvernay, Cardium, Viking et Bakken) crée des occasions liées au trafic de produits entrants et sortants.



UN MARCHÉ ÉMERGENT

Le propane est un sous-produit du traitement du gaz naturel et du raffinage du pétrole. On l'utilise couramment comme combustible pour le chauffage, la cuisson des aliments et le séchage des récoltes ainsi que comme carburant dans les moteurs de lève-palettes, d'autobus, de resurfaceuses de glace et d'autres véhicules. C'est aussi une charge d'alimentation importante dans la production de polypropylène.

Environ la moitié du propane en provenance de l'Ouest canadien est utilisée dans la région même, un tiers est expédié dans l'est du Canada et le reste est transporté vers le Midwest des États-Unis.

En avril 2014, on a inversé le flux du pipeline Cochin qui acheminait du propane de l'Alberta vers l'Illinois afin qu'il transporte du condensat vers la région des sables bitumineux. Cette inversion de pipeline a éliminé une capacité d'acheminement pouvant atteindre 100 wagons par jour, en période de pointe, à partir du marché de l'Alberta, ce qui a suscité une croissance marquée pour le CN.

Il n'existe pas à l'heure actuelle au Canada d'installations terminales permettant l'exportation de propane vers les marchés d'outremer. Cependant, on a entamé les étapes de planification d'un terminal d'exportation des produits liquides en vrac à Prince Rupert. Le CN, grâce à des partenariats avec d'autres chemins de fer, dessert des terminaux

d'exportation aux États-Unis situés sur la côte du golfe du Mexique et sur la côte Ouest.

À mesure que la demande augmentera en Asie au cours des prochaines années et que l'infrastructure nécessaire à l'expédition de propane outre-mer sera bâtie au Canada, le CN sera en très bonne position pour tirer parti de cette nouvelle occasion commerciale.

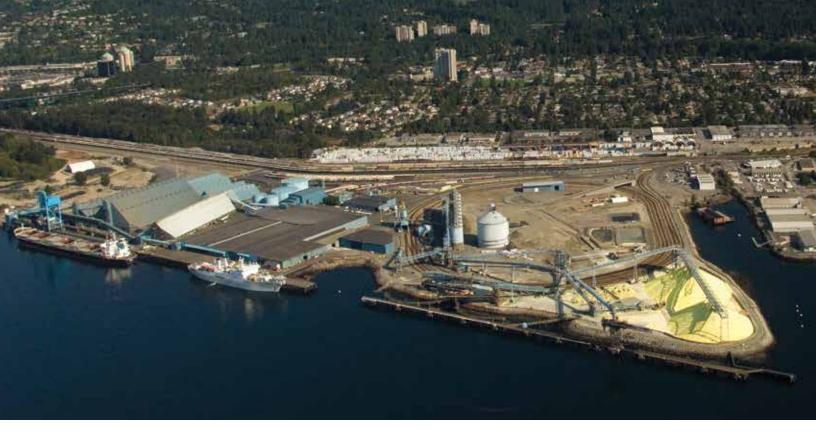
GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ

Le commerce mondial du GNL a plus que triplé au cours des 15 dernières années. Le Japon, le plus important marché mondial de GNL, a connu une augmentation marquée de sa demande en 2011-2012 lorsque les services publics ont accru leur production d'électricité au moyen de centrales au gaz afin de compenser les pertes de production consécutives au désastre à la centrale nucléaire de Fukushima-Daiichi. Le deuxième plus grand importateur est la Corée du Sud, qui est suivie de la Chine et de l'Inde. Ensemble, les pays de l'Asie représentent 75 % de toutes les importations. Nous prévoyons une croissance continue de la demande en Asie pour ce combustible plus propre.

Il n'existe actuellement au Canada

aucune installation en exploitation destinée à l'exportation du GNL. Cependant, plusieurs projets visant des installations d'exportation du GNL au Canada ont atteint l'étape de l'examen réglementaire, notamment à Kitimat et à Prince Rupert, en Colombie-Britannique.





SOUFRE

Le soufre est un sous-produit de l'élimination des contaminants contenus dans le gaz naturel et le pétrole. Il est utilisé à l'échelle mondiale dans une vaste gamme d'applications industrielles, dont la production d'engrais à base de phosphate de même que dans les secteurs des métaux et des mines et la fabrication de fibres synthétiques. Le Canada est l'un des plus grands exportateurs de soufre au monde. La majorité des exportations de soufre canadien sous forme solide (granulé) sont acheminées en Australie, au Mexique et en Chine à partir du port de Vancouver, et sous forme liquide (fondu), aux producteurs d'engrais à base de phosphate aux États-Unis.

Le CN transporte une part importante du soufre canadien destiné à l'exportation, que ce soit sous forme solide ou liquide. L'ouest du Canada est le point d'origine de plus de 90 % du soufre transporté par le CN. Toutes les usines à gaz desservies par le CN disposent de l'infrastructure nécessaire à la transformation du soufre fondu en soufre granulé. Cependant, les raffineries de pétrole de l'ouest du Canada ne possèdent pas d'installations de granulation du soufre. Pour que le soufre soit exporté outre-mer, il doit être transformé de la forme liquide à la forme solide, plus facile à transporter. C'est pourquoi les raffineries de l'Ouest canadien doivent choisir parmi les possibilités suivantes : expédier par voie terrestre le soufre liquide qu'elles produisent à des consommateurs en Amérique du Nord, le stocker dans d'immenses réservoirs ou l'acheminer par camion sur de longues distances et à coût élevé vers des usines à gaz afin de le faire transformer en granules.





PERSPECTIVES

Grâce à son modèle d'exploitation sans pareil et à son programme de dépenses en immobilisations, le CN livre les produits aux clients de façon sûre et efficace. Notre service bénéficie du soutien des producteurs et des expéditeurs qui ont fait des investissements considérables dans l'infrastructure ferroviaire. La chute actuelle des prix du pétrole, un resserrement des différences de prix entre les divers types de pétrole brut et l'accroissement de la capacité des pipelines se sont répercutés sur les envois de pétrole brut par rail du CN. Une reprise des envois de pétrole brut par rail serait stimulée par l'élargissement des différences de prix entre les types de pétrole brut, ce qui pourrait arriver lorsque la production augmentera dans le secteur des sables bitumineux. De plus, puisque les possibilités d'expédier du bitume pur augmentent, les envois de pétrole brut par rail continueront d'exercer un fort attrait par rapport à l'acheminement du pétrole brut par pipeline.

On prévoit que la faiblesse des prix du gaz naturel continuera de stimuler les nouveaux investissements dans le secteur pétrochimique. Le CN, fort de son vaste réseau ferré, de ses centres de transbordement CargoFlo^{MD} et de ses autres installations, est en position favorable pour se charger des envois des secteurs des produits chimiques et des matières plastiques sur les marchés nord-américains et vers des destinations internationales, grâce à ses liaisons via divers ports.

Nous prévoyons une augmentation de la production de propane au cours des prochaines années en raison d'une production accrue de gaz naturel. Ce fait, combiné à la possibilité de la mise en place d'un point d'accès pour l'exportation sur la côte ouest du Canada, pourrait représenter de belles occasions de croissance pour le CN. Nous misons également sur des occasions dans le secteur d'autres produits pétroliers raffinés, dont le transport de l'essence, du carburant aviation et du carburant diesel.

La perspective du CN en ce qui concerne le soufre est solide puisqu'on prévoit une augmentation de la capacité de production avec la mise en service de nouvelles installations dans les prochaines années. L'augmentation de la capacité de granulation du soufre pour les producteurs du nord de l'Alberta améliorera l'accès aux marchés d'outre-mer, ce qui aidera à compenser la baisse de la production de soufre par les usines à gaz de l'Alberta.



Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

29 29 25 Métaux

Matériaux du secteur de l'énergie

Minéraux

17 Minerai de fer

Produits d'exploitation en millions de dollars

20 %*

1 032 1 159 1 240 1 484 2011 2012 2013 2014 886

Wagons complets en milliers

1 %*

1 013 1 024 1 048 1 063 990

TMC en milliards

16 %*

16,4 18,9 20,2 24,7 21,3

* 2014 par rapport à 2013







52





CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015

« Nous travaillons étroitement avec nos clients afin de mettre au point des solutions de transport novatrices et de les aider à réussir dans leurs marchés. »

Doug MacDonald
Vice-président
Produits industrials



MÉTAUX ET MINÉRAUX

Le CN répond aux besoins du marché en transportant de tout de A à Z – de l'aluminium au zinc – sans oublier le sable de fracturation, le minerai de fer, l'acier, le cuivre et le plomb. Grâce à notre service ferroviaire étendu et à nos installations portuaires et de transbordement, nous sommes un partenaire d'importance pour nos clients.

Le groupe Métaux et minéraux assure principalement le transport de matériaux associés à la mise en valeur pétrolière et gazière, de l'acier, du minerai de fer, de métaux communs et minerais non ferreux, de matériaux de construction, de machines et de chargements de dimensions exceptionnelles. Nous fournissons un accès ferroviaire hors pair à des régions d'exploitation de métaux communs, de minerai de fer et de sable de fracturation et à des régions productrices d'aluminium et d'acier parmi les plus importantes en Amérique du Nord. Ce solide réseau de desserte des points d'origine et l'accès à des installations portuaires et aux marchés finaux de ces marchandises ont fait du CN un chef de file du transport de métaux et de minéraux. Les principaux facteurs ayant une incidence sur ce segment de marché sont :

- la production manufacturière (p. ex., les automobiles, les wagons, la machinerie lourde, l'équipement aérospatial);
- l'activité de construction non résidentielle (commerciale et industrielle);
- les investissements gouvernementaux dans des projets d'infrastructure;
- les projets de développement dans le secteur de l'énergie (pétrolière, gazière, éolienne, solaire);
- la demande mondiale de métaux et de minerais.

MÉTAUX

Le CN transporte principalement de l'acier, de l'aluminium, du cuivre et du zinc pour le compte de ses principaux clients qui sont des chefs de file dans leurs marchés respectifs. Grâce à ses 16 centres de distribution du métal stratégiquement situés, le CN collabore étroitement avec ses clients pour rendre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement plus efficace. De plus, le CN possède le plus important parc de wagons pour métaux en service au Canada.



LA RENAISSANCE DU SECTEUR DE L'ALUMINIUM

La décision récente prise par Ford de remplacer l'acier par l'aluminium pour la carrosserie de ses camionnettes F-150 ouvre la porte à un important changement. Il s'agit du tout premier véhicule de série qui sera doté d'une carrosserie en aluminium. Et ce n'est pas n'importe quel véhicule! La camionnette F-150 est le véhicule le plus populaire vendu en Amérique du Nord. Les analystes prévoient que la F-150 marquera le début d'une nouvelle ère. L'utilisation de l'aluminium dans la construction de véhicules automobiles devrait augmenter rapidement lorsque les autres constructeurs suivront l'exemple de Ford. Les constructeurs du secteur automobile sentent l'urgence de produire des véhicules plus légers pour être en mesure de satisfaire aux exigences réglementaires sur la consommation de carburant.

Compte tenu du changement prévu, le secteur de l'aluminium a annoncé des investissements de plus de 2 G\$, afin de répondre à la demande. Le CN est exceptionnellement bien placé pour profiter de cette importante modification du marché. Le Canada occupe la position prédominante en Amérique du Nord dans le secteur de la production d'aluminium. On compte dix usines d'aluminium (alumineries) au Canada. Le CN les dessert toutes, que ce soit directement, par son service de traversier-rail ou par l'entremise d'un chemin de fer d'intérêt local partenaire. Le CN collabore étroitement avec le secteur de l'aluminium pour concevoir et mettre en œuvre une chaîne d'approvisionnement fiable qui répond aux exigences de l'industrie automobile.

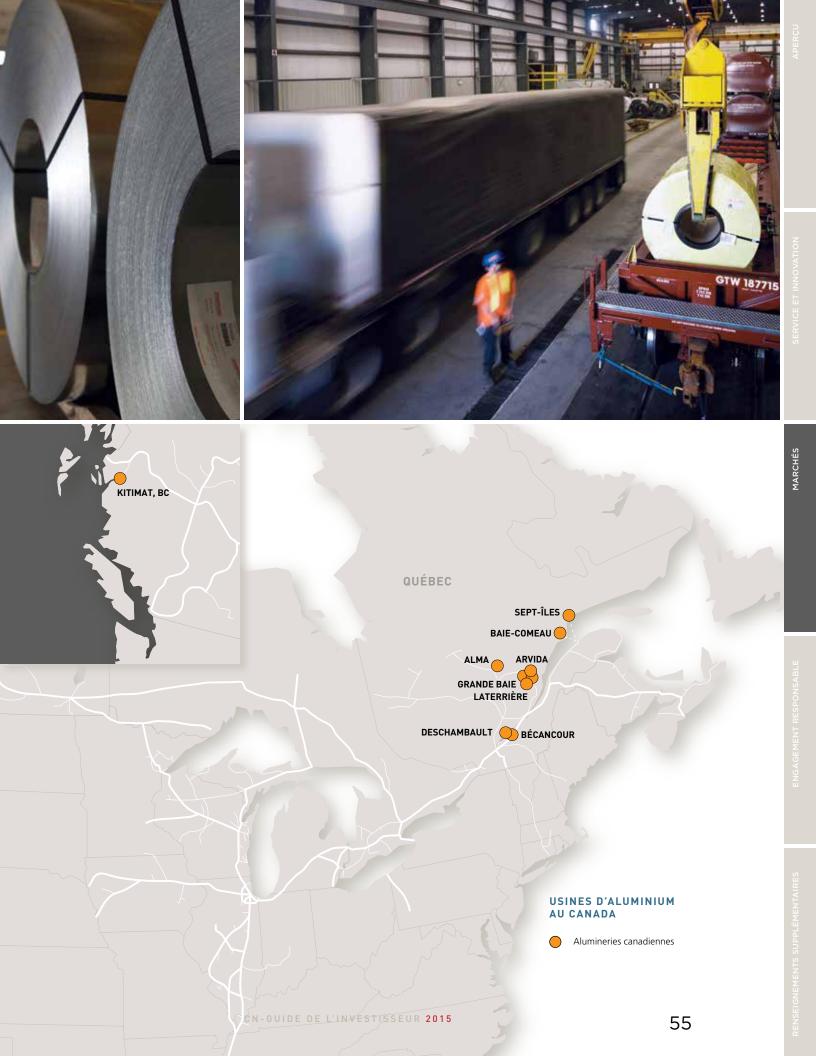


ACIER

Les envois d'acier dont se charge le CN sont bien diversifiés puisqu'ils sont destinés à un large éventail de marchés finaux, ce qui contribue à nous protéger contre les fluctuations à la hausse et à la baisse, courantes dans certains secteurs.

ALUMINIUM

Le secteur canadien de l'aluminium, avec des installations au Québec et en Colombie-Britannique, deux provinces où l'hydroélectricité est abondante, est le plus important en Amérique du Nord et se classe parmi les plus concurrentiels au monde. Grâce à son vaste réseau, le CN bénéficie d'un accès inégalé au secteur ainsi qu'à des installations portuaires et aux marchés finaux de l'aluminium.









CUIVRE

Le CN occupe une position solide dans le transport du cuivre, un métal très ductile utilisé comme conducteur de chaleur et d'électricité ainsi que comme matériau de construction et constituant de divers alliages métalliques.

ZINC

Le zinc est généralement utilisé comme agent de protection anticorrosion. La galvanisation est un procédé consistant à recouvrir une pièce en fer ou en acier d'une couche de zinc pour la protéger de la corrosion. Le zinc sert aussi comme matière d'anode pour les batteries. Les alliages de zinc comprennent notamment du laiton, du bronze et de la brasure.

MATÉRIAUX DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE

L'accroissement de l'activité dans le secteur du pétrole et du gaz de schiste ces dernières années est à l'origine de la demande de sable de fracturation, de tuyaux et d'autres produits connexes.

SABLE DE FRACTURATION

Grâce à la technologie de fracturation hydraulique, ou fracturation tout simplement, associée au forage horizontal, il est maintenant possible de mettre en valeur les réserves de pétrole et de gaz non classiques de façon économiquement viable. De plus, cette technique a permis d'accroître grandement les réserves de pétrole et de gaz récupérables. Le secteur pétrolier et gazier utilise le sable de fracturation comme agent de soutènement afin de maintenir les fractures ouvertes dans le schiste pour permettre au pétrole et au gaz naturel de s'écouler. La demande de sable de fracturation continue d'augmenter à l'échelle mondiale, le Canada et les États-Unis étant les plus grands utilisateurs. Le CN a un accès direct aux dépôts de l'un des sables de fracturation les plus recherchés – le sable trouvé au Wisconsin, appelé « Northern White ». Dans le cadre de son engagement visant à acheminer ce produit aux principales formations de schiste d'Amérique du Nord, le CN a investi environ 70 M\$ dans la modernisation de son infrastructure dans deux de ses subdivisions du Wisconsin afin d'aider à créer la bonne chaîne d'approvisionnement entre nos clients du secteur du sable de fracturation et les réserves de schiste gazéifère et de schiste bitumineux en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et aux États-Unis.

Compte tenu des faibles prix de l'énergie, le secteur du schiste gazéifère et du schiste bitumineux a tenté de trouver des méthodes pour réduire ses coûts d'extraction. Certains producteurs utilisent un procédé nommé « super fracturation » pour créer des fractures plus longues et plus profondes dans le schiste afin d'en extraire plus de pétrole et de gaz. Ce procédé pouvant exiger jusqu'à 100 wagons complets de sable de fracturation par puits, comparativement à 30 à 40 wagons pour les procédés habituels, pourrait représenter une occasion pour les producteurs de sable de fracturation de même que pour le CN.

TUYAUX D'ACIER

Les envois d'acier du CN pour le secteur pétrolier et gazier sont constitués de divers produits, dont des canalisations de transport pour la construction de pipelines et des tiges de forage pour l'extraction du pétrole et du gaz par le procédé de fracturation. Bien que le ralentissement récent dans le secteur pétrolier et gazier ait des répercussions négatives sur les envois de tuyaux d'acier, les perspectives à long terme pour ce secteur demeurent favorables.

MINÉRAUX

Les principales marchandises incluses dans ce groupe sont les agrégats, le ciment, les matériaux de couverture, les concentrés de minerais non ferreux et les wagons vides.





AGRÉGATS

Les envois d'agrégats par rail constituent un marché en croissance pour le CN à mesure que les carrières locales de sable et de gravier dans les zones métropolitaines s'épuisent et sont remplacées par des sources d'approvisionnement plus éloignées. En raison de cette distance accrue, le transport par rail devient plus concurrentiel que le transport par camion.

CIMENT

Le ciment Portland est de loin le type de ciment le plus couramment utilisé partout dans le monde et est un constituant de base du béton, du mortier et du coulis. Ces matériaux servent dans nombre de secteurs, dont ceux de la construction résidentielle et non résidentielle. L'augmentation des dépenses gouvernementales dans les projets d'infrastructure a une incidence favorable sur les volumes de ciment du CN.

CONCENTRÉS DE MINERAIS NON FERREUX

Le Canada est bien connu pour l'abondance de ses dépôts de métaux non ferreux comme le cuivre, le zinc et le nickel. Ces dépôts se trouvent principalement dans le nord du Canada, souvent le long de notre réseau, faisant du CN le fournisseur préféré de services de transport ferroviaire pour cet important secteur.

MINERAI DE FER

Les atouts du CN dans le secteur du minerai de fer sont un exemple sans pareil d'une chaîne d'approvisionnement de bout en bout, le minerai de fer étant acheminé directement des mines aux aciéries. Le CN est responsable de l'acheminement dans sa totalité, qui comprend :

- le transport ferroviaire de la mine au quai;
- le chargement des navires au quai;
- la portion maritime du trajet grâce à l'utilisation de sa flotte de neuf navires;
- le transport ferroviaire jusqu'aux aciéries.

58 CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015



Laquier



Grâce à une coordination rigoureuse, le CN a acheminé 47 millions de tonnes de minerai de fer en 2014. Cet excellent résultat est attribuable à de nombreux facteurs : ponctualité des trains, interversion des trains aux quais pour assurer le chargement des navires en temps opportun, ponctualité des navires, interversion des navires au besoin pour assurer l'efficacité du chargement ou du déchargement, excellente gestion des activités aux quais et notre perspective de bout en bout.

PERSPECTIVES

On prévoit que l'amélioration de l'économie aux États-Unis continuera à stimuler la demande pour l'acier fini utilisé dans les véhicules et pour les biens durables. L'acier pour les projets d'infrastructure visant les routes et les ponts, ainsi que pour les tuyaux de grand diamètre utilisés dans les projets de pipelines, soutiendra également la demande. La production de nouveaux wagons-citernes pour remplacer les wagons DOT-111 sera avantageuse pour le secteur de la production de la tôle d'acier.

L'utilisation accrue de l'aluminium en production industrielle, notamment dans les camionnettes F-150 de Ford, suscite la création de nouveaux marchés pour les producteurs d'aluminium à faible coût sur le réseau du CN.

Le CN est en excellente position parmi les plus importants transporteurs de sable de fracturation vers les zones de schiste de l'ouest du Canada. Une amélioration éventuelle des prix du pétrole brut, combinée au procédé de « super fracturation », pourrait constituer un certain avantage sur le plan de nos envois de sable de fracturation ainsi que de nos envois de tiges de forage et d'autres marchandises associées au forage pétrolier et gazier.

Le volume d'affaires très diversifié du CN dans le secteur des métaux et des minéraux nous place en bonne position pour tirer parti d'occasions de croissance. Nous prévoyons que notre programme Contact unique CN continuera de procurer des avantages à nos clients qui tireront parti de notre service intermodal en complément de notre service de transport en wagons complets.



Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

52 Pâtes et papier48 Bois d'œuvre et panneaux

Produits d'exploitation en millions de dollars 7 %*

1 191 1 279 1 341 1 424 1 523

Wagons complets en milliers -3 %*

423 445 446 433 443

TMC en milliards -2 %*

28,9 29,3 29,7 29,6 29,1

* 2014 par rapport à 2013











« Le CN est le plus grand transporteur de produits forestiers en Amérique du Nord, et grâce à notre réseau de 21 installations de transbordement, nous offrons la première solution réellement intégrée sur le continent. »

Doug MacDonald

Vice-président



PRODUITS FORESTIERS

Le groupe Produits forestiers transporte divers types de bois d'œuvre, de panneaux, de papier, de pâtes de bois et d'autres fibres, telles que des billes, du papier recyclé, des copeaux et des granules de bois. Le CN offre un accès ferroviaire étendu aux régions productrices de fibres de l'ouest et de l'est du Canada, qui comptent parmi les plus importantes en Amérique du Nord. Aux États-Unis, le CN est stratégiquement situé de manière à desservir à la fois les marchés finaux du secteur des produits forestiers du Midwest et du sud des États-Unis ainsi que d'autres régions par l'intermédiaire de liaisons interréseaux avec d'autres transporteurs de classe I.

Les principaux facteurs touchant le transport des différents produits forestiers sont :

- pour le bois d'œuvre et les panneaux : la construction d'habitations et les activités de rénovation, surtout aux États-Unis, en particulier les maisons unifamiliales qui exigent beaucoup plus de bois d'œuvre que les immeubles d'habitation;
- pour le papier journal : le lignage publicitaire, les médias non imprimés et la conjoncture économique générale, surtout aux États-Unis;
- pour les fibres : la consommation de papier, de carton-bois et de papiers minces en Amérique du Nord et dans les marchés d'outre-mer, de même que la production de bois d'œuvre, qui non seulement génère des fibres, mais en exige.

Afin de se préparer à tirer parti de la reprise du secteur de l'habitation aux États-Unis, le CN a enrichi son parc de wagons de grande capacité comptant déjà parmi les plus importants en y ajoutant 950 nouveaux wagons en 2014, puis 325 autres en 2015. De plus, grâce à notre service intégré Contact unique CN, nous offrons aux clients la souplesse du service intermodal pour le transport de leurs produits du bois jusqu'à leur destination.



BOIS D'ŒUVRE ET PANNEAUX

La plupart des envois de bois d'œuvre et de panneaux du CN proviennent de l'ouest du Canada et sont acheminés vers différents points en Amérique du Nord et à l'étranger. Les États-Unis sont la principale destination, représentant plus de 70 % des wagons complets de ce segment au cours des trois dernières années.

L'activité dans le secteur de l'habitation aux États-Unis a repris lentement et le redressement devrait se poursuivre, le nombre des mises en chantier en 2014 ayant atteint un million pour la première fois depuis 2007, en hausse de 8 % par rapport à 2013. Le CN est en bonne position pour profiter de cette reprise.

La baisse de la demande aux États-Unis en 2009, liée à la récession, a fourni aux producteurs canadiens des occasions de diversifier leur marché pour le bois d'œuvre. Les envois de ce produit en Asie, particulièrement en Chine, ont augmenté Compte tenu de sa solide présence en Amérique du Nord et de sa position de chef de file dans le transport des produits forestiers, le CN pourra continuer de tirer parti de la reprise du

secteur de l'habitation aux États-Unis. Grâce aux efforts que nous déployons en vue d'équilibrer l'excellence en matière d'exploitation et de service, combinés à la vaste portée de notre réseau, nous avons la capacité d'expédier des volumes croissants de bois d'œuvre, de panneaux et d'autres produits utilisés dans le secteur de l'habitation. Près



de 10 % des produits d'exploitation du CN découlent d'envois de marchandises associées au secteur de l'habitation, incluant non seulement le bois d'œuvre et les panneaux, mais aussi les meubles et les appareils électroniques destinés aux maisons neuves, les métaux utilisés dans les installations de plomberie et les appareils électroménagers, et même les bardeaux de toiture. Si un matériau se trouve dans une maison, à l'extérieur de celle-ci ou dans ses environs, il est probable que le CN l'a transporté.

de façon substantielle au cours des cinq dernières années; la Chine est maintenant le deuxième marché en importance après les États-Unis pour ce qui est des envois de bois d'œuvre du CN. La hausse des envois en Chine témoigne de l'utilisation accrue qui est faite du bois pour la construction des charpentes. En dépit de la reprise aux États-Unis, ces producteurs voudront probablement continuer à tirer parti des occasions outre-mer et maintenir une présence en Asie.





Wagon-citerne de particulier



Conteneurs intermodaux Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi





Wagon couvert à papier journal



Wagon couvert à double porte pour le transport de pâte à papier



Wagon-tombereau à copeaux



Wagon porte-billes



Wagon à support central



	2006	2010	2011	2012	2013	2014
Bois d'œuvre 1)	122	60	61	65	74	79
Panneaux 1)	65	25	27	30	33	36

- 1) En milliers de wagons complets
- 2) En milliers d'unités Source : Census Bureau des États-Unis

PÂTES ET PAPIER

La pâte de bois sert surtout de composant majeur dans la fabrication du papier, du carton, de papiers minces, des couches et d'autres produits d'hygiène personnelle. La plupart des producteurs de pâte de bois desservis par le CN sont installés dans l'ouest du Canada, et la majorité des consommateurs sont à l'étranger, surtout en Asie. Le Canada est actuellement le deuxième producteur de pâte dans le monde, après le Brésil.

En Amérique du Nord, la demande pour la plupart des catégories de papier diminue, le secteur du papier d'impression étant le plus durement touché. La demande nord-américaine pour le papier d'impression a reculé de 9 % pour se situer à 6,5 millions de tonnes en 2014, affichant ainsi une baisse pour la 15e année consécutive. La diminution de la consommation de papier d'impression résulte en grande partie de l'accroissement de la concurrence des autres moyens de communication, notamment les canaux d'information en ondes 24 heures sur 24, Internet et plusieurs autres nouveaux outils technologiques.

Par ailleurs, la hausse du commerce mondial des produits forestiers modifie les paramètres de l'offre et de la demande. L'augmentation de la consommation mondiale de produits de carton-bois et de papiers minces, notamment en Inde, a entraîné une hausse de la capacité de production outre-mer. Des fabricants des marchés





en développement, notamment la Chine, se sont vus forcés d'importer de grandes quantités de matières premières, principalement de la pâte de bois et du papier recyclé, de la Russie, de l'Amérique du Nord et d'autres régions productrices de fibres de bois, en raison de la faiblesse de l'approvisionnement intérieur.

GRANULES DE BOIS

Les granules de bois sont faites de sciure de bois compressée et de résidus de copeaux provenant du sciage de bois d'œuvre. Elles peuvent servir comme combustible pour la production d'électricité, le chauffage résidentiel et commercial ainsi que pour la cuisson des aliments. Les granules de bois présentent un rendement de combustion très élevé, et l'EPA aux États-Unis les a classées parmi les sources d'énergie les plus renouvelables et produisant le moins de résidus.

Une part importante de la production mondiale de granules de bois se fait au Canada, principalement en Colombie-Britannique. Le CN en expédie environ 1,6 million de tonnes par année, ou plus de 15 000 wagons complets, permettant ainsi aux producteurs d'acheminer leurs granules au Royaume-Uni, en Italie et ailleurs dans le monde.



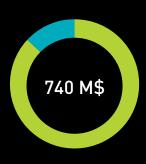


PERSPECTIVES

Bien que la demande de produits forestiers fluctue toujours de façon cyclique, les avantages géographiques du CN, la diversité de ses produits et sa clientèle internationale contribuent à atténuer l'incidence de ces fluctuations. Les efforts continus déployés par le CN en vue d'améliorer son service de bout en bout rehaussent sa position concurrentielle dans le secteur du transport.

Le CN possède des atouts solides dans l'ouest du Canada lui permettant d'assurer l'approvisionnement d'une clientèle diversifiée d'utilisateurs finaux. De plus, il gère l'utilisation de ses actifs de façon à en maximiser la rentabilité. La reprise du secteur de l'habitation entraîne également la croissance du transport intermodal de conteneurs de produits liés au secteur de l'habitation (dont les meubles, les téléviseurs et les ensembles de meubles de jardin), de métaux (dont l'acier, le cuivre et le zinc), de matériaux de toiture, d'appareils électroménagers et d'autres marchandises.

Le CN continue d'étendre et de diversifier son offre de produits, notamment par les programmes d'optimisation des wagons et les options intermodales, et il accroît aussi sa présence dans les marchés en développement des granules de bois, du bois d'œuvre, de la pâte de bois et du papier recyclé.



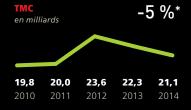
Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

87 Charbon

13 Coke de pétrole







* 2014 par rapport à 2013







% des produits d'exploitation du CN tirés du transport du charbon

- 38
- 29 Charbon métallurgique (exportation)
- Charbon thermique (exportation)
- 62
- Charbon thermique 36 (marché intérieur)
- Charbon thermique (exportation)





Principaux terminaux d'exportation du charbon desservis par le CN

TERMINAL	2014
Terminal Westshore – Vancouver (CB.)	33 ¹⁾
Terminal Ridley – Prince Rupert (CB.)	181)
Alabama State Docks – Mobile (AL)	14 2)
Terminal de Convent – Convent (LA)	14 2)
Terminal Neptune – Vancouver (CB.)	12,5 ¹⁾
Terminal de Thunder Bay – Thunder Bay (Ont.)	11 1)
Terminal Four Rivers – Chiles (KY)	10 2)
1) En millions de tonnes métriques	

CAPACITÉ

Winnipeg

Chippewa Falls Minneapolis/Saint Paul Toronto o Arcadia º East Dubuque Williams Sioux City O Conneaut Joliet Chicago Omaha o o Indianapolis Springfield East St. Louis O CHILES Grand Rivers
City Madisonville Mound City Metropolis o Memphis

Duluth 9

THUNDER BAY

MOBILE Baton Rouge o CONVENT La Nouvelle-Orléans

Jackson

MINES DE CHARBON ET TERMINAUX DE **TRANSBORDEMENT DESSERVIS PAR** LE CN

Moncton

Halifax

Saint John O

Québec

Montréal c

Buffalo

Pittsburgh

- Terminaux de transbordement du CN
- Terminaux d'exportation
- Mines

CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015

2) En millions de tonnes courtes

« Le CN continue de collaborer étroitement avec ses clients du secteur du charbon, les aidant à exercer une concurrence plus efficace dans un marché mondial sans cesse en évolution. »

Andy Gonta Vice-président Vrac



CHARBON

Le charbon est une importante marchandise pour le CN. Nous avons un accès direct à douze mines de charbon et à sept installations de production de coke de pétrole au Canada et aux États-Unis.

Le groupe Charbon se charge du transport de charbon bitumineux de qualité thermique, de charbon métallurgique et de coke de pétrole. Le charbon thermique et le charbon métallurgique canadiens sont principalement exportés vers des marchés d'outre-mer via des terminaux sur la côte ouest du Canada. Aux États-Unis, le charbon thermique est transporté à partir des mines que nous desservons en Illinois ou de mines de l'ouest des États-Unis, par l'intermédiaire d'autres chemins de fer, à destination d'importantes sociétés de services publics du Midwest et du sud des États-Unis, ainsi que vers des marchés d'outre-mer, via des terminaux sur le golfe du Mexique.

Les principaux facteurs qui ont une incidence sur la production de charbon sont :

- l'offre et la demande de charbon thermique et métallurgique à l'échelle mondiale;
- la réglementation sur l'environnement et l'exploitation minière;
- les facteurs saisonniers (les hivers froids et les étés chauds font croître la demande d'électricité).

Le CN a conçu une approche de bout en bout exhaustive en matière de chaîne d'approvisionnement dans le but ultime d'aider ses clients à accroître leur part de marché dans le secteur très concurrentiel des marchandises. Nous avons conclu des ententes novatrices avec des clients et des exploitants de terminaux charbonniers, et mis au point un système d'information exclusif permettant de mieux gérer l'acheminement du charbon de la mine au navire. Des indicateurs de mesure clairs mettent en évidence les stocks de charbon dans les mines et les ports, la date d'arrivée des navires, la quantité de charbon expédiée des mines et le nombre de trains qui circulent à destination et en provenance des mines. Nous mesurons la quantité de charbon se trouvant dans les trains et les ports, et adaptons l'horaire et la fréquence



de nos trains selon les horaires de navires en particulier, s'il y a lieu. Le CN optimise la chaîne d'approvisionnement en favorisant une meilleure synchronisation des activités entre les producteurs, les terminaux ferroviaires et les navires, ce qui permet d'accroître la productivité et la fluidité dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

CHARBON MÉTALLURGIQUE CANADIEN

Le CN achemine le charbon métallurgique canadien à partir de points d'origine situés dans l'Ouest canadien principalement vers les marchés asiatiques (surtout le Japon, la Corée, l'Inde et la Chine) pour la production d'acier. En Colombie-Britannique, le CN a accès à deux terminaux d'exportation à Vancouver (Westshore et Neptune) et à un autre, à Prince Rupert (Ridley). La qualité du charbon produit au Canada est reconnue. Cette qualité du produit de même que l'approche de bout en bout du CN en matière de chaîne d'approvisionnement et sa collaboration avec les intervenants clés (c.-à-d., les compagnies charbonnières et les exploitants de terminaux) constituent une proposition concurrentielle et convaincante pour les clients asiatiques.

CHARBON THERMIQUE CANADIEN

Le CN transporte le charbon thermique canadien à partir de son point d'origine, soit une mine en Alberta, vers les marchés d'exportation asiatiques pour la production d'électricité, via le port de Prince Rupert. Le charbon thermique est un combustible essentiel pour la production d'électricité dans bien des parties du monde. La Chine et l'Inde produisent plus de 70 % de leur électricité au moyen de centrales alimentées au charbon.



Wagon-tombereau rotatif en aluminium



Wagon-trémie découvert



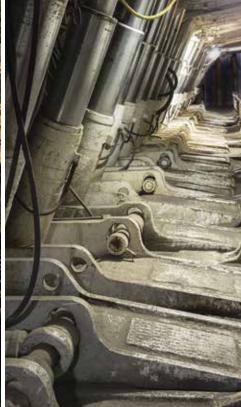
LA HAUSSE DE LA DEMANDE DE CHARBON DU BASSIN DE L'ILLINOIS

La demande de charbon du bassin de l'Illinois (l'« IBC ») a atteint son plus haut sommet depuis 1990, tandis que la vente de charbon de la région appalachienne, à proximité, a chuté et que la consommation de charbon du bassin de la Powder River (le « PRB ») au Wyoming, aux États-Unis, a progressé plus lentement. Malgré une teneur en soufre plus élevée, l'IBC est recherché par les sociétés de services publics, qui ont installé des épurateurs dans leurs centrales électriques, parce que ce charbon présente un contenu calorifique plus élevé à un coût plus faible. Selon l'*Energy Information Administration* des États-Unis, la part de la production d'électricité aux États-Unis au moyen de l'IBC devrait continuer d'augmenter jusqu'en 2040.

Le CN est présent au cœur des zones productrices de charbon et est bien placé pour tirer parti de la demande croissante d'IBC grâce à ses itinéraires plus courts vers les centrales électriques du Midwest et du sud-ouest.







CHARBON THERMIQUE AMÉRICAIN

Le charbon thermique américain est destiné aux marchés intérieur et d'exportation.

Le charbon thermique destiné au marché intérieur est transporté à partir de mines que nous desservons dans le sud de l'Illinois ou de mines de l'ouest des États-Unis, par l'intermédiaire d'autres chemins de fer, à destination d'importantes sociétés de services publics du Midwest et du sud des États-Unis pour la production d'électricité. Le CN est en bonne position pour livrer le charbon à ces sociétés de services publics au moment où elles délaissent le charbon de la région appalachienne pour adopter le charbon du bassin de l'Illinois présentant un contenu calorifique plus élevé à coût plus bas.

Le charbon thermique américain destiné au marché d'outre-mer est exporté principalement par la côte du golfe du Mexique, où le CN a accès à deux terminaux d'exportation (Convent, en Louisiane, et Mobile, en Alabama). Les envois sont essentiellement destinés à l'Europe, mais également à l'Asie.

COKE DE PÉTROLE

Le coke de pétrole est utilisé à diverses fins, selon la qualité du produit, notamment comme combustible ou dans la fabrication de cellules sèches et d'électrodes. Il s'agit d'un sous-produit de la valorisation des sables bitumineux, et ce secteur en Alberta est le point d'origine de la majeure partie du trafic de coke de pétrole du CN. Ce produit est surtout exporté en Asie via Prince Rupert (Ridley). Sur le marché intérieur, le CN transporte également du coke de pétrole produit par les raffineries de l'ouest du Canada vers les cimenteries et les alumineries de l'est du Canada. Les possibilités s'améliorent pour les unités de cokéfaction aux États-Unis puisque les raffineries traitent maintenant du pétrole plus lourd et produisent ainsi plus de coke de pétrole.

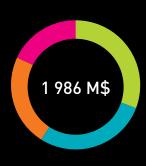


PERSPECTIVES

Les prix sur le marché du charbon demeurent faibles, tant pour le charbon métallurgique exporté vers l'Asie que pour le charbon thermique destiné au marché européen. Les centrales électriques alimentées au charbon devraient continuer de jouer un rôle de premier plan dans le secteur énergétique de la région Asie-Pacifique au cours des prochaines années; cependant, compte tenu des politiques régionales adoptées par certains pays, notamment en Chine et au Japon, qui favorisent le choix de moyens plus écologiques pour la production d'électricité, il est probable que la croissance de la demande de charbon ira en diminuant.

La collaboration étroite du CN avec ses clients et les exploitants de terminaux de ce secteur, son accès à des réserves prouvées de charbon de grande qualité au Canada et dans le Midwest des États-Unis et la capacité étendue des installations portuaires sur la côte ouest du Canada et la côte du golfe du Mexique pourraient offrir au CN de bonnes occasions d'affaires si la demande internationale de charbon augmente. On prévoit aussi que l'adoption du charbon du bassin de l'Illinois par les sociétés de services publics des États-Unis représentera un avantage pour le CN dans les prochaines années.

L'avidité du secteur industriel asiatique à l'égard des ressources énergétiques fait croître la demande de coke de pétrole et devrait être le principal facteur de croissance des exportations de coke de pétrole nord-américain.



Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

- 31 Oléagineux
- 28 Céréales comestibles
- 23 Céréales fourragères
- Engrais 18

Produits d'exploitation en millions de dollars

21 %*

1 443 1 548 1 613 1 638 1 986

Wagons complets en milliers

12 %*

597 579 592 572 640

TMC en milliards

19 %*

43,2 44,5 45,5 45,4 51,3

* 2014 par rapport à 2013







géographique favorisent

Andy Gonta



66 %

TRANSPORT DE CÉRÉALES EN PROVENANCE DU CANADA

% des produits d'exploitation du CN en 2014 tirés du transport des céréales

74 %

TRANSPORT RÉGLEMENTÉ DES CÉRÉALES CANADIENNES

% des produits d'exploitation du CN en 2014 tirés du transport



PRODUITS CÉRÉALIERS ET ENGRAIS

Le groupe Produits céréaliers et engrais transporte principalement des récoltes et des engrais transformés de l'ouest du Canada et du Midwest des États-Unis.

PRODUITS CÉRÉALIERS

Le secteur des produits céréaliers comprend trois principaux groupes :

- les céréales comestibles (surtout le blé, l'avoine et l'orge de brasserie);
- les céréales fourragères et les produits connexes (y compris l'orge et le blé fourragers, les pois, le maïs, l'éthanol et la drêche sèche de distillerie);
- les oléagineux et les produits d'oléagineux (principalement les graines, l'huile et le tourteau de canola et le soja).

La production des produits céréaliers fluctue considérablement d'année en année et dépend surtout des conditions climatiques, de la superficie ensemencée et récoltée, des types de céréales cultivées et du rendement des cultures. Les exportations de produits céréaliers sont sensibles au volume et à la qualité des récoltes, aux conditions du marché international et aux politiques gouvernementales à l'étranger.

CANADA

Parmi les principaux marchés d'outre-mer pour les céréales de l'Ouest canadien, on compte les pays de la côte du Pacifique et le Moyen-Orient. Les céréales sont acheminées à partir d'un réseau de silos à céréales de grande capacité, bien situés le long des lignes du CN dans les zones de production céréalière du nord-est de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, vers les silos des terminaux portuaires de Vancouver et de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, ou de Thunder Bay, en Ontario, où les navires sont chargés. Par ailleurs, le CN transporte des céréales et des produits céréaliers transformés d'ouest en est au pays et jusqu'aux ports américains du golfe du Mexique aux fins d'exportation, ainsi qu'à divers destinataires en Amérique du Nord.

Le CN transporte d'importants volumes de céréales et de produits céréaliers transformés grâce à son service nord-américain et international de conteneurs intermodaux, en misant sur son programme Contact unique CN pour répondre aux



besoins complexes de la chaîne d'approvisionnement mondiale de céréales. Le Programme de transport à horaires fixes des céréales du CN offert dans l'ouest du Canada applique le concept d'Exploitation ferroviaire précise^{MD} aux livraisons de wagons céréaliers, afin que les wagons soient livrés à des silos désignés, aux jours prévus, chaque semaine, ce qui a donné lieu à une amélioration fondamentale de la fiabilité du système.

Le CN travaille en étroite collaboration avec ses partenaires transporteurs maritimes afin d'assurer le « retour à charge » de leurs conteneurs. Il y a un retour à charge lorsqu'un conteneur maritime d'importation de 20 ou de 40 pieds prend un autre chargement de marchandises à exporter, comme des céréales ou des cultures spéciales. Les retours à charge permettent aux transporteurs maritimes de couvrir le coût de transport de conteneurs qui autrement seraient retournés vides à leur port d'origine, ce qui améliore la rentabilité du transport aller-retour. Pour les négociants en céréales, la conteneurisation présente des avantages clés, dont une capacité accrue, des temps de parcours plus rapides et la capacité d'assurer la ségrégation des céréales et d'en retracer l'origine. En outre, la conteneurisation permet aux acheteurs de marchés géographiques donnés de se procurer de plus petites quantités de céréales et de réduire au minimum le fonds de roulement utilisé et les coûts de stockage à destination. Les installations CargoFlo^{MD} du CN constituent un réseau de 21 terminaux de distribution de vrac permettant de transborder les céréales et les produits céréaliers des wagons aux camions et aux conteneurs maritimes sortants. Le CN exploite aussi deux installations pour les produits céréaliers situées à Chicago et à Joliet, en Illinois, et une autre située à Chippewa Falls, au Wisconsin, et il fait appel à des transbordeurs indépendants aux ports de Vancouver et de Montréal.

Certains envois de céréales de l'Ouest canadien sont assujettis au règlement relatif au « plafond de revenu » prévu par les dispositions législatives canadiennes. Ce règlement vise notamment les céréales acheminées par le CN aux ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, mais exclut les envois de céréales aux États-Unis. Ce règlement limite les produits d'exploitation que les chemins de fer peuvent tirer des expéditions de céréales de l'Ouest au cours d'une campagne agricole donnée. Les compagnies ferroviaires peuvent établir les tarifs pour les envois de céréales, mais les produits totaux pour une campagne agricole donnée sont limités à un montant déterminé chaque année par l'Office des



transports du Canada (OTC). Ce plafond est établi selon une formule prévue par la loi et tenant compte du volume transporté et de la longueur moyenne des parcours pendant la campagne agricole en question ainsi que d'un indice des prix des intrants du chemin de fer déterminé par l'OTC. En 2014, le trafic céréalier régi par le plafond de revenu comptait pour environ 74 % des produits d'exploitation du CN tirés du transport des céréales canadiennes.

ÉTATS-UNIS

Aux États-Unis, le réseau ferroviaire du CN est bien situé, au cœur d'un important territoire producteur de céréales. Quatre États où se situent des points d'origine pour le trafic céréalier du CN, soit l'Illinois, l'Iowa, le Michigan et le Wisconsin, produisent en moyenne 40 % du maïs et du soja cultivés aux États-Unis. Le CN assure notamment le transport intérieur de maïs et de soja en provenance de ces États jusqu'à de grandes installations de transformation de céréales de l'Illinois, de l'Iowa, du Tennessee et du Mississippi. D'autres mouvements de céréales intérieurs ont pour destination les marchés des exploitations avicoles du sud-est des États-Unis, qui ont besoin de maïs comme céréale fourragère. Le CN transporte aussi des céréales et des produits céréaliers à de grandes installations d'exportation sur le Mississippi et en Louisiane, sur le golfe du Mexique.

PRODUITS CÉRÉALIERS TRANSFORMÉS

Le CN se charge également du transport de produits céréaliers transformés. Certaines

LE CN A ENREGISTRÉ DES VOLUMES RECORD AU COURS DE LA CAMPAGNE AGRICOLE 2013-2014.

Depuis plus de 20 ans, la déréglementation du secteur ferroviaire canadien a permis au CN et à l'ensemble du secteur du rail de connaître une solide renaissance. Malheureusement, en 2014, le gouvernement canadien a reculé d'un pas sur le plan réglementaire, en imposant des exigences en matière de volume minimal de grains aux deux grands chemins de fer, étendant la limite des zones de manœuvres interréseaux dans trois provinces de l'Ouest et renforçant la mentalité de recherche de coupables qui nuit à la collaboration.

Compte tenu de la récolte céréalière historique de 2013-2014 et de l'hiver brutal de 2014, ces mesures n'étaient pas justifiées. Après le froid, le CN, comme il s'y était engagé, a rebondi et affiché une performance record pour la campagne agricole 2013-2014, puisqu'il a augmenté de pas moins de 25 % ses mouvements de céréales de l'Ouest canadien par rapport à sa moyenne antérieure, et la chaîne d'approvisionnement actuelle du secteur céréalier est parfaitement rééquilibrée.

Nous sommes convaincus qu'un environnement commercial et un cadre réglementaire stables sont essentiels à l'efficacité et au bon fonctionnement du transport ferroviaire.

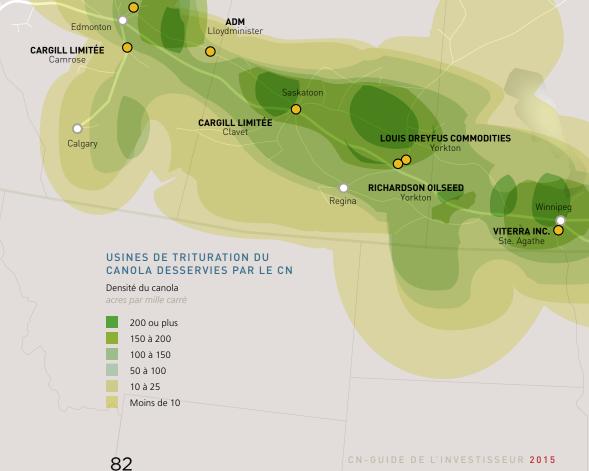


des plus grandes agroentreprises mondiales possèdent des installations de transformation des céréales et des oléagineux le long de voies du CN au Canada et aux États-Unis.

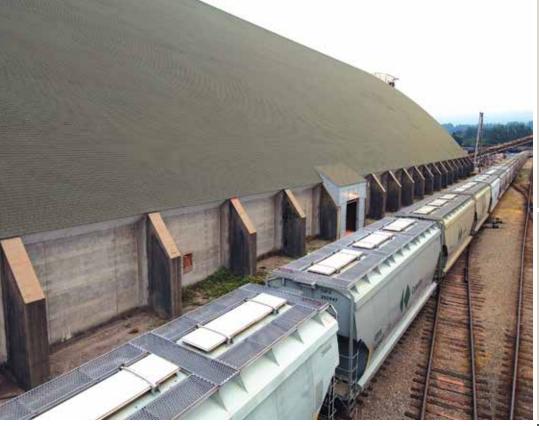
Le CN joue un rôle important dans la livraison aux marchés nord-américains de l'huile végétale et du tourteau produits par les installations de transformation de graines oléagineuses canadiennes. Le secteur canadien de la trituration du canola a accru sa capacité de production afin de répondre à la demande croissante de biodiesels et d'huiles comestibles faibles en gras trans. Les sept installations de trituration de graines oléagineuses desservies par le CN au Canada exploitent plus des trois quarts de la capacité de production du pays, et leur production compte pour plus de la moitié du commerce mondial de graines, d'huile et de tourteau de canola.

Selon le Conseil canadien du canola, l'huile de canola compte parmi les meilleures huiles végétales pour la santé produites dans le monde. La teneur en huile de la graine de canola est d'environ 44 %, soit plus que le double de celle du soja. L'huile de canola contient aussi moins de gras saturé que les autres huiles comestibles courantes. C'est pourquoi la demande de canola a augmenté constamment. L'huile de canola raffinée est surtout exportée aux États-Unis, où on l'utilise dans la transformation des aliments. On la trouve fréquemment dans les huiles et les aérosols de cuisson et parmi les ingrédients des vinaigrettes, des margarines et du shortening, de même que dans les produits de boulangerie-pâtisserie et les colorants à café, et on l'utilise aussi pour la friture.









Le tourteau de canola est l'un des ingrédients des rations fourragères destinées au bétail. Les États-Unis consomment 96 % du total des exportations canadiennes de tourteau de canola, tandis que la Californie compte pour 40 % des importations des États-Unis.

Le CN dessert directement 22 installations de production d'éthanol aux États-Unis et au Canada et accède de façon efficiente aux principaux consommateurs du Midwest des États-Unis. Ces installations ont une capacité de production annuelle estimative de 2,3 milliards de gallons. Le CN a aussi accès à une capacité de production supplémentaire de 700 millions de gallons d'éthanol, grâce à des chemins de fer d'intérêt local aux États-

Unis. La quantité d'éthanol transporté par le CN a atteint près de 33 000 wagons complets en 2014. L'éthanol est entièrement acheminé dans du matériel ferroviaire de particuliers.

Le CN se charge, entre autres, du transport de produits céréaliers transformés comme le tourteau de soja, les aliments de gluten de maïs, le malt d'orge, le sirop de maïs et les amidons. Ces produits sont pour une large part acheminés dans des conteneurs et du matériel ferroviaire de particuliers.

SASKATOON Cory Vanscoy Lac Patience Colonsay Lanigan Allan REGINA Esterhazy Rocanville

MINES DE POTASSE DE LA SASKATCHEWAN

- Mines de potasse existantes avec projets d'expansion
- Mines de potasse existantes
- Projets de nouvelles mines

ENGRAIS

Le Canada est le plus important producteur de potasse au monde, et le CN dessert toutes les principales mines de potasse de la Saskatchewan, centre de la production de l'ouest

du Canada, ou a accès à ces mines. La plus grande partie de la potasse canadienne est transportée par rail vers les marchés des États-Unis ou vers des ports aux fins d'exportation outre-mer. Le CN utilise pour ces expéditions des trains extrêmement efficaces faisant appel à des locomotives à traction répartie dans des convois comptant jusqu'à 170 wagons.

Aux États-Unis, le CN dessert des producteurs et des consommateurs de divers types d'engrais, notamment les solutions azotées, le nitrate d'ammonium, l'urée et les engrais phosphatés. La production d'engrais en Amérique du Nord est fortement tributaire des prix du gaz naturel, importante matière première pour la plupart des engrais. Ces produits sont acheminés au moyen d'une combinaison de matériel ferroviaire de particuliers et appartenant au CN.



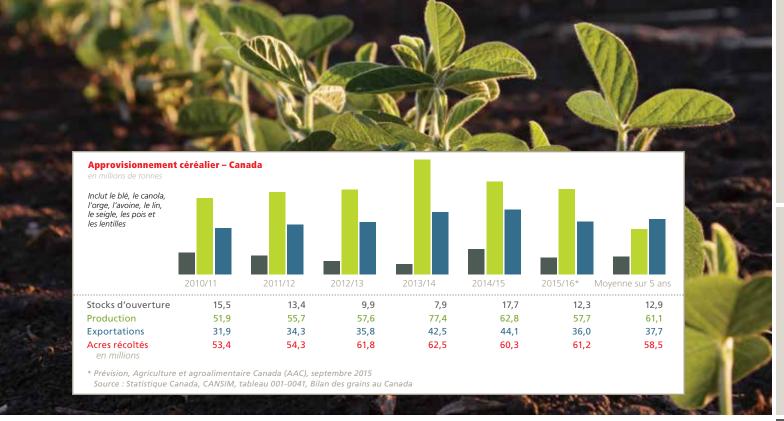


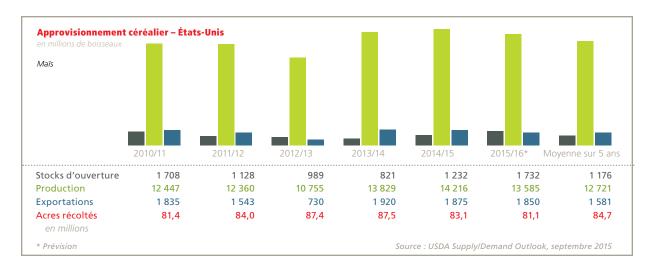
PERSPECTIVES

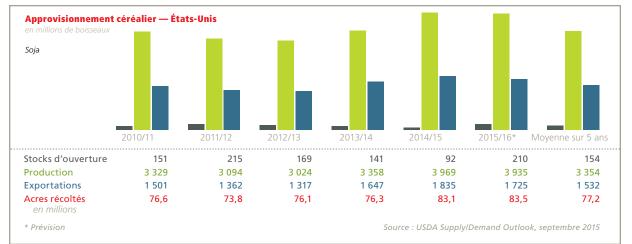
Les résultats de la campagne agricole 2014-2015 au Canada ont représenté une diminution considérable, se rapprochant ainsi des tendances historiques, tandis que ceux de la campagne agricole aux États-Unis ont été supérieurs à la tendance. Le CN prévoit que les résultats de la campagne agricole 2015-2016 au Canada seront inférieurs à la moyenne quinquennale, tandis que ceux de la campagne agricole aux États-Unis seront supérieurs à la moyenne quinquennale.

Le CN est d'avis que compte tenu de la force de son réseau, de son approche centrée sur la chaîne d'approvisionnement et de sa capacité d'exécution, il constitue un maillon important des chaînes d'approvisionnement de ses clients du secteur céréalier. Grâce à notre programme Contact unique CN et à nos retours à charge des conteneurs des transporteurs maritimes pour les expéditions internationales de céréales, nous sommes en mesure d'utiliser nos actifs de la façon la plus efficace possible. Aux États-Unis, les États clés de l'Illinois, de l'Iowa, du Michigan et du Wisconsin, desservis par le CN, continueront à jouer un rôle majeur dans l'approvisionnement en maïs et en soja des marchés nord-américains et internationaux. Au Canada, nous croyons que le vaste réseau de collecte de céréales et les nombreuses liaisons du CN pour l'exportation de ces dernières, y compris un accès unique à deux ports de la côte ouest, lui permettront de maintenir sa position dans le secteur céréalier canadien.

La demande de potasse augmente sans cesse, et le Canada occupe une position concurrentielle forte sur les marchés mondiaux. La population mondiale continuant d'augmenter et les terres arables étant limitées, l'amélioration du rendement des cultures jouera un rôle crucial afin de parvenir à répondre à la demande grandissante de nourriture, ce qui confirme que la demande d'engrais sera robuste. Le CN est en position favorable pour tirer parti d'une augmentation de la demande en raison de ses vastes atouts en Amérique du Nord et de ses liaisons avec les principaux ports.









Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

62 Segment international38 Segment nord-américain

Produits d'exploitation en millions de dollars

13 %*

1 795 2 030 2 261 2 429 2 748

Wagons complets en milliers

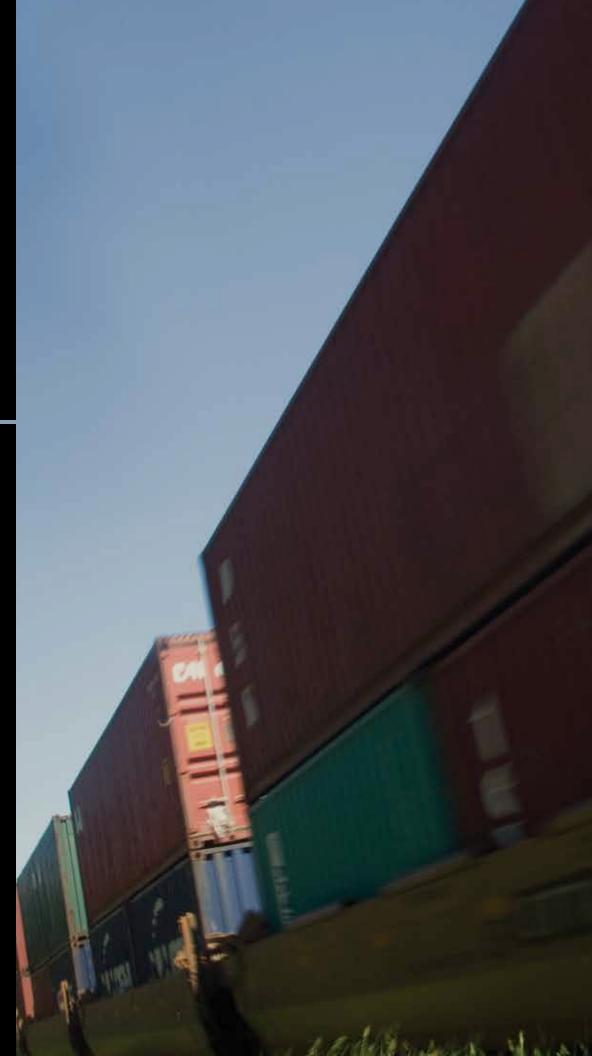
11 %*

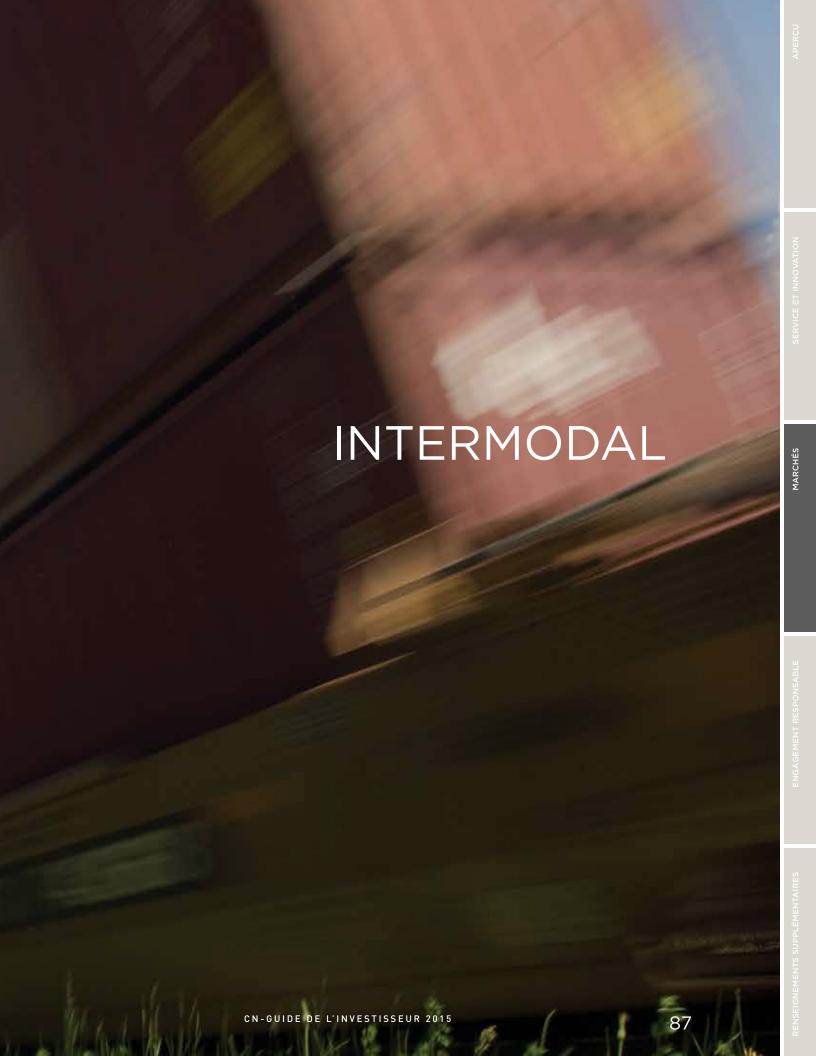
TMC en milliards

7 %*

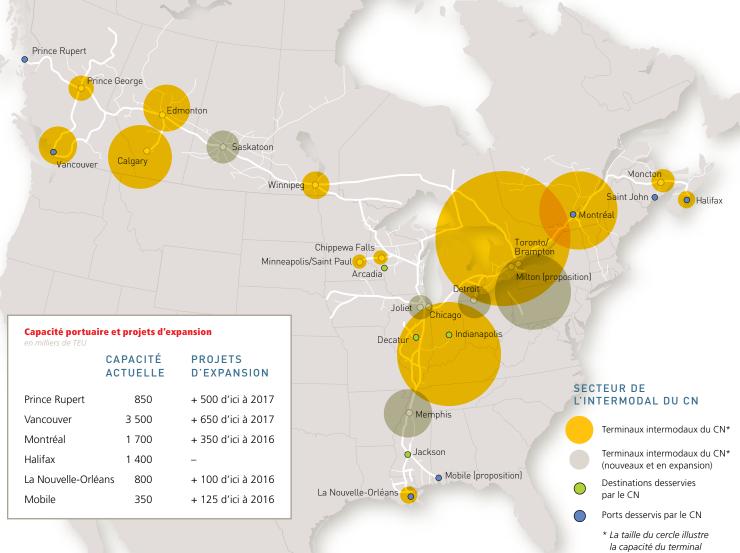
38,6 42,4 46,3 49,6 35,8

* 2014 par rapport à 2013









« L'accent mis par le CN sur les solutions de bout en bout en matière de chaîne d'approvisionnement aide nos clients à améliorer leur efficience et leur fiabilité, ce qui à terme améliore la rentabilité de leurs voyages aller-retour. Le CN y gagne lorsqu'il est capable d'aider ses clients à être plus concurrentiels sur leur marché. »

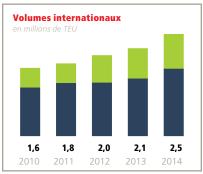
Keith Reardon

Vice-président Services intermodaux

VOLUMES
INTERNATIONAUX
TCAC
2010-2014
......

10 %

16 %



- À destination et en provenance des marchés américains
- À destination et en provenance des marchés canadiens



INTERMODAL

Les terminaux intermodaux du CN sont situés près de ports et de grands centres urbains et permettent d'acheminer les marchandises à tous les marchés importants d'Amérique du Nord et d'outre-mer. Le groupe Intermodal englobe des services de transport ferroviaire et routier et se divise en deux segments : international et nord-américain.

SEGMENT INTERNATIONAL

Le segment international de l'Intermodal du CN, qui est axé sur le trafic import-export en conteneurs pour le compte de sociétés de transport maritime, dessert directement les importants ports de Vancouver, de Prince Rupert, de Montréal, de Halifax et de La Nouvelle-Orléans. Le segment international dépend des conditions économiques et commerciales mondiales et nord-américaines. Sur la côte ouest, le CN dessert les

ports de Vancouver et de Prince Rupert, des points d'accès clés du commerce entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Les itinéraires du CN à destination et en provenance de la côte ouest sont ceux qui comportent les plus faibles déclivités dans les Rocheuses, ce qui se traduit par une plus grande efficacité énergétique et un accès plus rapide aux marchés. Le port de Prince Rupert, le plus rapproché de l'Asie, combiné à la rapidité et à la fiabilité du réseau du CN, offre un avantage important en matière de chaîne d'approvisionnement au marché asiatique comparativement à d'autres ports de la côte ouest. Sur la côte est, le CN dessert les ports de Montréal et de Halifax, fournissant des points d'accès clés pour les échanges commerciaux entre l'Amérique du Nord et l'Europe.

L'approche proactive du CN en matière de chaîne d'approvisionnement a constitué un facteur clé de la croissance du segment international, grâce aux ententes de collaboration innovatrices conclues avec tous les principaux ports et exploitants de terminaux du Canada, intégrant des paramètres de mesures de performance en temps réel et une méthode proactive. De plus, le réseau étendu de terminaux intermodaux du CN offre la possibilité aux clients de décharger plus de trafic dans les ports desservis par le CN.

PASSER D'UNE RÉFLEXION S'ARTICULANT AUTOUR DU SECTEUR FERROVIAIRE...



Le CN entend bien continuer à accroître sa présence dans le transport intermodal. Au début de 2015, nous avons annoncé un projet de construction d'une installation intermodale et logistique de 250 M\$ à Milton, en Ontario, afin de nous aider à gérer efficacement l'augmentation du transport intermodal dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Le nouveau centre profitera à nos clients et à l'économie régionale en améliorant l'accès du centre du Canada au marché transfrontalier clé ainsi qu'aux points d'accès du commerce des côtes du Pacifique et de l'Atlantique que nous desservons, ce qui entraînera une efficacité renouvelée de la chaîne d'approvisionnement et créera des emplois bien rémunérés à l'échelle locale. Ce projet sera présenté à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale aux fins d'examen.

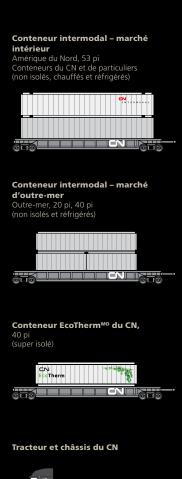
Le CN a mis en place un réseau important de parcs logistiques stratégiquement situés dans ses triages intermodaux, ou à proximité de ceux-ci, à Calgary, à Chicago, à Memphis, à Montréal et à Toronto. Nos parcs logistiques sont des installations multifonctionnelles qui assurent la liaison entre les services ferroviaires et les services par camions, par navire et par barge, et qui offrent des services d'entreposage et de distribution.

Les transporteurs maritimes comptent sur le trafic d'exportation pour équilibrer leurs envois et couvrir le coût du retour du matériel à son point d'origine outre-mer. Le CN a investi dans un vaste réseau d'installations de transbordement afin d'aider les transporteurs maritimes à obtenir du trafic de marchandises d'exportation et à améliorer la rentabilité de leurs voyages. Conformément à notre programme *Contact unique CN*, nous travaillons étroitement avec les transporteurs maritimes à la recherche de diverses occasions d'exportation dans tous nos secteurs clés de service : les céréales dans le Midwest américain et les Prairies canadiennes, les produits forestiers et le porc dans l'ouest du Canada, et de nombreux autres.

SEGMENT NORD-AMÉRICAIN

Le segment intermodal nord-américain du CN vise le transport de produits de consommation, de marchandises fabriquées et de ressources naturelles à l'intérieur du Canada, des États-Unis et du Mexique et entre ces trois pays. Ce segment offre des services aux





000

marchés de gros et de détail, et les marchés de consommation nord-américains en sont le moteur. Sa croissance dépend surtout de l'économie et de la concurrence des camions.

Dans le cadre de son offre de service d'envois de détail de porte à porte, le CN fournit tout le matériel nécessaire, de même que le transport routier interne, assuré par CNTL. CNTL est l'une des plus importantes entreprises de camionnage du Canada; elle possède une équipe de plus de 1 000 chauffeurs indépendants et un parc de 8 000 châssis et de 8 500 conteneurs (y compris des conteneurs de 53 pieds non isolés, chauffés et réfrigérés et des conteneurs isolés de 40 pieds), ce qui permet à nos clients d'accéder à une large part de la population nord-américaine.

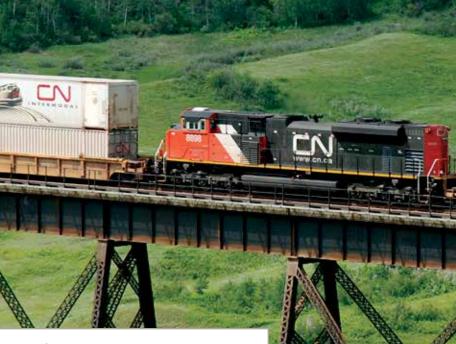
Dans le secteur de gros, le CN offre, de concert avec ses partenaires, le service ferroviaire de terminal à terminal aux transporteurs routiers, aux entreprises de marketing intermodal, aux entreprises de services de logistique, aux services de messagerie et à d'autres intermédiaires du transport. Les partenaires grossistes fournissent tous les camions et les conteneurs nécessaires ainsi que d'autres services à valeur ajoutée.

Les conteneurs EcoTherm^{MD} de 40 pieds du CN à température contrôlée sans utilisation de carburant empêchent les produits de geler et constituent donc une solution de transport plus écologique. Le CN a également accès aux conteneurs de 20 et de 40 pieds de ses clients transporteurs maritimes, qu'il peut proposer à ses clients du marché intérieur. Ces conteneurs maritimes seraient autrement retournés vides aux ports, depuis les États-Unis ou le Canada.

Les corridors des parcours à l'aller (importation) sur le marché intérieur correspondent souvent aux corridors des parcours de retour (exportation) des transporteurs maritimes. L'utilisation de ces conteneurs unidirectionnels, dans le cadre du programme de rapatriement du CN, permet d'offrir aux expéditeurs intérieurs une capacité à faible coût et de réduire les coûts intérieurs pour les transporteurs maritimes. L'essor du programme de rapatriement se poursuit, et le CN l'offre aussi maintenant aux États-Unis. Grâce à ce programme, le CN peut accroître sa part du marché du transport des conteneurs internationaux, tout en contribuant à améliorer la rentabilité des voyages aller-retour des transporteurs maritimes. Aujourd'hui, près de 20 % des







LA TENDANCE « FRAÎCHEUR » DANS LES SERVICES **TRANSFRONTALIERS**

Le service CargoCool^{MD} du CN offre une approche rapide, pratique, rentable et respectueuse de l'environnement, qui permet de transporter des produits sensibles aux variations de température, tels que les produits frais et les viandes congelées dans des corridors reliant par exemple la Californie et l'Ontario, l'Alberta et le Texas, ou Chicago et l'ouest du Canada.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES CONTENEURS CARGOCOOLMD

- Certains des temps de parcours les plus rapides du secteur, et un taux de ponctualité des livraisons de plus de 90 %
- Achat récent de plus de 200 conteneurs frigorifiques de 53 pi de la nouvelle génération
- Un système de surveillance ultramoderne et une équipe dévouée
- Un processus supérieur de gestion des exceptions à la chaîne d'approvisionnement frigorifique qui améliore la sécurité des aliments

CargoCool

CARGOCOOLMD

CROISSANCE LOCALE

EXPANSION MONDIALE

d'acier et les citernes souples pour les produits liquides).

PERSPECTIVES

Le segment international continuera de profiter de l'approche du CN en matière de chaîne d'approvisionnement. Le CN fait des investissements stratégiques à des terminaux clés partout sur le réseau en attendant les

expansions annoncées aux ports qu'il dessert. En combinaison avec des offres de service innovatrices, ces investissements placent le CN en position favorable pour tirer parti de la croissance prévue des échanges commerciaux mondiaux.

Le segment nord-américain affiche aussi un solide potentiel de croissance compte tenu des avantages en termes de service que le transport ferroviaire offre par rapport aux autres modes de transport. De plus, l'approche innovatrice du CN, à laquelle s'ajoutent de nouveaux services et de nouveaux produits, lui permet de proposer des solutions d'expédition optimales aux clients.

CN-GUIDE DE L'INVESTISSEUR 2015



conteneurs d'importation de

40 pieds manutentionnés par les ports de la côte ouest sont

utilisés dans le cadre de notre

nord-américain tire aussi parti

d'offres de nouveaux produits,

dont le transport transfrontalier

par conteneurs frigorifiques

et le service d'envois de détail

vers le nord des États-Unis,

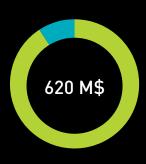
de même que du matériel

spécialisé permettant d'accéder

à de nouveaux marchés (p. ex., les traîneaux pour les produits

Le segment du marché

programme de rapatriement.



Répartition des marchandises – 2014 % des produits d'exploitation

- 91 9 Véhicules assemblés
- Pièces d'automobiles

Produits d'exploitation en millions de dollars

12 %*

463 491 546 555 620

Wagons complets en milliers

201 217 222 222 229

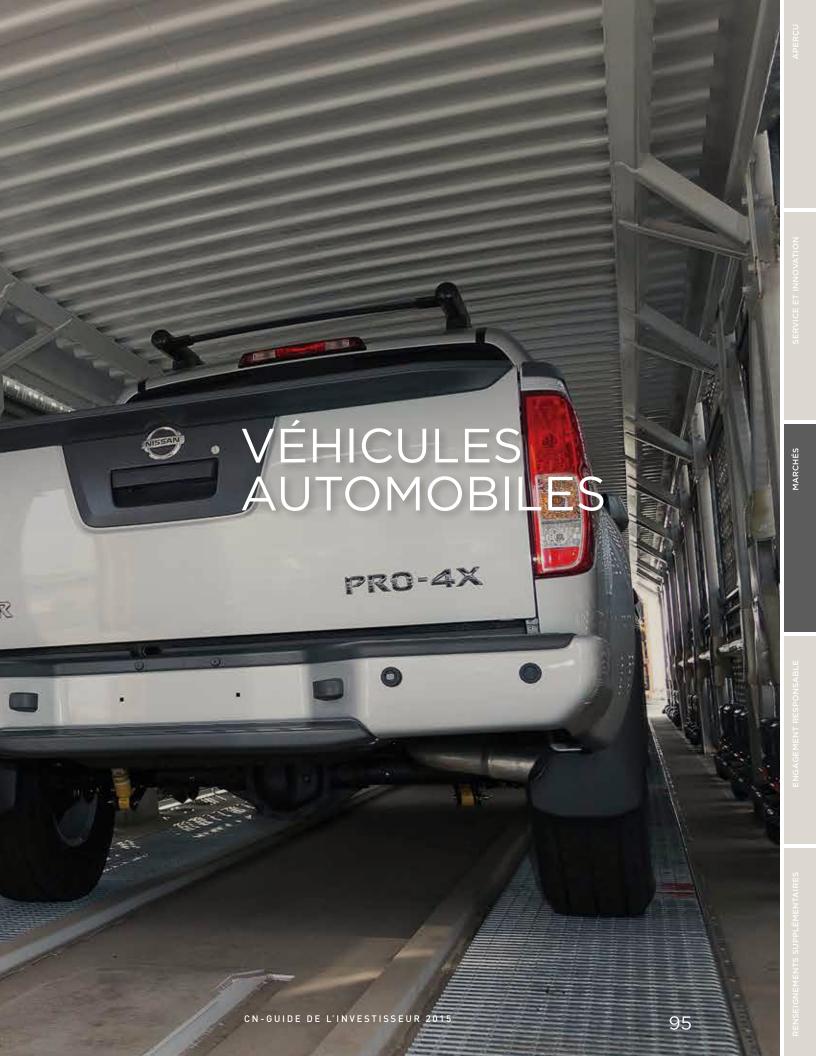
TMC en milliards

15 %*

2,5 2,5 2,8 2,7 3,2

* 2014 par rapport à 2013









Le CN, un des chefs de file du transport de véhicules automobiles, a des liaisons avec des ports situés sur trois côtes maritimes et il achemine plus de 2,2 millions de véhicules par année en Amérique du Nord et plus de 60 % des véhicules produits au Canada.

Grâce à son vaste réseau de 17 installations de distribution de véhicules automobiles, le CN transporte des véhicules assemblés et des pièces partout en Amérique du

Nord et fournit un accès ferroviaire à 16 usines de montage de véhicules en Ontario, au Michigan et au Mississippi. Nous desservons également des installations de distribution de véhicules au Canada et aux États-Unis, ainsi que des installations de fabrication de pièces au Michigan et en Ontario. Le CN dessert les expéditeurs de véhicules importés par les ports de Halifax et de Vancouver ainsi que par des points d'échange avec d'autres chemins de fer. Les produits d'exploitation du groupe Véhicules automobiles du CN sont étroitement liés à la production et aux ventes de véhicules en Amérique du Nord.

Le corridor nord-sud du CN et ses différentes liaisons ferroviaires avec tous les transporteurs de classe I à d'importants points d'accès, notamment Chicago, en Illinois, Detroit, au Michigan, et Buffalo, dans l'État de New York, offrent à la clientèle du secteur automobile plusieurs options d'acheminement entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Le CN offre également un service au-delà du point d'accès de Chicago, étendant ainsi la portée de son secteur automobile jusqu'à d'autres points d'échange, notamment Salem, en Illinois, et Memphis, au Tennessee.

Autoport du CN^{MD}, filiale de la Compagnie, offre la gamme de services à valeur ajoutée la plus complète du secteur, grâce à ses centres de traitement et de distribution du Canada et des États-Unis. Les clients comme Ford, GM et Chrysler, ainsi que des constructeurs européens, japonais et coréens, comptent sur les services fournis par Autoport du CN^{MD}.

VÉHICULES AUTOMOBILES

LE SERVICE AUTODESK POUR LES ENVOIS CONTENEURISÉS

Le service Autodesk assuré par le personnel du CN permet de fournir un service à la clientèle spécialisé pour l'envoi par conteneurs de pièces automobiles de grande valeur dont le délai de livraison est critique. Grâce à Autodesk, le personnel du CN collabore avec les clients du secteur automobile, les lignes maritimes et d'autres partenaires afin de repérer de 800 à 1 000 envois individuels expédiés chaque semaine vers l'Amérique du Nord, qu'ils soient dans un port, un camion, un train ou à la porte de l'usine d'un constructeur automobile. Une telle gestion de haut niveau de la chaîne d'approvisionnement répond aux besoins des constructeurs automobiles qui utilisent la méthode de gestion des stocks « juste-à-temps » exigeant la surveillance étroite de leurs envois de pièces.

« Le CN est en position favorable pour offrir un accès sans rupture aux principaux ports et aux marchés mondiaux du secteur de l'automobile.

Nous avons les solutions, l'expérience et les compétences. »

Vee Kachroo

Vice-président Solutions de chaîne d'approvisionnement du CN



Les services offerts comprennent :

- la gestion des stocks de véhicules des équipementiers automobiles;
- l'assurance de la qualité et les vérifications avant livraison;
- le chargement et le déchargement des wagons;
- la libération des véhicules à un tractionnaire.

Autoport^{MD} offre également les services de préparation des véhicules, notamment :

- le travail mécanique, la peinture et le débosselage;
- l'installation de batteries, d'accessoires et de climatiseurs;
- le revêtement de protection.

Chaque élément de la gamme complète de services Autoport^{MD} fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement en véhicules assemblés.

PERSPECTIVES

La tendance générale à la hausse des ventes de véhicules automobiles au Canada devrait se maintenir. Aux États-Unis, l'amélioration de la conjoncture économique, associée à des coûts d'emprunt peu élevés et au vieillissement du parc de véhicules, devrait contribuer à l'augmentation soutenue des ventes de véhicules. Le CN est aussi en position favorable pour tirer parti de la nouvelle production automobile au Mexique en se concentrant sur les marchés auxquels ces véhicules sont destinés.

 Âge moyen des véhicules automobiles en service aux États-Unis

 ans
 4

 8,9
 9,8
 10,1
 11,2
 11,4

 2000
 2004
 2008
 2012
 2014

Source : Department of Transportation des États-Unis

Le CN est bien placé pour faire face à cette croissance, puisqu'il dessert des installations de production et d'importation d'automobiles qui approvisionnent en véhicules le marché nord-américain. Nous continuerons de collaborer avec nos clients du secteur automobile en vue de créer de nouvelles occasions d'utiliser la chaîne d'approvisionnement qui permettront d'optimiser notre réseau ferroviaire et nos actifs pour la distribution de véhicules et de pièces d'automobiles en Amérique du Nord et à l'échelle mondiale.





USINES DE MONTAGE DESSERVIES PAR LE CN

Constructeur	Usines	Plaque-marque de production*	Production de 2014*
Fiat Chrysler Automobiles (FCA)	Brampton	300 Challenger Charger	59 959 58 983 105 101
	Windsor	Caravan Cargo Van Town & Country	196 782 12 801 163 721
Ford	Oakville	Edge Flex MKT MKX	163 199 24 371 5 466 32 260
	Dearborn Truck	F-150 F-150 SuperCrew	85 708 190 243
	Flat Rock	Fusion Mustang	45 679 95 231
General Motors	Ingersoll	Equinox Terrain	197 991 118 526
	Oshawa	Camaro Impala Regal XTS Equinox Impala	85 305 67 065 21 971 20 448 25 006 55 000
	Detroit-Hamtramck	Ampera ELR Impala Malibu Volt	331 1 944 18 116 5 930 20 728
	Flint Truck	Sierra HD Silverado Silverado HD	52 132 6 155 105 955
	Lansing Delta Township	Acadia Enclave Traverse	96 850 66 512 110 315
	Lansing Grand River	ATS CTS CTS Coupe CTS Sport Wagon	38 800 27 059 4 019 316
	Orion	Sonic Verano	105 364 46 226
Honda	Alliston	Civic CR-V	194 054 198 953
Nissan	Canton	Armada Frontier Murano NV-Series Titan Xterra Altima Sentra	13 199 91 106 7 221 15 098 12 360 19 786 135 569 4 948
Toyota	Cambridge	Corolla Matrix RX	242 465 4 913 104 248
	Woodstock	RAV4	227 785

^{*} Source : IHS Automotive Global Insight





Wagon porte-automobiles à deux étages



Wagon porte-automobiles à trois étages



Conteneurs intermodaux Amérique du Nord, 20 pi, 40 pi et 53 pi Outre-mer, 20 pi, 40 pi









Moncton

Saint John 🔷

Québec Charny

Montréal

South Buffalo

DuBois

North Bergen

Au CN, nous travaillons pour améliorer le service à la clientèle et l'efficacité opérationnelle en focalisant notre attention sur le parcours entier des marchandises transportées, tout le long de la chaîne d'approvisionnement, et pas uniquement sur la partie du processus dont nous sommes responsables. Nous nous engageons de plus en plus à chacune des étapes, en convainquant tous les participants de la chaîne d'approvisionnement d'améliorer la façon dont les produits et matières vont du point d'origine réel au point de destination final. Cette approche donne d'excellents résultats. En offrant des temps de parcours qui sont parmi les meilleurs du secteur et en mettant un accent soutenu sur les services « premier mille – dernier mille », le CN aide ses clients à exceller sur leur marché.

Le réseau étendu de centres de distribution du CN comprend une série d'installations de transbordement et d'entreposage stratégiquement situées, qui offrent différents services aux expéditeurs et aux destinataires, qu'ils soient ou non desservis par chemin de fer. Nous permettons ainsi aux expéditeurs ferroviaires actuels d'accroître leur portée commerciale et aux expéditeurs et destinataires non desservis par chemin de fer de profiter des économies et des avantages environnementaux que procure le transport par rail. Notre réseau offre les services à valeur ajoutée suivants aux clients du CN :

- le transbordement et le transport à la fine pointe de la technologie;
- la livraison juste-à-temps des produits à des marchés situés hors de la zone de service de l'expéditeur;
- l'intégration sans rupture au réseau ferroviaire du CN pour les clients non desservis par chemin de fer;
- la réduction des dépenses en immobilisations et du risque que doivent assumer les clients:
- la réduction ou l'élimination du recours à des installations de stockage sur place.





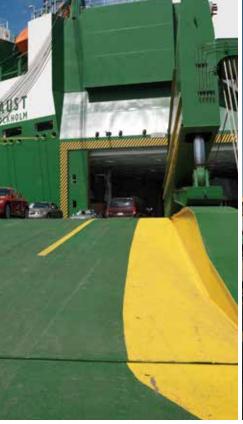
Accès aux ports : Le CN dessert directement six installations portuaires sur trois côtes et donne aisément accès à une proportion importante de la population nordaméricaine. Nous expédions aussi des marchandises en vrac, telles que du minerai de fer, du calcaire et du charbon à destination et en provenance de quatre ports des Grands Lacs.

Installations de distribution de véhicules automobiles : Grâce à son vaste réseau de 17 installations de distribution de véhicules automobiles, le CN transporte des véhicules assemblés et des pièces pour des concessionnaires et des usines de montage, du point d'origine au point de destination, dans toute l'Amérique du Nord. Nous offrons également des services de point d'accès aux ports de Halifax et de Vancouver pour les véhicules importés d'Europe, du Japon et de Corée.

Installations de transbordement des produits forestiers : Le CN, le plus important transporteur ferroviaire de produits forestiers en Amérique du Nord, offre la première solution réellement intégrée du secteur en matière de chaîne d'approvisionnement. Notre réseau de 21 centres de transbordement de produits forestiers comprend des installations de transbordement et d'entreposage ultramodernes, situées à des endroits stratégiques, qui étendent la portée de nos clients et réduisent leurs coûts.

Installations de distribution de vrac CargoFlo^{MD}: Le CN possède un réseau de 21 terminaux de distribution de produits en vrac CargoFlo^{MD}. Ces installations de transbordement situées à des endroits stratégiques sont conçues pour gérer les produits liquides et solides en vrac de nos clients, tels que les grains de spécialité, rapidement, en toute sécurité et sans risque de contamination.

Centres de distribution du métal du CN : Fort d'un réseau de 16 centres de distribution du métal et des minéraux, le CN collabore étroitement avec les clients à l'élaboration de solutions de transport novatrices qui rendent l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement plus efficace.





Terminaux intermodaux : Les 21 terminaux intermodaux du CN sont situés près d'installations portuaires et de grands centres urbains et permettent d'acheminer les marchandises à presque tous les marchés d'Amérique du Nord et d'outre-mer. Nos services de transport intermodal permettent l'acheminement de ressources naturelles, de marchandises fabriquées et de produits de consommation conteneurisés sur les marchés intérieurs, par train et par camion, et sur les marchés internationaux, par train et par navire.

Entreposage : Le CN dispose de 1,3 million de pieds carrés d'espace d'entreposage intérieur et de 850 acres d'espace d'entreposage extérieur dans plus de 80 entrepôts situés à des endroits stratégiques au Canada et aux États-Unis, ce qui rehausse sa position à titre de facilitateur de la chaîne d'approvisionnement.

Parcs logistiques : Situés à Calgary, à Chicago, à Memphis, à Montréal et à Toronto, les parcs logistiques du CN sont des installations multifonctionnelles qui assurent la liaison entre les services ferroviaires et les services par camion, par navire et par barge, et offrent des services d'entreposage et de distribution.

Expédition transitaire : Les services d'expédition transitaire du CN simplifient les activités d'importation et d'exportation internationales des clients, qui peuvent inclure divers transporteurs et comporter un grand nombre d'exigences administratives et juridiques. En travaillant avec ses partenaires maritimes, le CN achemine les produits de ses clients rapidement et en douceur selon la solution optimale en matière de chaîne d'approvisionnement.

Courtage en douanes : Nos services de courtage en douanes communiquent avec les organismes et les administrations gouvernementales tout au long du processus d'expédition et s'assurent que l'ensemble des procédures appropriées ont été suivies. Grâce à ce service qui bonifie la chaîne d'approvisionnement, le CN veille à ce que les envois des clients, en provenance et à destination des États-Unis, du Canada et du Mexique, soient dédouanés et gérés efficacement.









Ce ne sont ni nos locomotives ni nos voies ferrées qui nous distinguent de nos concurrents, mais plutôt notre personnel. Nos 25 000 cheminots mettent à profit leurs compétences essentielles et jouent tous un rôle important dans le bon déroulement des activités du CN.

PRÉPARER LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE CHEMINOTS

Le CN consacre d'importantes ressources à l'intégration et à la formation d'une nouvelle génération de cheminots dans tout son réseau. La nécessité de cet investissement est claire : depuis 2010, le CN a embauché 14 000 personnes pour remplacer les membres

du personnel qui partent à la retraite ou qui quittent l'entreprise, ainsi que pour faire face à la croissance du trafic marchandises. En 2014 uniquement, le CN a intégré plus de 3 900 nouvelles recrues. Cette transformation radicale de l'effectif du CN est confirmée par le fait que la génération Y, c'est-à-dire les jeunes dans la vingtaine et la trentaine, représente maintenant 40 % de notre main-d'œuvre, soit le plus important segment de notre effectif.

La stratégie de gestion des talents du CN est une approche intégrée qui comporte quatre volets principaux : attirer, intégrer, établir des liens et développer. Cette stratégie est conçue pour s'assurer que le CN dispose d'une main-d'œuvre engagée et que les bonnes personnes se trouvent au bon poste au bon moment.

ATTRACTION

Nous sommes fiers de constater qu'un si grand nombre de jeunes choisissent le CN à mesure que des membres de notre personnel prennent leur retraite. Nous sommes plus que prêts pour ces changements démographiques et nous continuons de mettre l'accent sur la planification et les activités de recrutement de la main-d'œuvre.

Stratégie de gestion des talents
Une approche intégrée
Les bonnes personnes / Au bon endroit / Au bon moment



Afin d'appuyer nos efforts en matière d'embauche, nous avons mis en place un processus de recrutement diversifié :

• Notre **modèle de planification de la main-d'œuvre**, qui fournit des prévisions fiables, nous permet d'embaucher du personnel, au besoin, en vue de contrer l'attrition;

NOMBRE DE NOUVELLES RECRUES INTÉGRÉES

DEPUIS 2010

14 000

EN 2014

3 900



- Les **salons de l'emploi du CN** qui offrent des perspectives de carrière aux candidats, même en région éloignée;
- Des **évaluations en ligne** qui nous aident à nous assurer que nous embauchons les bonnes personnes pour le poste;
- Une présence marquée dans les médias sociaux afin d'atteindre davantage de candidats potentiels;
- Des cheminots qui agissent comme ambassadeurs en faisant connaître le CN et les possibilités de carrière qu'il offre;
- Des **partenariats** avec des universités ainsi que des associations professionnelles et de promotion de la diversité, qui nous aident à trouver les candidats idéaux.

MONTEZ À BORD

Après l'embauche, nous nous assurons que les nouveaux venus sont intégrés de manière structurée et qu'ils se sentent des membres à part entière de l'équipe. Le programme d'intégration unique du CN assure un apprentissage uniforme aux nouveaux cheminots pendant les 18 à 24 premiers mois de leur carrière.

Le succès du programme d'intégration repose sur son approche à multiples facettes :

- **Inculquer** une solide culture de la sécurité aux nouveaux cheminots;
- Les **informer** de ce que l'on attend d'eux;
- Leur fournir tous les outils nécessaires pour faire leur travail;
- Les renseigner sur les programmes des Ressources humaines;
- Les mettre en relation avec d'autres cheminots du CN.

Le CN offre une rémunération concurrentielle et des avantages sociaux complets afin de retenir son personnel et de l'aider à vivre sainement.



RELATION

Afin de favoriser une culture d'engagement de la part du personnel, nous concentrons nos efforts sur le renforcement des relations avec les membres de notre effectif. Les efforts déployés sont, entre autres, les suivants :

- Favoriser les **relations axées sur la collaboration** avec nos partenaires syndicaux;
- Établir des horaires de travail plus prévisibles pour les équipes de train aux États-Unis grâce à nos ententes sur la rémunération horaire novatrices;
- Faire le suivi en temps réel des problèmes à l'aide de notre Système de suivi des griefs;
- Tenir le personnel informé de tout ce qui concerne le CN au moyen de plusieurs outils de communication :
 - Un mot de Claude Communication périodique de Claude Mongeau destinée à tous les membres du personnel
 - Pleins feux CN Bulletin électronique bimensuel qui souligne les réalisations des membres du personnel et les jalons importants qu'ils atteignent
 - Les gens du CN Magazine imprimé trimestriel qui met en vedette des membres du personnel et des clients, et donne des nouvelles de la Compagnie
 - Veiller les uns sur les autres Série de vidéos et d'autres initiatives qui visent à renforcer la culture de la sécurité du CN
- Souligner les réalisations des membres du personnel par des **programmes de** reconnaissance, comme le Prix d'excellence du Président;
- Reconnaître l'importance de la famille dans notre entreprise en exploitation tous les jours, 24 heures sur 24, en soutenant les journées familiales toute l'année;
- Mener des **sondages** pour prendre le pouls des membres du personnel à l'égard de certaines questions importantes pour eux;
- Offrir des programmes de commandites pour que les membres du personnel puissent redonner dans les collectivités où ils servent.



Nous nous inspirons de succès de ce genre et continuons à travailler avec nos partenaires afin de mieux relever les défis au fur et à mesure qu'ils surviennent.

DÉVELOPPEMENT

Au CN, veiller au développement des meilleurs cheminots du secteur est une priorité. Notre force, c'est notre personnel, et la formation est essentielle si nous voulons disposer d'une main-d'œuvre qualifiée et engagée qui travaille en toute sécurité. Cet aspect est particulièrement important dans le contexte actuel de renouvellement de la main-d'œuvre. Nos programmes de formation visent à inculquer à nos recrues une forte culture de la sécurité et à renforcer cette culture auprès des membres actuels du personnel en leur permettant d'acquérir de nouvelles compétences ou de développer celles qu'ils possèdent déjà.

Pour atteindre cet objectif, le CN a ouvert deux nouvelles installations de formation en 2014, à Winnipeg, au Manitoba, et à Homewood, en Illinois, au coût total de 55 M\$. Ces installations revitalisent et modernisent notre mode d'enseignement, assurent un niveau de formation uniforme dans tout le réseau et rapprochent les membres de notre personnel.

Le centre de Winnipeg peut recevoir en moyenne, par semaine, 350 étudiants provenant de partout au Canada, alors que l'installation située en banlieue de Chicago peut accueillir en moyenne 250 étudiants de tous les coins des États-Unis. Les deux centres comptent des instructeurs qualifiés et offrent des cours modernes s'adressant autant aux chefs de train et aux mécaniciens de matériel remorqué qu'aux superviseurs de la voie et aux préposés à l'entretien des signaux. Les membres du personnel y suivent une formation pratique dans des laboratoires d'apprentissage intérieurs dotés de matériel, comme des simulateurs de conduite et des pupitres de contrôle de la circulation ferroviaire. Des laboratoires extérieurs dotés de matériel roulant spécialisé et d'autres équipements de formation sur le terrain sont également des éléments clés de ces centres.

Les membres du personnel apprennent le rôle important que les communications entre pairs, le coaching et le mentorat jouent dans l'exploitation ferroviaire sécuritaire. Une formation structurée et suivie en milieu de travail ainsi que la transmission des connaissances de cheminots chevronnés permettent au personnel de mieux maîtriser ses compétences techniques et ses habiletés en gestion.

- Des **formateurs/chefs de train pairs** chevronnés aident à assurer un environnement sécuritaire aux chefs de train stagiaires en les évaluant et en les guidant pendant leur cheminement pour obtenir la qualification de chef de train.
- Notre programme LEAD favorise le développement des compétences des membres du personnel cadre afin qu'ils soient mieux en mesure de diriger, développer et encadrer les membres de leur équipe. Cela crée un environnement de travail plus positif où le personnel s'investit et fait de son mieux.
- LINK, notre programme avancé, a été conçu afin de contribuer à accélérer le transfert des connaissances et le perfectionnement des compétences en affaires et en leadership chez les membres du personnel cadre ayant un potentiel élevé, en approfondissant leur compréhension du secteur multidimensionnel de l'exploitation ferroviaire et en les aidant à faire des liens entre notre programme d'affaires, ce que nous incarnons et les différentes initiatives menées dans l'entreprise.

Notre Fiche individuelle des résultats de la performance (FIRP) est un outil permettant d'harmoniser les objectifs de performance du personnel avec notre programme d'affaires. Elle permet de reconnaître les contributions individuelles et appuie le cheminement de carrière de notre personnel en établissant des objectifs et des plans de développement.





FAVORISER UN MILIEU DE TRAVAIL AXÉ SUR LE SOUTIEN, LA SÉCURITÉ ET LA COLLABORATION

Il est essentiel pour notre succès d'offrir un milieu de travail sain à tous nos cheminots. Favoriser des relations axées sur la collaboration avec nos partenaires syndicaux constitue un autre moyen important en vue d'établir des liens avec notre personnel puisque 76 % de l'effectif du CN est syndiqué. Les efforts en ce sens nous aident à gérer et à nous adapter aux changements, et les partenariats de ce genre ont donné lieu à d'excellentes initiatives de collaboration.

ÉQUITÉ ET DIVERSITÉ EN EMPLOI

L'inclusion, la diversité et la tolérance sont importantes au CN. Elles permettent d'obtenir une meilleure performance en faisant appel aux talents et aux points de vue uniques de chacun et chacune afin d'améliorer le service, l'efficience et les résultats. De plus, elles font du CN un meilleur endroit où travailler.

Nous déployons des efforts considérables afin d'attirer et d'embaucher une main-d'œuvre diversifiée. En 2014, près de 40 % de nos candidats ont déclaré euxmêmes faire partie d'un groupe diversifié désigné, nous permettant de renforcer continuellement la diversité au sein de notre effectif. Notre philosophie en matière de diversité imprègne de nombreux autres aspects de nos activités, notamment :

- Les programmes de **commandites**, de **bourses d'études** et de **stages** du CN, qui aident à promouvoir et à développer des talents diversifiés;
- L'initiative Les femmes à l'Exploitation, qui offre aux femmes des perspectives de carrière au CN dans des rôles non traditionnels;

FIGURE PARMI LES 100 MEILLEURS EMPLOYEURS AU CANADA EN 2014 ET 2015



CLASSÉ PARMI LES EMPLOYEURS LES PLUS ATTRAYANTS DU CANADA





CLASSÉ PAR LE FINANCIAL POST PARMI LES DIX MEILLEURS EMPLOYEURS EN 2015



FIGURE SUR LA LISTE
DES MEILLEURS
EMPLOYEURS
D'ANCIENS
COMBATTANTS EN 2015



- La formation relative à l'engagement auprès des collectivités autochtones, qui fait découvrir aux membres du personnel du CN la culture et l'histoire des Autochtones, et renforce nos liens avec ces collectivités;
- La **célébration d'événements clés**, tels que le Mois de l'histoire des Noirs, la Journée internationale de la femme, la Journée nationale des Autochtones et la Journée internationale des personnes handicapées.

DROITS DE LA PERSONNE

Respecter les droits de la personne de nos cheminots et du public est simplement la bonne chose à faire. Même si le CN n'a pas signé le Pacte mondial des Nations Unies, son approche en matière de développement durable s'aligne sur les dix principes du Pacte mondial dans le domaine des droits de la personne, des normes du travail, de l'environnement et de la lutte contre la corruption. Les droits de la personne sont les droits et libertés fondamentaux dont jouit chaque personne, peu importe son âge, sa race et sa couleur, sa religion, le fait qu'elle soit ou non handicapée, son sexe et son orientation sexuelle, et ils sont incorporés à notre Code de conduite auquel tous les membres du personnel doivent se conformer.

Nous ne tolérons aucune forme de harcèlement ou de discrimination, et nous tenons tous les dirigeants du CN responsables de l'application quotidienne de ces politiques et lignes directrices. Ces principes protègent également nos clients, fournisseurs et entrepreneurs. De plus, nous donnons rapidement suite aux plaintes formulées et nous nous engageons à y apporter une solution rapide en toute confidentialité et sans crainte de représailles.

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

Le CN prend la santé et la sécurité très au sérieux. Le programme de santé et de mieuxêtre Traction CN a pour but de favoriser l'adoption d'un mode de vie sain et actif. Ce programme est appuyé par des champions du mieux-être, dont le rôle consiste à rappeler l'importance de saines habitudes de vie en encourageant leurs collègues à participer à des activités axées sur le mieux-être au travail et à la maison. Dans le cadre de notre engagement d'assurer la santé, la sécurité et la protection de notre personnel, nous appliquons une politique de tolérance zéro à l'égard de la violence en milieu de travail, tel qu'il est indiqué dans la Politique sur la prévention de la violence en milieu de travail du CN, qui s'applique à la fois au Canada et aux États-Unis. Nous avons également aucune tolérance à l'égard des infractions à notre politique sur l'alcool et les drogues en milieu de travail.

RELATIONS DE TRAVAIL

Le maintien de relations de travail positives avec nos syndicats et leurs membres est primordial pour le CN, puisque nos relations de travail sont régies par plus de 75 différentes conventions collectives aux États-Unis et au Canada. Il est dans l'intérêt de toutes les parties que les négociations visant à renouveler ces conventions soient menées avec intégrité et de bonne foi.

CANADA

À la fin de 2014, l'effectif total du CN était de 17 732 personnes au Canada, dont 13 335 étaient syndiquées.

ÉTATS-UNIS

À la fin de 2014, le CN employait au total 7 798 personnes aux États-Unis, dont 6 137 étaient syndiquées.

Personnel syndiqué – Canada et États-Unis

Au 31 décembre 2014

Canada	Nombre	Expiration
Chefs de train et coordonnateurs de triage	3 565	22 juillet 2016
Personnel d'entretien de la voie	2 910	31 décembre 2018
Personnel d'atelier	2 118	31 décembre 2018
Mécaniciens de locomotive	1 917	31 décembre 2017
Personnel de bureau et de l'Intermodal	1 864	31 mars 2019
Signalisation et communications	684	31 décembre 2016
Contrôleurs de la circulation ferroviaire	192	31 décembre 2018
Agents spéciaux	68	31 décembre 2017
Autre	17	

États-Unis

Mécaniciens, chefs de train et coordonnateurs de triage	
Personnel d'entretien de la voie	1 322
Mécaniciens de locomotive	1 070
Personnel d'atelier	1 067
Signalisation et communications	406
Commis	349
Autre	201

La Railway Labor Act (RLA) régit les relations de travail des chemins de fer et des cheminots aux États-Unis, et a été adoptée dans le but de prévenir les conflits de travail dans le secteur ferroviaire. En vertu de la RLA, et contrairement à la plupart des autres secteurs, les conventions collectives du secteur ferroviaire n'arrivent pas à échéance à une date donnée. En règle générale, les conventions établissent plutôt une date à laquelle les parties acceptent de commencer les négociations en vue du renouvellement de la convention et de discuter des changements relatifs aux salaires et aux conditions de travail. Les négociations se poursuivent jusqu'à ce qu'une entente soit conclue ou que les parties soient libérées par le National Mediation Board des États-Unis après avoir épuisé les divers mécanismes prévus dans la loi, qui visent à permettre aux parties de parvenir à une entente.

Effectif du CN Au 31 décembre 2014	Canada	États-Unis	Total	
Tous les membres du personnel	17 732	7 798	25 530	
Personnel syndiqué	13 335	6 137	19 472	
Personnel non syndiqué	4 397	1 661	6 058	







LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Nous pensons que la sécurité est la clé de l'excellence en exploitation ferroviaire. Nous avons pour vision d'être le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord en établissant une culture de la sécurité sans compromis. Chaque année, nous investissons dans la formation en sécurité, la technologie et l'infrastructure afin de nous assurer que

S'EXPRIMER POUR LE BIEN DE TOUS

Le programme Veiller les uns sur les autres s'inscrit dans la culture de la sécurité qui fait du CN un chef de file du secteur. L'automne de 2015 a marqué le début d'une nouvelle étape avec la formation de milliers de membres du personnel de l'Exploitation sur les moyens d'assurer la sécurité de tous. L'initiative conjointe de la direction et des syndicats insistera sur l'importance d'exercer une vigilance



constante sur ce qui nous entoure et, si nous sommes témoin de gestes imprudents posés par un collègue, de lui dire. L'objectif est simple : rentrer chez soi sain et sauf. le milieu de travail est sécuritaire et que les produits sont livrés sans dommage.

Notre Système de gestion de la sécurité (SGS) est un programme proactif et exhaustif conçu pour atténuer les risques et réduire continuellement les accidents et les blessures. Il s'agit de la feuille de route du CN en ce qui a trait à la gestion et à l'amélioration de la sécurité dans tout le réseau. Il nous permet de concentrer nos efforts sur les secteurs clés de nos activités, et de gérer les risques par des mesures qui renforcent notre performance sur le plan de la sécurité. Nous décrivons les volets *Personnel* et *Processus* du SGS dans les paragraphes suivants. Les volets *Technologie* et *Investissement* sont abordés dans la section Améliorer la sécurité et la fluidité du réseau (p. 118).

PERSONNEL

Notre priorité absolue est d'établir une culture de la sécurité forte. Nous nous appliquons à créer un milieu de travail sécuritaire en favorisant une optique fortement axée sur la sensibilisation à la sécurité. Afin de renforcer cet état d'esprit et cette culture, nous investissons en permanence dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance, et d'engagement du personnel. Les membres du personnel doivent





suivre diverses formations sur la sécurité propres à leurs différentes tâches. On les encourage à participer à un certain nombre d'initiatives liées à la sécurité dont le programme Veiller les uns sur les autres, les Sommets sécurité, les communications entre pairs, les formations intensives sur le terrain, les conférences téléphoniques hebdomadaires sur la sécurité et les conférences annuelles sur le SGS.

Le CN est le seul chemin de fer en Amérique du Nord qui mesure sa culture de la sécurité de façon continue. Nous y arrivons grâce à des sondages menés auprès du personnel et à des vérifications intégrées s'alignant sur les lignes directrices de Transports Canada.

Le CN soutient plus de 100 comités de santé et de sécurité conjoints syndicaux-patronaux au moyen de formations, d'évaluations des risques et d'aide pour l'élaboration des plans d'action annuels visant l'élimination des principales causes d'accidents et de blessures.

PROCESSUS

Notre **ligne de conduite en matière de sécurité** définit nos valeurs à cet égard, en commençant par le président-directeur général et à tous les échelons de la Compagnie, et énonce les principales mesures prises pour garantir un milieu de travail sécuritaire.

L'**évaluation des risques** permet aux membres du personnel du CN de prendre conscience des risques liés aux activités ferroviaires et d'appliquer des mesures pour les atténuer.

Nos **plans d'intégration de la sécurité** intègrent en toute sécurité les immobilisations et les actifs nouvellement acquis dans le réseau du CN. Ces analyses approfondies de la sécurité assurent que les ajouts ou les modifications au réseau du CN sont examinés attentivement et intégrés de façon sécuritaire dans la culture du CN.

Les **vérifications de la sécurité** permettent de surveiller l'efficacité de notre SGS et de repérer les occasions de nous améliorer davantage. Nous ne sommes pas satisfaits si rien ne change. Le SGS s'appuie sur l'amélioration continue.



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Lorsque le CN transporte des marchandises dangereuses, il fait tout son possible pour assurer la santé et la sécurité des membres de son personnel et du public, ainsi que pour protéger l'environnement. Les envois de marchandises dangereuses, qui vont des produits chimiques industriels aux produits manufacturés, sont tous indispensables à notre style de vie moderne. Ces envois représentent environ 10 % du volume total de marchandises que nous acheminons.

Transports Canada et le *Department of Transportation* des États-Unis exigent que les chemins de fer se conforment à des normes strictes relativement aux envois de marchandises dangereuses. Le CN a élaboré ses propres lignes de conduite et méthodes, notamment en effectuant des vérifications de conformité internes, qui vont au-delà de ces normes. Notre Plan d'intervention d'urgence sert de modèle aux intervenants d'urgence et est souvent utilisé comme document de référence par d'autres organismes au moment d'établir leurs propres plans.

Le CN s'est engagé à exploiter un chemin de fer sécuritaire, il se conforme entièrement aux règlements du gouvernement fédéral régissant le transport des marchandises dangereuses et il utilise un SGS efficace afin de veiller à intégrer la sécurité dans les activités quotidiennes. Il a pris des mesures de manière proactive afin de réduire la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses dans les régions densément peuplées et de procéder à des évaluations des risques dans les corridors.

UNE APPLICATION MOBILE QUI FOURNIT EN TEMPS RÉEL DES RENSEIGNEMENTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES

Partout en Amérique du Nord, le CN fournit aux intervenants d'urgence un autre outil, l'application mobile AskRail, pour les aider à intervenir en cas d'incident ferroviaire. Mise au point en collaboration avec l'Association of American Railroads, l'interface mobile AskRail permet aux intervenants de déterminer en temps réel le contenu d'un wagon grâce à une simple recherche, de consulter la liste des personnes à joindre en cas d'urgence et d'avoir accès à des ressources qui soutiendront leur intervention.

Le CN a donné l'accès à AskRail à plus de 4 100 intervenants dans tout son réseau au Canada et aux États-Unis, en plus d'améliorer leur capacité à protéger les collectivités en cas d'urgence ferroviaire.





Le CN a fortement soutenu la modernisation ou l'élimination des anciens wagons-citernes DOT-111 utilisés pour le transport des liquides inflammables. Il accueille favorablement les nouvelles normes sur les wagons-citernes, publiées le 1er mai 2015, notamment des parois d'acier plus épaisses et d'autres éléments de protection. Ces nouvelles normes représentent une avancée certaine en matière de sécurité des wagons-citernes, le dernier moyen de défense en cas d'incident. La grande majorité des wagons-citernes appartiennent à des clients ou à des sociétés de location de wagons.

Nous pensons que le secteur ferroviaire peut accroître la sécurité en travaillant plus étroitement avec les collectivités. À cette fin, nous avons fait appel à de nombreux représentants des municipalités situées le long de notre réseau ferroviaire et à leurs intervenants d'urgence afin d'examiner nos programmes de sécurité exhaustifs, de leur communiquer l'information pertinente sur les marchandises dangereuses acheminées et de discuter de la planification des interventions d'urgence et de

la formation. Ce programme d'engagement vise près de 1 100 collectivités au Canada et environ 870 collectivités et comtés aux États-Unis.

Un des éléments clés de notre travail est la promotion du programme TransCAER^{MD} (*Transportation Community Awareness and Emergency Response*), une initiative de formation des services d'urgence dans les collectivités situées à proximité des lignes ferroviaires servant au transport de marchandises dangereuses. En 2014, le CN a organisé 300 événements dans le cadre du programme TransCAER^{MD}. Ces événements ont eu lieu dans des collectivités sur l'ensemble de notre réseau, ce qui a permis d'offrir une formation essentielle à 6 800 participants.





SÉCURITÉ

Grâce à un investissement considérable et à des partenariats avec les agences gouvernementales d'application de la loi, nous plaçons la barre plus haut lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité de nos actifs et de nos envois. Notre stratégie en matière de sécurité s'articule autour de notre Plan de gestion exhaustif de la sécurité, une approche structurée fondée sur le risque pour gérer la sécurité du réseau. Ce plan nous permet d'affecter des ressources vitales à la protection des actifs essentiels. Les principaux éléments du plan sont les suivants :

- L'évaluation des menaces et de la vulnérabilité;
- Les alertes de sécurité:
- Les mesures de prévention;
- La sécurité élevée à la frontière;
- Les agents dévoués de la Police du CN.

Depuis de nombreuses années, les fonctions des agents de la Police du CN aux États-Unis et au Canada sont les suivantes :

- Protéger les envois des clients;
- Prévenir la criminalité et mener des enquêtes sur la propriété du CN;
- Assurer la sécurité et l'intégrité des installations, du matériel et de la propriété du CN;
- Participer à des initiatives de sensibilisation à la sécurité ferroviaire dans les collectivités de l'ensemble du réseau.

PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

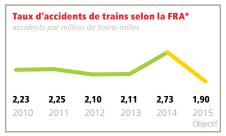
La sécurité repose sur des chiffres. Le CN mesure sa performance en matière de sécurité à tous les échelons de l'entreprise. Nous utilisons diverses technologies modernes, notamment la cartographie ciblée, les systèmes de données interconnectés et l'analyse des tendances, afin d'évaluer notre performance en matière de sécurité.

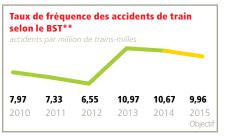


TAUX D'ACCIDENTS DE TRAIN

En 2014, le taux d'accidents de train a été touché de façon négative par l'hiver le plus rigoureux jamais enregistré et une hausse importante des volumes sur notre voie principale de deuxième catégorie dans l'Ouest canadien. Pour atteindre notre objectif de 2015, nous prenons les initiatives suivantes :

- Mettre en œuvre les recommandations du groupe de travail sur la sécurité du CN, qui a été établi dans une optique de réduction des accidents et des blessures;
- Faire en sorte que chaque division du chemin de fer reste concentrée sur les règles de sécurité essentielles qui sont en cause dans la plupart des accidents hors voie principale;
- Publier les « Attentes envers les leaders en sécurité », une norme sur les mesures proactives en matière de sécurité à l'intention des directeurs généraux, des surintendants et des chefs de fonction;
- Continuer les évaluations des risques par corridor, en se concentrant sur la voie principale de deuxième catégorie du CN et en mettant en œuvre des technologies et des processus dans le but de prévenir encore davantage les déraillements;
- Accroître les dépenses en immobilisations et se concentrer sur les secteurs ayant une incidence sur la sécurité;
- Continuer de mettre l'accent sur le respect des règles et la culture de la sécurité;
- Assurer la poursuite des travaux du groupe de travail du CN sur la technologie, une équipe multifonctionnelle qui examine les données en matière de sécurité dans le but de favoriser les améliorations.





- * Aux États-Unis, le ratio de la Federal Railroad Administration (FRA) ne comprend que les accidents dont le coût est supérieur à 10 500 \$ US (plafond de 2015).
- ** Au Canada, depuis 2013, le ratio tient compte de la modification d'un critère de signalement du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), lequel exige dorénavant le signalement de tous les dérail-lements et de toutes les collisions. Auparavant, seuls les accidents impliquant des wagons transportant des marchandises dangereuses, des trains voyageurs ou provoquant des dommages ayant une incidence sur la sécurité de l'exploitation devaient être signalés.

TAUX DE BLESSURES CORPORELLES

En 2014, la performance du CN pour le taux de blessures corporelles a souffert d'un hiver rigoureux, surtout en ce qui concerne les glissades, les trébuchements et les chutes. Afin d'atteindre notre objectif de 2015, nous prenons les initiatives suivantes :

- Taux de blessures corporelles selon la FRA

 blessures par 200 000 heures-personnes

 1,72
 1,55
 1,42
 1,69
 1,81
 1,50

 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015

 Objectif
- Continuer à prendre des mesures visant à éliminer les principales causes de blessures à l'échelle locale;
- Renforcer la formation en milieu de travail;
- Continuer à promouvoir la culture de la sécurité au CN grâce aux programmes d'engagement entre pairs, aux Sommets sécurité, à la communication entre pairs, à la formation et à la recherche des causes;
- Poursuivre les efforts du groupe de travail du CN sur la sécurité, qui élabore des initiatives visant à éliminer les problèmes de sécurité principaux, comme les risques de glissade, de trébuchement et de chute, et les blessures liées à la montée sur du matériel roulant et à la descente.



AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ DU RÉSEAU

Le CN utilise une vaste gamme d'appareils technologiques de pointe afin de réduire au minimum les risques et d'assurer la sécurité de son exploitation. En 2014, il a investi 2,3 G\$ dans son programme de dépenses en immobilisations. De ce montant, 1,25 G\$ ont été affectés à l'infrastructure de la voie afin de maintenir la sécurité et la fluidité du réseau. Le CN consacre approximativement de 18 à 20 % de ses produits d'exploitation annuels à l'ensemble des dépenses en immobilisation, et le plan de 2015 prévoit des investissements de l'ordre de 2,7 G\$.

INGÉNIERIE

Détecteurs de défauts de rails par ultrasons : Ces détecteurs sont conçus pour déceler les défauts internes des rails que l'on ne voit pas à l'œil nu et qui pourraient occasionner leur rupture. Le CN utilise de 20 à 40 véhicules d'auscultation toute l'année, selon la saison. Chaque année, il effectue le contrôle d'environ 200 000 milles de voies, ce qui signifie parcourir tout le réseau 10 fois en moyenne par année. Le CN inspecte les subdivisions dans tout le réseau de une à 18 fois par an, ce qui dépasse largement les exigences réglementaires. Afin de déterminer la périodicité des inspections, il procède à une analyse approfondie qui tient compte de l'utilisation des voies, du volume de marchandises dangereuses transportées sur les voies, de la qualité de la voie et d'autres facteurs.

Véhicules de contrôle de l'état géométrique de la voie (engins TEST) : Ces véhicules sont de précieux outils qui permettent de détecter l'usure et les anomalies dans l'écartement des rails, la courbure, le dressage et le nivellement transversal de la voie. Le CN possède deux engins TEST et 22 véhicules rail-route équipés d'un système de contrôle de l'état géométrique. Le plus récent engin TEST est doté d'un dispositif





novateur qui inspecte les éclisses à la vitesse maximale de la voie. En 2014, le CN a ajouté huit voitures de contrôle de l'état géométrique aux véhicules de l'Ingénierie afin d'accroître la fréquence des inspections. Il ausculte plus de 60 000 milles de voie par an. En 2015, il prévoit également ajouter à son parc un véhicule de contrôle de l'état géométrique sans personnel, six systèmes de contrôle de la géométrie aux véhicules rail-route actuels, ainsi que deux véhicules rail-route équipés de systèmes de contrôle de l'état géométrique et d'inspection des éclisses. Le CN protège l'intégrité du réseau et de la sécurité de l'exploitation en vérifiant de une à sept fois par année l'état géométrique des voies, ce qui dépasse largement les exigences réglementaires.

Système d'évaluation des traverses : Ce système a été installé sur l'un des engins TEST du CN en 2015. La nouveauté pour le CN, c'est que ce système a une capacité de mesure en 3D qui permet d'évaluer plus précisément et plus objectivement l'état des traverses de la voie.

Système optique d'inspection de la voie : Ce système utilise une technologie de pointe pour capter des images détaillées de la voie à partir d'un engin TEST. Les images facilitent l'examen des composants tels que les selles de rails, les attaches, les éclisses et les boulons, ainsi que l'épaulement de ballast pour déterminer les endroits où un support transversal pourrait être requis. Ce système a été installé sur l'un des engins TEST du CN en 2015.

Bourreuses : Le CN continue de moderniser son parc de machines de nivellement en achetant de nouvelles bourreuses, lesquelles nivelleront davantage de voies et devraient améliorer la sécurité en réduisant les risques de flambage des rails.





Meulage des rails : Le meulage favorise le maintien du profil prescrit du rail et en contrôle les défauts. Il est effectué par des véhicules automoteurs qui parcourent le réseau du CN. Le CN meule près de 20 000 milles de rail par année. Il n'existe actuellement aucune exigence réglementaire quant au meulage des rails, mais le CN a établi que cette opération améliore la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Dispositifs d'interaction véhicule-voie (VTI) : Ces dispositifs réduisent les risques d'accident en voie principale en détectant les accélérations ou les mouvements inhabituels des locomotives. Des problèmes éventuels de géométrie de la voie ou de joint de rail sont localisés par GPS et inspectés pour évaluer l'état de la voie et prendre les mesures qui s'imposent. Même s'il n'existe aucune exigence réglementaire à cet égard, le CN dispose actuellement de 21 locomotives équipées de dispositifs VTI.

Système d'auscultation des ponts : Il s'agit d'un laboratoire roulant équipé d'instruments modernes pour vérifier, ausculter et analyser les différentes composantes d'une travée de pont en temps réel sous des charges dynamiques et statiques. Le CN dispose d'un système pour l'ensemble de son réseau.

Détecteurs d'instabilité de la plateforme : Le CN surveille les risques géologiques, tels que les éboulements, les glissements de terrain, les crues et les instabilités des plateformes, et il en avise les trains qui s'approchent pour éviter les déraillements. Le CN a déterminé que 71 zones présentaient des risques géologiques (certaines de ces zones sont équipées de plusieurs détecteurs).

Permis d'occuper la voie électronique (application eTOP) : Cette application permet au personnel de l'Ingénierie de demander aux contrôleurs de la circulation ferroviaire des permis d'occuper la voie, et de les recevoir. L'application eTOP contribue à améliorer la sécurité en réduisant les risques d'erreurs de transcription des données. En 2014, 270 000 autorisations ont été transmises au moyen de l'application eTOP sur le réseau du CN au Canada.





MÉCANIQUE

Locomotives équipées de moteurs de traction à courant alternatif (CA) : En 2014, le CN a ajouté 60 nouvelles locomotives CA à son parc dans le cadre du programme pluriannuel de renouvellement du parc de traction, dont le but est d'accroître sans cesse l'efficacité énergétique et d'améliorer la fiabilité du service à la clientèle. Les moteurs de traction CA procurent une meilleure adhérence aux locomotives qui ont à remorquer des trains longs et lourds.

Locomotives au gaz naturel liquéfié (GNL): Le CN continue de vérifier la faisabilité d'alimenter ses locomotives au GNL par souci de réduction des émissions polluantes et d'économie de carburant. En 2014, le CN a converti au gaz naturel deux locomotives de ligne de grande puissance. Quatre wagons de ravitaillement spéciaux servant à transporter le GNL ont également été mis au point. Les résultats de ce programme sont précieux, car ils permettent au CN de maîtriser le processus de ravitaillement, de stockage et d'utilisation du GNL et de mieux comprendre comment il pourrait remplacer le carburant diesel. Les essais devraient se poursuivre en 2015 à mesure que le CN déterminera la valeur de cette technologie pour son exploitation quotidienne.



Système de détection en voie (WIS): Le CN possède le dispositif de détection en voie le plus avancé en Amérique du Nord. Nos détecteurs de boîtes chaudes sont utilisés pour prévenir les déraillements en repérant l'échauffement anormal des boîtes d'essieu des wagons ou des locomotives en mouvement. En 2014, nous avons ajouté 48 installations WIS et mis à niveau 16 installations sur notre réseau. À la fin de 2014, nous disposions de 865 détecteurs WIS sur notre système afin de respecter les intervalles normalisés avant-gardistes au CN, qui sont de 12 à 15 milles sur les lignes essentielles, surpassant de loin le mandat de Transports Canada exigeant qu'une inspection par détecteur de boîtes chaudes soit effectuée tous

les 40 à 60 milles. En 2015, le programme du CN comprend l'ajout de 26 nouveaux détecteurs de boîtes chaudes sur des lignes principales et secondaires essentielles. Nous mettons également à niveau 30 installations existantes en fonction de la plus récente technologie en matière de détection. Le CN a relié ces détecteurs à un système informatique central qui détecte les boîtes d'essieu « tièdes » de façon proactive et qui permet de les retirer avant qu'un problème survienne. Grâce à cette utilisation d'avant-garde de la technologie, le nombre d'alarmes pour cause d'échauffement des boîtes d'essieu a diminué des deux tiers depuis 1996. Les déraillements causés par des surchauffes de boîtes d'essieu ont diminué de 64 % depuis la fin des années 90. Aussi en 2014, le CN a installé 33 nouveaux détecteurs de pièces traînantes à l'échelle du réseau. En tout, il dispose de 398 détecteurs de pièces traînantes autonomes, en plus de ceux qui sont déjà intégrés aux détecteurs WIS. En 2015, le CN installera 21 détecteurs supplémentaires afin de protéger des structures et cours d'eau importants.

Détecteurs de roues chaudes/froides : Ces détecteurs servent à surveiller la température des roues des wagons. Une roue chaude est généralement la conséquence d'un frein à main ou à air bloqué. Une roue froide, particulièrement située au bas de longues pentes, indique l'application inadéquate de la semelle de frein sur la roue. Au cours des cinq dernières années, le CN a ajouté plus de 100 détecteurs de roues chaudes, et à la fin de 2014, il en avait installé un total de 593, espacés de 20 à 25 milles, sur son réseau principal. Également, nous disposons de cinq détecteurs de roues froides placés de façon stratégique. En 2015, le CN prévoit mettre à niveau cinq installations WIS dans la subdivision de Yazoo, au Mississippi, afin d'ajouter des détecteurs de roues chaudes. En 2014, le CN a effectué plus de 49 000 essais de frein à air de wagon individuel pour diagnostiquer les anomalies.

Détecteurs de défauts de roues (WILD): Ces détecteurs détectent les méplats et les autres imperfections des roues qui peuvent être à l'origine de ruptures de roues ou de rails. Le CN utilise les renseignements fournis par les détecteurs WILD pour établir les besoins en matière de remplacement ou d'entretien des roues. En 2014, le CN a mis en place un nouveau détecteur de défauts de roues dans le corridor Chicago-Winnipeg. Avec ses 40 détecteurs WILD, le CN possède toujours le réseau de détecteurs de défauts de roues le plus étendu et le plus dense en Amérique du Nord. En 2015, le CN prévoit installer un nouveau détecteur WILD dans la subdivision de Fulton, au Kentucky. Le CN remplace environ 80 000 essieux montés (deux roues sur un essieu) chaque année pour toutes sortes de raisons, notamment à cause des défauts décelés par les détecteurs WILD.

Détecteurs de mouvements de lacet : Ces détecteurs préviennent l'usure excessive des rails et des bogies ainsi que les déraillements en recherchant le mouvement dynamique (lacet) sur les voies. En 2014, le CN a ajouté quatre détecteurs de mouvements de lacet dans trois installations et dispose désormais de six détecteurs dans quatre installations.

Détecteurs de défauts de profil et de dimensions des roues : Ces détecteurs font appel à une nouvelle technologie qui utilise des capteurs vidéo-laser et vidéo-stroboscopiques pour enregistrer les profils et les dimensions des roues des trains qui passent à une vitesse pouvant atteindre 65 milles à l'heure, afin de repérer les roues devant être remplacées. CN a installé trois de ces détecteurs sur son réseau.









Système de détection par imagerie : Conçu pour évaluer les éléments constitutifs du matériel roulant et l'état sécuritaire de la voie, ce système peut détecter l'absence d'un boulon sur un train se déplaçant à la vitesse permise. Il transmet une image en temps réel d'un défaut, 24 heures sur 24. En 2015, le CN a installé ce système à la fine pointe de la technologie dans la subdivision de York, à l'est de Toronto en Ontario. Nous prévoyons y installer un deuxième module à cet endroit à la fin de 2015.

TRANSPORT

Optimiseur de parcours : Il s'agit d'un système qui règle automatiquement les paramètres du manipulateur des locomotives de façon optimale, ce qui permet d'améliorer la conduite du train et d'économiser du carburant. L'Optimiseur de parcours intervient sur le manipulateur des locomotives afin de réduire les efforts exercés dans le train, atténuant ainsi les risques de ruptures d'attelage ou de dommages aux marchandises des clients. En 2014, 314 locomotives du CN étaient équipées de l'Optimiseur de parcours. Nous planifions d'en doter les 90 nouvelles locomotives que nous avons achetées en 2015.

Simulateurs de conduite informatisés : Ces simulateurs permettent de simuler la conduite d'un train et les activités de transport ferroviaire. Ce sont de précieux outils pour la formation des mécaniciens de locomotive ainsi que pour l'élaboration de normes et de lignes de conduite en matière d'exploitation.

Commande intégrale des trains (CIT): Ce système sert à surveiller et à réguler les mouvements de train afin d'arrêter ou de ralentir automatiquement un train pour éviter des incidents. En vertu de la *Rail Safety Improvement Act of 2008* des États-Unis, les chemins de fer de classe I sont tenus d'implanter la CIT sur les voies accueillant des trains voyageurs ou des envois de matières dangereuses à toxicité par inhalation d'ici la fin de l'année 2015. Ce système constitue le défi technologique le plus complexe que le secteur ferroviaire ait jamais eu à relever. Aux États-Unis, les retards considérables rencontrés dans le développement de plusieurs technologies et composants clés, ainsi que dans le cadre des processus de délivrance des permis pour les tours radios, se sont répercutés sur la mise en œuvre de la CIT. Par conséquent, le secteur ferroviaire aux États-Unis, y compris le CN, a prévenu le gouvernement qu'il ne serait pas en mesure, malgré tous les efforts déployés, d'implanter la CIT avant la date butoir de la fin de l'année 2015. Le secteur ferroviaire indique qu'il ne pourra pas mettre en œuvre cette technologie avant 2018, et que deux autres années d'essais seront nécessaires afin d'assurer une pleine interopérabilité.

Les coûts totaux de mise en œuvre de la CIT pour le CN sont estimés à 550 M\$ US, dont environ 100 M\$ US ont été engagés à la fin de 2014. Au total, le CN installera la CIT sur environ 3 800 milles de voie aux États-Unis.

Système de traction répartie : Ce système permet de commander, à partir de la locomotive menante, des locomotives placées au milieu du train ou en queue de train. Grâce à ce système, les locomotives « distantes » sont télécommandées par radio à partir de la tête du train; la conduite générale sert de lien de sécurité. Ce système assure une répartition plus uniforme des efforts de traction et un freinage plus efficace, et réduit les efforts exercés dans le train ainsi que les risques de rupture d'attelage et de déraillement. À la fin de 2014, 590 locomotives du parc du CN étaient munies du système de traction répartie. En 2015, nous prévoyons ajouter 90 nouvelles locomotives dotées de ce système à notre parc de locomotives. En janvier 2015, le CN a également ajouté 10 nouveaux wagons à freinage réparti qui aideront à assurer le fonctionnement efficace et sûr des freins à air, surtout en hiver.



FIGURE AU
CDP CLIMATE
PERFORMANCE
LEADERSHIP INDEX

CDP
CLIMATE
PERFORMANCE
LEADER 2014

CLASSÉ PARMI LES
50 MEILLEURES
ENTREPRISES
CITOYENNES

LES 50 MEILLEURES
ENTREPRISES CITOYENNES

BÂTIR POUR UN AVENIR DURABLE

Tout comme vous, nous pensons aujourd'hui à demain. Pour nous, un avenir durable signifie penser et agir dans l'intérêt des générations à venir. Nous sommes conscients de l'importante responsabilité qui est la nôtre de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire l'impact environnemental de nos activités tout en offrant à nos clients des services de transport plus propres et plus durables.

La durabilité environnementale fait partie intégrante de notre engagement responsable. Notre stratégie cible les émissions et l'efficacité énergétique, la gestion des déchets, ainsi que la gestion de la biodiversité et des terrains. Pour mettre en œuvre notre stratégie, nous avons élaboré un Plan d'action sur le développement durable qui comporte plusieurs projets dans l'ensemble de notre entreprise. Ce plan est supervisé par notre équipe de direction et soutenu par notre comité sur le développement durable.

STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE

Il faut prendre des mesures concrètes pour réduire notre impact sur le monde qui nous entoure. Notre stratégie environnementale prévoit ce qui suit :

- Améliorer notre efficacité énergétique et réduire nos émissions dans le cadre de l'excellence en matière d'exploitation et de service. Aujourd'hui, nous sommes en tête du secteur ferroviaire nord-américain pour ce qui est de l'efficacité énergétique, avec une consommation globale de carburant par tonne-mille brute inférieure de 15 % à la moyenne des chemins de fer;
- Réduire les déchets à la source en cherchant des solutions d'approvisionnement plus écologiques;
- Améliorer la gestion des déchets à nos installations et à l'échelle de notre réseau dans le cadre de programmes exhaustifs de réutilisation et de recyclage;
- Exercer nos activités de manière à protéger l'environnement dans les endroits où nous menons notre exploitation et à réduire les effets sur les écosystèmes naturels dans l'ensemble de notre réseau.





ÉCOCONNEXIONSMD - INCARNER NOS VALEURS ENVIRONNEMENTALES

Notre programme ÉcoConnexions^{MD} est le moteur qui nous propulse vers l'atteinte de nos objectifs environnementaux. Ce qui avait commencé comme un programme d'engagement du personnel s'est élargi à des programmes qui créent des liens avec nos clients et les collectivités afin de bâtir un avenir plus durable.

ÉCOCONNEXIONS™ - PROGRAMME D'ENGAGEMENT DU PERSONNEL

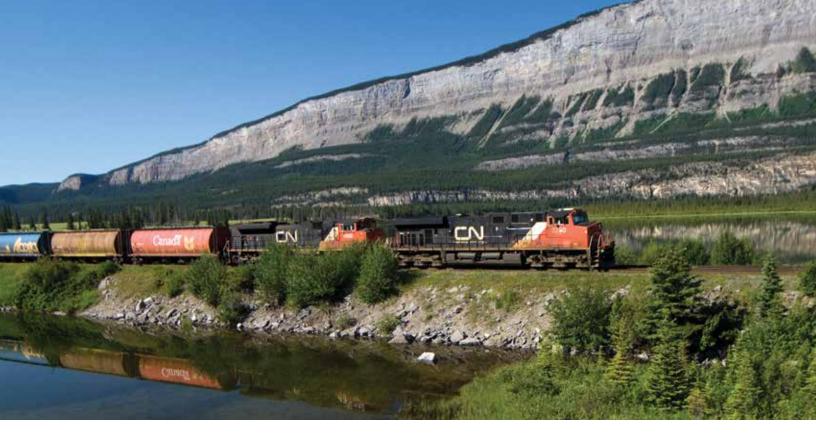
Lorsque nous avons lancé le programme d'engagement du personnel en 2011 par l'entremise d'un partenariat de cinq ans avec Jour de la Terre Canada, les objectifs étaient la conservation de l'énergie, la réduction des déchets et l'amélioration de l'entretien aux triages et aux bureaux du CN partout en Amérique du Nord. Les investissements faits dans ces initiatives sont soutenus par l'ÉcoFonds du CN de 5 M\$, qui réinvestit les importantes économies réalisées par des initiatives ÉcoChampions dans le cadre de nouveaux projets d'immobilisations permettant de conserver l'énergie et de réduire les déchets.

PROGRAMME ÉCOCONNEXIONS™D - DE TERRE EN AIR

Notre programme communautaire offre une contribution maximale de 25 000 \$ pour le verdissement de terrains municipaux au Canada et aux États-Unis, en particulier dans les collectivités situées le long de nos voies. Depuis 2012, en collaboration avec nos partenaires Arbres Canada^{MD}, Collectivités en fleurs^{MD} et America in Bloom^{MD}, nous avons aidé 131 municipalités à lancer des initiatives de plantation d'arbres de manière durable et respectueuse de l'environnement. En combinaison avec un programme de reboisement massif, plus d'un million d'arbres ont été plantés au Canada et aux États-Unis.

ÉCOCONNEXIONS™ - PROGRAMME DE PARTENARIAT AVEC LES CLIENTS

Dans le cadre de ce programme, des clients du CN s'engagent à réduire leurs émissions de carbone et à accroître leur efficacité énergétique. En mai 2014, nous avons souligné l'engagement de dix de nos principaux clients de l'Intermodal à l'égard de pratiques commerciales durables et nous avons planté 110 000 arbres pour ces clients au printemps de 2015.



ÉMISSIONS ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Nous estimons que notre réussite repose en grande partie sur notre capacité à réduire les répercussions des changements climatiques et à adapter nos activités en

conséquence. Notre bilan carbone comprend les émissions provenant de nos locomotives, de nos parcs de véhicules et de notre flotte de navires, mais aussi de nos bâtiments et triages. Comme 85 % de nos émissions de GES proviennent de l'exploitation ferroviaire, leur réduction représente une priorité permanente. De 2005 à 2014, nous avons réduit de 17 % l'intensité des émissions de GES produites par les locomotives (mesurées en tonnes d'équivalent CO₂ par million de TMB). Les politiques et initiatives suivantes nous aident à réduire nos émissions et à améliorer notre efficacité énergétique :

Exploitation ferroviaire précise^{MD}: Notre modèle d'affaires unique optimisant nos actifs nous permet d'utiliser moins de wagons et de locomotives pour acheminer plus de marchandises, l'exploitation étant axée sur la rigueur, la fiabilité et l'efficience.

Locomotives neuves et remises à neuf : Nous continuons à acquérir des locomotives neuves, plus économes en carburant, et à

normes rigoureuses de catégorie 4 de l'EPA des États-Unis relativement aux émissions, qui visent à réduire les émissions de particules de diesel et d'oxyde d'azote.

moderniser notre parc. Ces nouvelles locomotives nous permettent de répondre aux





Technologie de pointe : Nous maintenons depuis longtemps un engagement de réduire les émissions en investissant dans des technologies innovantes favorisant l'efficacité énergétique, comme l'Optimiseur de parcours et le système de télémesure Wi-Tronix^{MD}. L'Optimiseur de parcours calcule la vitesse idéale de la locomotive pour réduire l'intensité du freinage et accroître l'efficacité énergétique. Le système Wi-Tronix^{MD}, un système d'acquisition de données en temps réel, sans fil, recueille des données sur FIGURE AU GLOBAL CHALLENGES INDEX



FIGURE AU JANTZI SOCIAL INDEX



FIGURE AU DOW JONES
SUSTAINABILITY INDEX
(DJSI) WORLD POUR
LA QUATRIÈME ANNÉE
D'AFFILÉE ET AU DJSI
NORTH AMERICAN INDEX
POUR LA SEPTIÈME ANNÉE
DE SUITE

Dow Jones
Sustainability Indices
In Collaboration with RobecoSAM (

FIGURE AU FTSE4GOOD INDEX





l'exploitation et la performance des locomotives. Il les transmet à un lieu central où l'on peut effectuer l'analyse de ces données afin d'évaluer l'exploitation et l'efficacité énergétique des trains.

Efficacité dans les triages : Notre système novateur Triage de précision rend plus souple et plus efficace l'exercice des manœuvres dans nos principaux triages en fournissant aux coordonnateurs de formation des trains des données fiables en temps opportun qui facilitent la prise de décision.

Meilleures pratiques d'économie de carburant : Nos équipes reçoivent une formation sur les pratiques d'économie de carburant, notamment la mise à l'arrêt des locomotives dans les triages, la rationalisation des manœuvres, la synchronisation, ainsi que les stratégies de marche en roue libre et de freinage.

Protocoles d'acheminement : Nous réduisons les coûts de transport, dans tout le secteur, par le choix des itinéraires les plus efficaces, quels que soient les propriétaires des voies. Nous avons conclu des protocoles d'acheminement avec tous les chemins de fer de classe I.

Initiatives en matière de chaîne d'approvisionnement : En plus des protocoles d'acheminement et des ententes d'exploitation conjointe, nous collaborons avec des ports et des exploitants de terminaux grâce à des ententes de collaboration de bout en bout axées sur la réduction des temps de séjour et l'accroissement de l'efficience. Nous pouvons ainsi réduire nos émissions de GES et offrir un meilleur service à nos clients.

Modernisation de nos triages et de nos bâtiments : Nous sommes déterminés à améliorer l'utilisation de l'énergie dans nos bâtiments et triages existants, tout en intégrant les éléments d'une conception plus durable dans les nouveaux bâtiments.

Recherche et développement : Nous investissons actuellement avec des constructeurs et des centres de recherche afin d'appuyer le développement de la prochaine génération de locomotives et de carburants de remplacement.





GESTION DES DÉCHETS

Nous nous efforçons de faire plus avec moins, tout en essayant de prévenir et de réduire la production de déchets. Une gestion responsable du matériel et de meilleures stratégies de gestion des déchets favorisent notre rentabilité, réduisent notre impact environnemental, améliorent la productivité et contribuent au sentiment de fierté qu'éprouve notre personnel, parce qu'il fait partie d'une entreprise qui se soucie de l'avenir.

Réduire les déchets à la source : Prévenir la production de déchets à la source est une partie importante de notre stratégie de gestion des déchets. Au cours des dernières années, nous avons dressé un inventaire plus exhaustif des déchets, ce qui nous permet de cerner, parmi les ressources que nous utilisons, celles qui génèrent des quantités importantes de déchets. Avec une cible claire, nous nous associons à nos fournisseurs afin de favoriser l'utilisation de matériaux plus durables, de réduire les emballages et d'accroître le recyclage et la réutilisation.

Réutiliser les matériaux : Nous continuons de réutiliser les matériaux provenant de nos bâtiments et triages, comme les huiles usagées, les traverses en béton et les liquides de refroidissement. Par exemple, nous utilisons les eaux usées provenant d'usines de traitement pour laver nos locomotives.

Recyclage des déchets : Le programme ÉcoConnexions^{MD} vise à sensibiliser notre personnel et à renforcer notre culture de gestion des déchets. Nous continuons à faire connaître les possibilités de tri et de recyclage des déchets, tout en faisant la promotion des pratiques exemplaires dans tout le réseau. Nos activités de recyclage visent notamment le papier et le carton, le plastique, les batteries, les déchets électroniques, la ferraille, les rails, les wagons et les traverses.





GESTION DE LA BIODIVERSITÉ ET DES TERRAINS

La protection des écosystèmes naturels est une priorité constante pour nous. Notre réseau, qui relie trois côtes en Amérique du Nord, traverse une grande variété d'habitats naturels, dont des parcs nationaux, des forêts, des prairies et des milieux humides. Ces habitats abritent des espèces riches et variées qui créent un écosystème essentiel et procurent des avantages aux collectivités environnantes. Nous sommes déterminés à améliorer l'environnement dans les endroits où nous exerçons nos activités et à mener notre exploitation de manière à réduire le plus possible notre incidence sur ces écosystèmes.

Effectuer des évaluations des impacts : Dans le cadre de notre processus d'approbation, nous procédons à des évaluations de l'impact environnemental et social des projets afin de comprendre les risques et de trouver des mesures d'atténuation. Ces évaluations comportent habituellement des études des écosystèmes et des habitats à risque, de même que des activités d'engagement auprès des intervenants pour mieux comprendre les répercussions sur les collectivités locales.

Protéger et restaurer les écosystèmes : Nous avons mis en place toute une gamme de programmes pour protéger les habitats sensibles et corriger les impacts de nos activités sur les écosystèmes, et particulièrement sur la vie aquatique et la faune. Nous continuons de bâtir des passes à poissons dans les ponceaux lorsque les voies sont situées près de cours d'eau et disposons d'un programme de gestion de la faune grâce auquel nous déterminons par cartographie les zones à haut risque de collision avec la faune et adoptons des stratégies pour les prévenir.

Nettoyer et remettre en état les lieux : Les activités ferroviaires et les déversements et rejets accidentels peuvent contaminer les sols. Nous accordons une grande importance aux activités de nettoyage et de remise en état rendues nécessaires par la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et nous continuons de gérer et d'atténuer nos risques de façon proactive.





Au CN, nous sommes conscients de notre responsabilité à l'égard des collectivités où nous exerçons nos activités. Il ne s'agit pas uniquement d'un engagement en matière de sécurité, mais aussi de la volonté de contribuer à bâtir des collectivités où il est plus agréable de vivre et de travailler. Cet engagement s'exprime par l'entremise du Fonds CN pour des collectivités plus fortes, un programme d'investissements communautaires axé sur cinq grands domaines :

CONTRIBUER À BÂTIR DES COLLECTIVITÉS PLUS FORTES

SOLIDARITÉ SOCIALE

Nous croyons que l'un des meilleurs moyens de bâtir des collectivités plus fortes consiste à contribuer activement à des organismes, à des programmes et à des initiatives qui visent à promouvoir la solidarité sociale. En voici des exemples :

La campagne du Don d'espoir CN encourage les personnes et les entreprises à faire des dons de charité au profit d'hôpitaux pour enfants en doublant les sommes recueillies dans le cadre des collectes de fonds de trois hôpitaux sélectionnés chaque année. Le CN a contribué à amasser près de 12 M\$ pour les soins pédiatriques depuis le lancement du programme en 2006. Grâce au Don d'espoir, le CN permet aux hôpitaux pour enfants d'acheter du matériel nécessaire, d'étendre leurs programmes, d'agrandir leurs installations et de continuer à jouer un rôle important auprès des familles et dans les collectivités. Les trois fondations suivantes ont été sélectionnées en 2014 pour recevoir chacune du CN un montant pouvant atteindre 300 000 \$:

- L'hôpital pour enfants Le Bonheur, à Memphis, au Tennessee;
- La Children's Hospital Foundation of Saskatchewan, à Saskatoon, en Saskatchewan;
- La Fondation de l'Hôpital de Milton, à Milton, en Ontario.

Centraide : En 2014, le CN a donné plus de 1,2 M\$ à Centraide pour soutenir les collectivités situées le long de son réseau, au Canada et aux États-Unis.

« Nous sommes tous voisins; le CN et les résidants des collectivités travaillent ensemble afin de créer un avenir durable. »

Claude Mongeau Président-directeur général du CN



SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Nous tenons à exercer nos activités de façon sécuritaire et de manière à protéger le milieu naturel. Voici des exemples de nos efforts :

La sécurité, on embarque^{MD} est notre programme de sensibilisation communautaire vedette. Il vise à prévenir les accidents dans la propriété ferroviaire ou à proximité. Nous faisons la promotion de la sécurité auprès des enfants au moyen de notre train de la sécurité, Obie, et tenons des campagnes éclair de sécurité et des événements Semaine Traversez en sécurité. Ces activités, visant à promouvoir la sécurité, mobilisent la Police du CN et notre personnel, et s'appuient sur des partenariats avec des groupes communautaires animés des mêmes intentions que nous, dont Opération Gareautrain^{MD} et Parachute^{MD}.

ÉcoConnexions^{MD} est notre principal programme qui vise à favoriser les valeurs et les initiatives environnementales auprès des membres de notre personnel, des collectivités et des clients. Pour notre personnel, nous mettons l'accent sur la conservation de l'énergie, la réduction des déchets et l'amélioration de l'entretien à l'échelle de l'entreprise. Nous favorisons également le verdissement des municipalités dans lesquelles nous exerçons nos activités en soutenant des projets communautaires et des programmes de reboisement massif. Tout récemment, nous avons commencé à collaborer avec nos clients pour les aider à réduire leurs émissions de carbone et à accroître leur efficacité énergétique.

Initiative sur les questions de voisinage de la FCM et de l'ACFC: Le CN travaille avec la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et avec l'Association canadienne des chemins de fer (ACFC) à prévenir et à résoudre les problèmes qui peuvent survenir lorsque des personnes vivent et travaillent à proximité immédiate d'activités ferroviaires. En élaborant des lignes directrices sur les questions de voisinage, en sensibilisant davantage les intervenants et en instituant un protocole de règlement des différends, l'initiative vise à régler les problèmes entre les chemins de fer et les collectivités en ce qui a trait au bruit, aux vibrations et à la sécurité.

DIVERSITÉ

Créer un milieu de travail qui reflète la diversité des collectivités où nous exerçons nos activités est tout à fait logique. C'est le meilleur moyen que nous connaissons d'utiliser les talents et les points de vue uniques de notre effectif pour répondre efficacement aux besoins de notre clientèle diversifiée. La politique d'inclusion, de diversité et de tolérance du CN accorde son appui à des organismes qui favorisent l'avancement des femmes, des collectivités autochtones et d'autres groupes, par l'entremise du Fonds CN pour des collectivités plus fortes et d'autres programmes.

Encourager les femmes à envisager des carrières non traditionnelles: Depuis 2012, le programme novateur ASPIRE du CN a permis de rejoindre des milliers d'étudiantes dans les écoles secondaires de partout en Amérique du Nord, et de les encourager à envisager des carrières non traditionnelles. Administré par la *Society of Women in Engineering* du CN, le programme ASPIRE cherche à les intéresser aux sciences, à l'ingénierie et au chemin de fer. Cette année, l'équipe ASPIRE en Ontario a participé à plus d'une douzaine d'activités et y a rencontré des conseillers en orientation d'écoles secondaires, des enseignants et des étudiantes pour leur parler du CN et des intéressantes possibilités qu'il offre aux jeunes femmes. L'équipe ASPIRE a aussi invité des groupes d'étudiantes à visiter le triage MacMillan à Vaughan, en Ontario, où elles ont pu faire le tour des installations et parler avec des employées du CN occupant des postes de direction ou des rôles non traditionnels, comme une superviseure de poste et une coordonnatrice de trains, sur les possibilités de carrière au CN pour les femmes.

FORMATION EN TRANSPORT

En appuyant la formation en transport, le CN inspire et aide les jeunes d'aujourd'hui à devenir les cheminots – et les leaders – de demain. Nous travaillons à promouvoir et à appuyer la formation en lien avec le transport au moyen de programmes de formation professionnelle et d'apprentissage, de programmes collégiaux et universitaires, ainsi que de programmes de bourses d'études et de perfectionnement. Voici quelques exemples :

Bourses d'études des générations du CN : Dans le cadre de ce programme, le CN offre des bourses pour encourager les enfants du personnel actif et retraité du CN à poursuivre des études postsecondaires. Les candidats admissibles sont sélectionnés d'après les critères suivants : résultats scolaires, références fournies et activités parascolaires; ils doivent être inscrits à un programme lié aux activités de base du CN, comme le transport, la mécanique, l'ingénierie, la logistique et la TI.







Campus CN: L'investissement de 55 M\$ du CN dans les deux centres de formation, à Winnipeg, au Manitoba, et à Homewood, en Illinois, est un élément essentiel du programme de renouvellement de l'effectif. Le Campus CN propose un programme de formation amélioré des cheminots qui vise à inculquer à nos recrues une forte culture de la sécurité et à renforcer cette culture auprès des membres actuels de notre personnel en leur permettant d'acquérir de nouvelles compétences ou d'améliorer celles qu'ils possèdent déjà. Ces installations offrent un programme de formation moderne et sont dotées de matériel essentiel, dont des simulateurs de conduite, un terrain de formation à l'extérieur et du matériel roulant spécialisé, pour donner, chaque semaine, une formation pratique sur toutes les fonctions ferroviaires clés à des centaines d'étudiants de partout dans le réseau.

CHEMINOTS DU CN DANS LA COLLECTIVITÉ

Nous sommes fiers des membres de notre personnel actif et retraité et de leurs familles qui consacrent bénévolement de leur temps à leurs collectivités afin de les rendre plus fortes et d'en faire de meilleurs endroits où vivre et travailler. Le programme Cheminots du CN dans la collectivité reconnaît leurs actes de bienveillance en versant des dons aux organismes communautaires de bienfaisance auxquels ces personnes décident d'accorder leur soutien bénévole.



« Nous ne prenons pas les règlements à la légère.
Nous ne l'avons jamais fait et nous ne le ferons jamais Les membres du personnel du CN au Canada et aux États-Unis suivent à la lettre la réglementation su la sécurité ferroviaire, les règles d'exploitation et les règles relatives au temps de travail et de repos. »

Sean Finn Vice-président exécutif Service corporatifs et chef des Affaires juridiques

CANADA

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Les activités ferroviaires canadiennes du CN sont régies, en matière de réglementation économique, par l'Office des transports du Canada (OTC). L'OTC offre certains recours en matière de prix et de service, comme les prix de ligne concurrentiels et l'interconnexion obligatoire. Il réglemente aussi le tarif maximum pour le transport des céréales, les frais relatifs aux services connexes et les différends relatifs au bruit. De plus, certaines opérations commerciales doivent faire l'objet d'approbations réglementaires préalables.

RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La réglementation sur la sécurité ferroviaire au Canada repose principalement sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui relève de Transports Canada. De plus, Transports Canada mène des activités de recherche et de développement destinées à améliorer la sécurité ferroviaire et collabore étroitement avec le secteur ferroviaire en établissant des normes applicables aux voies, au matériel et au transport des matières dangereuses. Au Canada, la sécurité du personnel des chemins de fer est également réglementée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada.

RÈGLES D'EXPLOITATION

Tous les trois ans, chaque membre du personnel du CN responsable de l'exploitation des trains et des locomotives reçoit une formation et une évaluation sur le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour veiller à se conformer en tous points et en tout temps à ces règles.

RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS

Ces règles à l'intention des membres du personnel d'exploitation (équipes de trains) définissent les exigences relatives aux heures de travail et de repos au Canada pour faire en sorte qu'ils puissent rester alertes durant tout leur quart de travail. Le Programme général de gestion de la fatigue du CN propose des stratégies et un cadre permettant de traiter les questions ayant trait à la fatigue du personnel en milieu de travail.

UN CADRE RÉGLEMENTAIRE SOLIDE



ÉTATS-UNIS

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Les activités ferroviaires du CN aux États-Unis sont régies, en matière de réglementation économique, par le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis. Le STB a compétence sur les questions de prix et de service et sur les restructurations dans le secteur ferroviaire (fusions ainsi que vente, construction et abandon de lignes).

RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Aux États-Unis, la *Federal Railroad Administration* (FRA) applique la réglementation sur la sécurité ferroviaire en s'appuyant principalement sur la *Federal Railroad Safety Act*. La FRA collabore étroitement avec le secteur ferroviaire concernant diverses questions de sécurité, par l'entremise du *Rail Safety Advisory Committee*.

RÈGLES D'EXPLOITATION

Tous les trois ans, chaque membre du personnel du CN responsable de l'exploitation des trains et des locomotives reçoit une formation et une évaluation sur le règlement d'exploitation des États-Unis (*U.S. Operating Rules*) pour veiller à se conformer en tous points et en tout temps à ces règles.

RÈGLES RELATIVES AU TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS

Les membres du personnel, tels les mécaniciens de locomotive, les chefs de train et les répartiteurs, sont régis par la loi fédérale sur les heures de service. Appliquée par la FRA, cette loi établit les limites précises quant au nombre d'heures de travail que les membres du personnel peuvent effectuer par jour et fournit des directives quant aux périodes de repos à observer. Les ententes sur la rémunération horaire que le CN a conclues avec les syndicats du personnel itinérant (des ententes uniques dans le secteur ferroviaire) offrent aux employés un temps de repos adéquat et une meilleure qualité de vie.



Robert Pace, D. COMM. président du Conseil

Le CN est résolu à respecter les normes les plus élevées qui soient en matière de pratiques de gouvernance. Cet engagement à l'égard d'une bonne gouvernance se manifeste par nos efforts en vue d'améliorer sans cesse nos politiques et nos pratiques et de renforcer notre culture d'intégrité et notre éthique commerciale. Nous avons fait preuve d'avant-gardisme en adoptant un grand nombre de structures de gouvernance et en apportant des innovations aux processus en vue de faire partie des chefs de file nord-américains sur le plan de la gouvernance d'entreprise, notamment :

- Un manuel de gouvernance exhaustif accessible au public sur notre site Web;
- Un Conseil composé de dix membres indépendants (sur 11) et d'un président indépendant;
- Une conformité volontaire précoce à la loi Sarbanes-Oxley de 2002 des États-Unis;
- Une politique de vote à la majorité des administrateurs;
- Des exigences en matière d'actionnariat pour les administrateurs et le présidentdirecteur général applicables au-delà de la fin de leur mandat;
- Une marche à suivre approfondie pour l'évaluation de la performance des administrateurs et du président;
- Une politique sur la diversité qui vise à ce qu'au moins un tiers des postes d'administrateur soient occupés par des femmes d'ici à 2017;
- Une grille de compétences aux fins de sélection des membres du Conseil;
- Des mécanismes permettant au personnel et à d'autres parties de signaler en toute confidentialité leurs préoccupations relativement à la comptabilité, aux vérifications ou à l'éthique commerciale;
- Un code de conduite régissant et établissant les normes de comportement que l'on attend du personnel.

UN ENGAGEMENT ENVERS LA BONNE GOUVERNANCE D'ENTREPRISE



Le CN est reconnu comme un chef de file par des autorités et des experts respectés en matière de gouvernance. Le CN figure sur plusieurs indices de responsabilité sociale à l'échelle canadienne et mondiale, ce qui témoigne de sa solide performance dans un large éventail de pratiques environnementales, sociales et en matière de gouvernance. Le CN a, entre autres, été sélectionné pour l'excellence de ses initiatives environnementales, de son incidence sur les collectivités, du traitement de son personnel, et de sa gestion de la chaîne d'approvisionnement. Également, le CN n'hésite pas à divulguer des renseignements sur sa gestion et sa performance sur le plan environnemental et social, ainsi qu'en matière de gouvernance. Aujourd'hui, les investisseurs reconnaissent que la réussite à long terme du CN est étroitement liée à sa contribution à un avenir durable.

Le CN vise à créer un cadre de gouvernance d'entreprise qui soit cohérent et intégré, tout en favorisant l'esprit d'innovation chez les membres du personnel et de la direction. Nous sommes très fiers des bons résultats obtenus en matière de gouvernance d'entreprise, ainsi que des prix et de la reconnaissance que nous avons reçus dans ce domaine.





RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES



			2013					2014		
	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice
Produits d'exploitation	2 466	2 666	2 698	2 745	10 575	2 693	3 116	3 118	3 207	12 134
Charges d'exploitation										
Main-d'œuvre et avantages sociaux	569	498	521	594	2 182	587	560	580	592	2 319
Services acquis et matières	328	341	318	364	1 351	388	390	378	442	1 598
Carburant	405	402	390	422	1 619	468	484	446	448	1 846
Amortissement	235	250	241	254	980	256	257	258	279	1 050
Location de matériel	68	68	68	71	275	77	84	83	85	329
Risques divers et autres	81	65	76	73	295	97	83	87	101	368
Total – Charges d'exploitation	1 686	1 624	1 614	1 778	6 702	1 873	1 858	1 832	1 947	7 510
Bénéfice d'exploitation	780	1 042	1 084	967	3 873	820	1 258	1 286	1 260	4 624
Intérêts débiteurs	(89)	(88)	(89)	(91)	(357)	(92)	(91)	(94)	(94)	(371
Autres produits	42	28	5	(2)	73	94	2	(2)	13	107
Bénéfice avant les impôts sur les bénéfices	733	982	1 000	874	3 589	822	1 169	1 190	1 179	4 360
Charge d'impôts sur les bénéfices	(178)	(265)	(295)	(239)	(977)	(199)	(322)	(337)	(335)	(1 193
Bénéfice net	555	717	705	635	2 612	623	847	853	844	3 167
Bénéfice par action (en dollars)										
De base	0,65	0,85	0,84	0,76	3,10	0,75	1,03	1,04	1,04	3,86
Dilué	0,65	0,84	0,84	0,76	3,09	0,75	1,03	1,04	1,03	3,85
Nombre moyen pondéré d'actions (en mi	illions)									
En circulation	853,4	846,1	839,3	833,8	843,1	828,0	821,8	817,0	813,0	819,9

non vérifié en millions de dollars								
		;	2013				2014	
	TR1	TR2	TR3	TR4	TR1	TR2	TR3	TR4
Actif								
Actif à court terme								
Trésorerie et équivalents	128	87	182	214	198	127	176	52
Liquidités et équivalents de trésorerie soumis à restrictions	512	497	529	448	471	468	467	463
Débiteurs	900	876	868	815	899	925	939	928
Matières et fournitures	289	330	317	274	331	355	372	335
Impôts reportés et à recouvrer	75	34	74	137	162	74	72	163
Autres	95	81	67	89	117	93	82	125
Total – Actif à court terme	1 999	1 905	2 037	1 977	2 178	2 042	2 108	2 066
Immobilisations	24 733	25 305	25 383	26 227	26 643	26 478	27 410	28 514
Actif relatif aux régimes de retraite 1)	5	79	123	1 662	1 784	1 827	1 867	882
Actif incorporel et autres actifs 1)	255	256	254	297	288	287	288	330
Total – Actif	26 992	27 545	27 797	30 163	30 893	30 634	31 673	31 792
Passif et avoir des actionnaires								
Passif à court terme								
Créditeurs et autres	1 332	1 469	1 499	1 477	1 547	1 601	1 718	1 657
Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an	1 466	1 322	1 488	1 021	912	621	485	544
Total – Passif à court terme	2 798	2 791	2 987	2 498	2 459	2 222	2 203	2 201
Impôts reportés	5 700	5 867	5 884	6 537	6 748	6 709	6 920	6 902
Autres passifs et crédits reportés	778	767	760	815	757	776	893	704
Régimes de retraite et d'avantages								
complémentaires de retraite	659	594	589	541	546	544	554	650
Dette à long terme	5 945	6 141	6 010	6 819	7 287	7 040	7 356	7 865
Avoir des actionnaires								
Actions ordinaires 2)	3 872	3 847	3 818	3 795	3 773	3 752	3 740	3 718
Surplus d'apport ²⁾	216	216	218	220	221	223	225	439
Autre perte globale cumulée	(3 187)	(3 094)	(3 080)	(1 850)	(1 768)	(1 806)	(1 699)	(2 427)
Bénéfices non répartis	10 211	10 416	10 611	10 788	10 870	11 174	11 481	11 740
Total – Avoir des actionnaires	11 112	11 385	11 567	12 953	13 096	13 343	13 747	13 470
Total – Passif et avoir des actionnaires	26 992	27 545	27 797	30 163	30 893	30 634	31 673	31 792

¹⁾ La Compagnie a reclassé certains montants du poste Actif incorporel et autres actifs au poste Actif relatif aux régimes de retraite pour respecter la présentation adoptée en 2014.

²⁾ La Compagnie a reclassé certains montants des exercices 2013 et 2014 du poste Actions ordinaires au poste Surplus d'apport pour respecter la présentation adoptée en 2014 (pour plus de renseignements, consultez nos rapports intermédiaires de 2015 à l'adresse www.cn.ca/fr/investisseurs).

non vérifié,	sauf les	données	annuelles
en millions	de dolla	rc	

			2013					2014		
	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice
Activités d'exploitation										
Bénéfice net	555	717	705	635	2 612	623	847	853	844	3 167
Rajustements visant à rapprocher le bénéfice net des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation :										
Amortissement	235	250	241	254	980	256	257	258	279	1 050
Impôts reportés	83	73	13	162	331	95	53	67	201	416
Gain sur la cession d'immobilisations	(40)	(29)	_	-	(69)	(80)	-	-	-	(80)
Variation des actifs et des passifs d'exploitation :										
Débiteurs	(59)	39	(3)	55	32	(52)	(47)	26	14	(59)
Matières et fournitures	(57)	(38)	11	46	(38)	(54)	(27)	(11)	41	(51)
Créditeurs et autres	(321)	118	57	(99)	(245)	(47)	143	100	(196)	_
Autres actifs à court terme	(3)	14	17	(15)	13	(13)	24	13	(19)	5
Régimes de retraite et autres, nets	(72)	(81)	25	60	(68)	(83)	23	22	(29)	(67)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	321	1 063	1 066	1 098	3 548	645	1 273	1 328	1 135	4 381
Activités d'investissement										
Acquisitions d'immobilisations	(228)	(418)	(539)	(788)	(1 973)	(248)	(482)	(620)	(947)	(2 297)
Cession d'immobilisations	52	_	_	_	52	97	_	76	_	173
Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions	9	15	(32)	81	73	(23)	3	1	4	(15)
Autres, nets	6	(8)	(8)	6	(4)	_	(15)	(9)	(13)	(37)
Flux de trésorerie nets utilisés par les activités d'investissement	(161)	(411)	(579)	(701)	(1 852)	(174)	(494)	(552)	(956)	(2 176)

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ÉTAT CONSOLIDÉ TRIMESTRIEL DES FLUX DE TRÉSORERIE (SUITE)

2013 - 2014

non vérifié, sauf les données annuelles en millions de dollars										
			2013					2014		
	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice
Activités de financement										
Émission de dette	505	_	210	867	1 582	347	_	_	675	1 022
Remboursement de dette	(740)	(156)	(104)	(413)	(1 413)	(456)	(117)	(222)	(27)	(822
Émission nette (remboursement net) de papier commercial	566	(15)	58	(341)	268	189	(180)	64	(350)	(277
Émission d'actions ordinaires découlant de la levée d'options d'achat d'actions et avantages fiscaux excédentaires connexes réalisés	14	9	5	3	31	7	6	11	6	30
Rachat d'actions ordinaires	(361)	(351)	(383)	(305)	(1 400)	(365)	(347)	(383)	(410)	(1 505
Dividendes versés	(183)	(182)	(180)	(179)	(724)	(206)	(206)	(204)	(202)	(818
Flux de trésorerie nets utilisés par les activités de financement	(199)	(695)	(394)	(368)	(1 656)	(484)	(844)	(734)	(308)	(2 370
Effet des fluctuations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents libellés en dollars US	12	2	2	3	19	(3)	(6)	7	5	:
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents	(27)	(41)	95	32	59	(16)	(71)	49	(124)	(162)
Trésorerie et équivalents au début de la période	155	128	87	182	155	214	198	127	176	214
Trésorerie et équivalents à la fin de la période	128	87	182	214	214	198	127	176	52	52
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie	••••••••	•••••	••••••	•	•••••		••••••	•••••	•••••••	***************************************
Encaissements nets provenant de clients et autres	2 509	2 656	2 633	2 842	10 640	2 672	3 060	3 213	3 084	12 029
Paiements nets aux titres suivants :										
Services aux employés, fournisseurs et autres charges	(1 672)	(1 241)	(1 256)	(1 389)	(5 558)	(1 684)	(1 512)	(1 561)	(1 576)	(6 333
Intérêts	(90)	(84)	(85)	(85)	(344)	(105)	(105)	(87)	(112)	(409
Blessures corporelles et autres réclamations	(14)	(14)	(16)	(17)	(61)	(13)	(11)	(14)	(19)	(57
Régimes de retraite	(101)	(109)	(11)	(18)	(239)	(93)	(7)	(6)	(21)	(127
Impôts sur les bénéfices	(311)	(145)	(199)	(235)	(890)	(132)	(152)	(217)	(221)	(722
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	321	1 063	1 066	1 098	3 548	645	1 273	1 328	1 135	4 381

non vérifiées

			2013	}				2014	ļ	
	TR1	TR2	TR3	TR4	Exercice	 TR1	TR2	TR3		Exercice
Produits d'exploitation (en millions de doll	ars\ 1)									
•	•	401	400	F24	1 952	568	F.C.4	F0.4	620	2.254
Produits pétroliers et chimiques	461	481	489	521			564	594	628	2 354
Métaux et minéraux	288	309	332	311	1 240	308	370	388	418	1 484
Produits forestiers	338	361	365	360	1 424	339	393	393	398	1 523
Charbon	170	192	191	160	713	182	201	185	172	740
Produits céréaliers et engrais	408	391	363	476	1 638	431	526	469	560	1 986
Intermodal	556	610	642	621	2 429	621	716	731	680	2 748
Véhicules automobiles	134	149	137	135	555	129	172	160	159	620
Total – Produits marchandises ferroviaires	2 355	2 493	2 519	2 584	9 951	 2 578	2 942	2 920	3 015	11 455
Autres produits d'exploitation	111	173	179	161	624	115	174	198	192	679
Total – Produits d'exploitation	2 466	2 666	2 698	2 745	10 575	 2 693	3 116	3 118	3 207	12 134
Statistiques d'exploitation										
Tonnes-milles brutes (TMB) (en millions)	96 301	101 547	100 321	103 221	401 390	101 476	116 243	115 348	115 698	448 765
Tonnes-milles commerciales (TMC) (en millions)	50 576	52 702	52 188	54 667	210 133	53 334	60 081	58 946	59 777	232 138
Wagons complets (en milliers)	1 231	1 316	1 333	1 310	5 190	1 239	1 463	1 475	1 448	5 625
Milles de parcours (Canada et États-Unis)	20 100	20 000	19 900	20 000	20 000	19 800	19 800	19 600	19 600	19 600
Effectif (à la fin de la période)	23 624	23 925	23 664	23 721	23 721	23 992	24 875	25 032	25 530	25 530
Effectif (moyenne de la période)	23 435	23 926	23 756	23 703	23 705	23 756	24 565	24 915	25 304	24 635

¹⁾ En 2014, certains Autres produits ont été reclassés aux différents groupes marchandises inclus dans les produits marchandises ferroviaires. Cette modification n'a aucune incidence sur les résultats d'exploitation de la Compagnie présentés auparavant, puisque le poste Total – Produits d'exploitation reste inchangé. Les données comparatives de 2013 ont été retraitées pour respecter la présentation adoptée en 2014.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES TRIMESTRIELLES (SUITE)

2013 2014 TR1 TR2 TR3 TR4 Exercice TR1 TR2 TR3 TR4 Exercice **Productivité** Ratio d'exploitation (en %) 68,4 60,9 59,8 64,8 63,4 69,6 59,6 58,8 60,7 61,9 Produits marchandises ferroviaires 4,66 4,83 4,73 4,90 4,95 5,04 par TMC (en cents) 1) 4,73 4,74 4,83 4,93 Produits marchandises ferroviaires par wagon complet (en dollars) 1) 1 913 1 894 1 890 1 973 1 917 2 081 2 011 1 980 2 082 2 036 TMB par effectif moyen (en milliers) 4 109 4 244 4 223 4 335 16 933 4 272 4 732 4 630 4 572 18 217 Charges d'exploitation par TMB (en cents) 1,75 1,60 1,61 1,72 1,67 1,85 1,60 1,59 1,68 1,67 Charges de main-d'œuvre et d'avantages 0,59 0,52 0,58 0,54 0,58 0,50 0,51 sociaux par TMB (en cents) 0,49 0,48 0,52 Carburant diesel consommé (en millions de gallons US) 101,7 103,5 96,8 101,7 403,7 106,9 112,3 108,1 113,2 440,5 Prix moyen du carburant 3,65 (en dollars par gallon US) 3,61 3,43 3.52 3,55 3,95 3.84 3.62 3.48 3.72 TMB par gallon US de carburant consommé 947 981 1 036 1 015 994 949 1 035 1 022 1 019 1 067 Temps de séjour dans les triages (en heures) 17,8 15,0 14,4 16,1 15,8 19,8 16,0 16,9 16,9 15.4 Vitesse des trains (milles par heure) 25,2 27,3 27,8 26,1 26,6 24,0 26,2 26,3 26,1 25,7

Indicateurs de sécurité

Taux de fréquence des blessures										
(par 200 000 heures-personnes) 2)	1,43	1,43	1,72	2,21	1,69	2,09	1,47	2,15	1,55	1,81
Taux d'accidents (par million de trains-milles) 2)	2,41	2,38	1,37	2,31	2,11	2,39	2,42	3,24	2,83	2,73

¹⁾ En 2014, certains Autres produits ont été reclassés aux différents groupes marchandises inclus dans les produits marchandises ferroviaires. Cette modification n'a aucune incidence sur les résultats d'exploitation de la Compagnie présentés auparavant, puisque le poste Total – Produits d'exploitation reste inchangé. Les données comparatives de 2013 ont été retraitées pour respecter la présentation adoptée en 2014.

²⁾ Selon les critères de divulgation de la Federal Railroad Administration (FRA)

non vérifié en millions de dollars, sauf les données relatives aux actions

Mesures de la performance rajustées	Exercice terminé le 31 décembre	2010	2011	2012	2013	2014
Bénéfice net tel que déclaré		2 104	2 457	2 680	2 612	3 167
Rajustements :						
Autres produits		(152)	(348)	(281)	(69)	(80)
Charge d'impôts sur les bénéfices		21	85	57	39	8
Bénéfice net rajusté		1 973	2 194	2 456	2 582	3 095
Bénéfice de base par action tel que déclaré		2,26	2,72	3,08	3,10	3,86
Incidence des rajustements, par action		(0,14)	(0,29)	(0,26)	(0,03)	(0,09)
Bénéfice de base par action rajusté		2,12	2,43	2,82	3,07	3,77
Bénéfice dilué par action tel que déclaré		2,24	2,70	3,06	3,09	3,85
Incidence des rajustements, par action		(0,14)	(0,29)	(0,25)	(0,03)	(0,09)
Bénéfice dilué par action rajusté		2,10	2,41	2,81	3,06	3,76

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010, la Compagnie a déclaré un bénéfice net rajusté de 1 973 M\$, ou 2,10 \$ par action après dilution. Les données rajustées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 excluent un gain de 152 M\$, ou 131 M\$ après impôts (0,14 \$ par action après dilution), sur la cession de la subdivision d'Oakville.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011, la Compagnie a déclaré un bénéfice net rajusté de 2 194 M\$, ou 2,41 \$ par action après dilution. Les données rajustées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011 excluent un gain de 288 M\$, ou 254 M\$ après impôts (0,28 \$ par action après dilution), sur la cession d'un tronçon de la subdivision de Kingston, ainsi que de la voie et du chemin de roulement, et de certaines ententes visant les voyageurs; et un gain de 60 M\$, ou 38 M\$ après impôts (0,04 \$ par action après dilution), sur la cession de la majeure partie des actifs de l'IC RailMarine Terminal Company. Les données rajustées excluent aussi une charge nette d'impôts reportés de 40 M\$ (0,04 \$ par action après dilution) découlant de l'adoption de taux d'impôts étatiques sur les sociétés révisés et d'autres révisions législatives en matière d'impôt étatique, ainsi qu'un recouvrement d'impôts de 11 M\$ (0,01 \$ par action après dilution) lié à l'attribution de certains coûts du carburant à diverses filiales en propriété exclusive au cours de périodes antérieures.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012, la Compagnie a déclaré un bénéfice net rajusté de 2 456 M\$, ou 2,81 \$ par action après dilution. Les données rajustées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012 excluent un gain de 281 M\$, ou 252 M\$ après impôts (0,29 \$ par action de base ou 0,28 \$ par action après dilution), sur la cession d'un tronçon de la subdivision de Bala et d'un tronçon de la subdivision d'Oakville, ainsi que de la voie et du chemin de roulement, et de certaines ententes visant les voyageurs, ainsi qu'une charge nette d'impôts sur les bénéfices de 28 M\$ (0,03 \$ par action après dilution), composée d'une charge d'impôts sur les bénéfices de 35 M\$ découlant de l'augmentation des taux provinciaux d'impôts sur les sociétés, compensée en partie par un recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 7 M\$ découlant de la restructuration du capital d'un investissement à l'étranger.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013, la Compagnie a déclaré un bénéfice net rajusté de 2 582 M\$, ou 3,06 \$ par action après dilution. Les données rajustées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013 excluent un gain de 29 M\$, ou 18 M\$ après impôts (0,02 \$ par action après dilution), sur l'échange de servitudes perpétuelles d'exploitation ferroviaire, y compris d'actifs de voie et de chemin de roulement, sur des voies ferrées spécifiques, et un gain de 40 M\$, ou 36 M\$ après impôts (0,04 \$ par action après dilution), sur la cession d'un tronçon de la subdivision d'Oakville ainsi que de la voie et du chemin de roulement, et de certaines ententes visant les voyageurs. Les données rajustées excluent aussi une charge d'impôts sur les bénéfices de 24 M\$ (0,03 \$ par action après dilution) en raison d'une augmentation des taux provinciaux d'impôts sur les sociétés.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2014, la Compagnie a déclaré un bénéfice net rajusté de 3 095 M\$, ou 3,76 \$ par action après dilution. Les données rajustées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2014 excluent un gain de 80 M\$, ou 72 M\$ après impôts (0,09 \$ par action après dilution), sur la cession de la subdivision de Deux-Montagnes, y compris le tunnel du Mont-Royal, ainsi que la voie et le chemin de roulement.

Se reporter à la mise en garde au sujet des mesures de calcul non conformes aux PCGR à la page 153.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA RAPPROCHEMENT DE MESURES DE CALCUL NON CONFORMES AUX PCGR (SUITE)

2010 - 2014

non vérifié

Exercice terminé le 31 décembre 2010 Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation 2 999	Flux de trésorerie disponibles (en millions de dollar						
Flux de trésorerie nets utilisés par les activités d'investissement 1616 Flux de trésorerie nets générés, avant les activités de financement 1616 Rajustements: Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions - Variation de la titrisation des débiteurs 2 Flux de trésorerie disponibles 1618 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 3 1,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté 36,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté sous forme de multiple (frois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 20 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 20 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 20 Epitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (a) l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté 3 886	riux de tresorerie disponibles (en millions de dollar		2010	2011	2012	2013	2014
Flux de trésorerie nets générés, avant les activités de financement 1616	Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	on	2 999	2 976	3 060	3 548	4 381
Rajustements: Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions - Variation de la titrisation des débiteurs 2 Flux de trésorerie disponibles 1 618 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis ri 35,0 Ajouter: Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation de solution-exploitation de solut	Flux de trésorerie nets utilisés par les activités d'investisser	nent	(1 383)	(1 729)	(1 421)	(1 852)	(2 176)
Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions Variation de la titrisation des débiteurs 2 Flux de trésorerie disponibles 1 618 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) 31 décembre 2010 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis 10 Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 20 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté 8 36,8 Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 20 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 20 Espécifice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (a l'exclusion des Autres produits) Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté 3 886	Flux de trésorerie nets générés, avant les activités de	e financement	1 616	1 247	1 639	1 696	2 205
Variation de la titrisation des débiteurs Flux de trésorerie disponibles Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis ¹⁰ Ratio capitaux empruntés/capitaux investis ¹⁰ Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation ²⁰ 1,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté 36,8 Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté	Rajustements :						
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre Capitaux empruntés Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) 3 886 BAIIA rajusté 3 1886	Variation des liquidités et des équivalents de trésorerie s	soumis à restrictions	-	499	22	(73)	15
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajustés (en %) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis ¹¹ 35,0 Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation ²¹ 1,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés 6 071 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation ²¹ 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté	Variation de la titrisation des débiteurs		2	-	-	_	-
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis 1) 35,0 Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 1,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté 36,8 Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés 6 071 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté 3 886	Flux de trésorerie disponibles		1 618	1 746	1 661	1 623	2 220
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis 1) Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre Capitaux empruntés 6 071 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté	Ratio capitaux empruntés/capitaux investis raju	ustés (en %)					
Ajouter : Effet de la valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 1,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés 7 de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté 3 3 886		31 décembre	2010	2011	2012	2013	2014
en vertu de contrats de location-exploitation 2) 1,8 Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté Batio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés 6 071 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAIIA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté 3 886	Ratio capitaux empruntés/capitaux investis 1)		35,0	38,1	38,5	37,7	38,4
Ratio capitaux empruntés rajustés/BAllA rajusté sous forme de multiple (fois) Douze mois terminés le 31 décembre 2010 Capitaux empruntés 6 071 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAllA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAllA rajusté 3 886			1,8	1,9	1,9	1,7	1,7
Capitaux empruntés6 071Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2)494Capitaux empruntés rajustés6 565Bénéfice d'exploitation3 024Ajouter : Amortissement834BAllA (à l'exclusion des Autres produits)3 858Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation28BAllA rajusté3 886	Ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté		36,8	40,0	40,4	39,4	40,1
Capitaux empruntés 6 071 Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAllA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAllA rajusté 3 886	Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté	é sous forme de multiple (fois)					
Ajouter : Valeur actuelle des engagements en vertu de contrats de location-exploitation 2)494Capitaux empruntés rajustés6 565Bénéfice d'exploitation3 024Ajouter : Amortissement834BAIIA (à l'exclusion des Autres produits)3 858Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation28BAIIA rajusté3 886	E	ouze mois terminés le 31 décembre	2010	2011	2012	2013	2014
de contrats de location-exploitation 2) 494 Capitaux empruntés rajustés 6 565 Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAllA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAllA rajusté 3 886	Capitaux empruntés		6 071	6 576	6 900	7 840	8 409
Bénéfice d'exploitation 3 024 Ajouter : Amortissement 834 BAllA (à l'exclusion des Autres produits) 3 858 Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAllA rajusté 3 886			494	542	559	570	607
Ajouter : Amortissement834BAIIA (à l'exclusion des Autres produits)3 858Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation28BAIIA rajusté3 886	Capitaux empruntés rajustés		6 565	7 118	7 459	8 410	9 016
BAllA (à l'exclusion des Autres produits) Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAllA rajusté 3 886	Bénéfice d'exploitation		3 024	3 296	3 685	3 873	4 624
Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de location-exploitation 28 BAIIA rajusté 3 886	Ajouter : Amortissement		834	884	924	980	1 050
BAllA rajusté 3 886	BAIIA (à l'exclusion des Autres produits)		3 858	4 180	4 609	4 853	5 674
.,	Ajouter : Intérêts implicites afférents aux contrats de locat	ion-exploitation	28	30	29	28	28
Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sous forme de multiple 1,69	BAIIA rajusté		3 886	4 210	4 638	4 881	5 702
	Ratio capitaux empruntés rajustés/BAIIA rajusté sou	s forme de multiple	1,69	1,69	1,61	1,72	1,58

¹⁾ Le ratio capitaux empruntés/capitaux investis représente la dette à long terme totale plus la tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an, divisée par la somme de la dette totale et de l'avoir des actionnaires.

²⁾ Les engagements en vertu de contrats de location-exploitation ont été actualisés à l'aide du taux d'intérêt implicite de la Compagnie pour chaque période présentée. Se reporter à la mise en garde au sujet des mesures de calcul non conformes aux PCGR à la page 153.



Camion lourd : Un camion dont le poids brut est supérieur ou égal à 14 970 kg (33 001 lb). Le poids brut correspond au poids du véhicule vide auquel on ajoute le poids de la charge maximale prévue.

GLOSSAIRE

Classe I : Un chemin de fer de classe I aux États-Unis ou un chemin de fer de classe I (également transporteur ferroviaire de classe I) au Canada est un chemin de fer marchandises de première importance, selon un classement établi d'après les produits d'exploitation annuels. Les chemins de fer moins importants sont classés comme des chemins de fer de classe II et de classe III. Les produits d'exploitation correspondant à chacune des classes sont rajustés annuellement en fonction de l'inflation. En 2013, le seuil pour un chemin de fer de classe I était de 467 M\$ US (source : AAR).

CN: Appellation commerciale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CCFNC) et ses filiales ferroviaires actives.

Demande avec court préavis : Mesure la performance en matière de satisfaction de l'ensemble des demandes de wagons des clients du secteur des marchandises en dehors du cycle de commande normal.

Efficacité énergétique : Ce terme fait référence à l'efficacité avec laquelle l'énergie est utilisée dans un but donné. Ainsi, offrir un niveau de service semblable (ou supérieur) en consommant moins d'énergie par unité est considéré comme une amélioration sur le plan de l'efficacité énergétique. L'efficacité énergétique est exprimée en unités d'énergie comme les unités thermiques britanniques (BTU), les gigajoules (GJ), les mégajoules (MJ), les kilocalories (kcal) ou les kilowatts-heures (kWh).



Engin TEST : Un engin TEST est une voiture-coach modifiée qui renferme des instruments à la fine pointe de la technologie capables d'analyser la voie et de déceler les imperfections dans sa structure ainsi que de mesurer l'usure des rails au moyen de caméras vidéo, de lasers, de capteurs électroniques, de simulateurs et d'ordinateurs parlants.

Envois interréseaux : Les envois interréseaux sont ceux qui exigent la contribution de plus d'un chemin de fer depuis leur point d'origine jusqu'à leur destination.

Intensité des gaz à effet de serre : Au CN, l'intensité des gaz à effet de serre fait référence au nombre de tonnes d'équivalent CO₂ par million de TMB.

Intensité énergétique : Quantité d'énergie utilisée par unité d'activité. Les éléments mesurés comprennent notamment les ménages, la surface utile, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres.

Limites de manœuvres interréseaux : Un chemin de fer peut proposer un prix pour un envoi provenant du réseau d'un autre chemin de fer et qui ne dépasse pas une distance précise d'un point d'échange. En 2014, le gouvernement du Canada a augmenté la limite de manœuvres interréseaux à 160 kilomètres en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. La limite demeure à 30 kilomètres dans le reste du pays.

Marchandises dangereuses: Selon l'article 1.4 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses du Canada, les marchandises dangereuses correspondent aux substances suivantes: explosifs, gaz, liquides inflammables et combustibles, solides inflammables, substances comburantes, peroxydes organiques, substances toxiques et substances infectieuses, substances nucléaires, substances corrosives, et produits, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement. Aux États-Unis, le Règlement sur les marchandises dangereuses du Department of Transport définit une matière dangereuse comme une substance ou un produit qui, en transport commercial, pourrait présenter un risque inacceptable pour la santé, la sécurité et les biens selon le Secretary of Transportation, et qui a été désigné comme tel.

Mouvement de lacet : Terme propre à l'exploitation ferroviaire décrivant le mouvement d'oscillation ou de balancement des roues d'un wagon sur la largeur des rails.

Performance dans la mise en place des wagons céréaliers : Mesure la performance en ce qui a trait à la livraison des wagons demandés par les clients du secteur céréalier le jour promis.

Plan d'acheminement : Plan de parcours détaillé, établi pour chaque envoi transporté sur les lignes du CN et des chemins de fer correspondants. On y indique les points par lesquels l'envoi doit passer et l'heure d'arrivée prévue au point de destination.



Rendement du carburant : Le rendement que l'on obtient pour une unité de carburant consommée, par exemple des milles par gallon (MPG) ou des litres par 100 kilomètres (l/100 km) dans le cas des automobiles ou des tonnes-milles (tonnes-kilomètres) de marchandises dans le cas des trains.

Respect des délais d'exécution des manœuvres : Mesure de la performance en matière d'exécution des manœuvres aux installations du client dans les délais établis.

Restauration environnementale : Élimination des polluants ou des contaminants qui se sont retrouvés dans le sol, les eaux souterraines ou les eaux de surface, afin de protéger la santé humaine et l'environnement.

Taux hebdomadaire d'exécution des demandes de wagons pour les marchandises : Mesure de la performance en matière de satisfaction des demandes des clients du secteur des marchandises en fonction du nombre de wagons mis en place et disponibles au cours de la semaine promise.

Temps de séjour dans les triages: Mesure du temps moyen, en heures, pendant lequel un wagon se trouve dans le terminal indiqué. La mesure commence au moment de la libération du wagon par le client, de la réception interréseaux du wagon ou de l'arrivée du train, et se termine lorsque le wagon est mis en place à l'embranchement du client (mis à disposition ou en attente), est livré ou offert à l'autre réseau, ou lors du départ du train. Les wagons traversant les terminaux dans des trains directs, les wagons entreposés ou avariés et les wagons affectés à l'entretien de la voie sont exclus de ce calcul.



Tonnes-milles brutes (TMB) : Mesure du déplacement d'une tonne de marchandises ou de matériel sur une distance d'un mille.

Tonnes-milles brutes en fonction du total des HP : Mesure qui représente le nombre de tonnes-milles brutes remorquées dans des trains réseau en fonction du total des HP. Il s'agit d'une importante mesure de l'utilisation des locomotives de grande puissance.

Tonnes-milles brutes par train-mille : Mesure qui permet de surveiller l'efficacité et la productivité d'un train; elle est calculée en établissant la moyenne des tonnes remorquées par train réseau.

Vitesse des wagons : Indicateur qui permet de déterminer le nombre moyen de milles par jour parcourus par les wagons en service, chargés ou vides, sur les voies, y compris les wagons réseau, les wagons étrangers et les wagons de particuliers, ce qui fournit une mesure de la fluidité et de l'efficience du réseau.

Vitesse moyenne des trains: Mesure, exprimée en milles à l'heure, de la fluidité et de la productivité du réseau, représentant le transport de ligne entre les terminaux. On obtient la vitesse moyenne en divisant le nombre de trains-milles par le total des heures d'exploitation, sans tenir compte des trains en triage et des trains locaux, des trains voyageurs, des trains affectés à l'entretien de la voie ni du temps en terminal.

Wagons manœuvrés par heure : Indicateur qui permet d'évaluer le nombre de wagons qui arrivent à un terminal, divisé par le total des heures travaillées par les équipes du terminal, ce qui fournit une évaluation de l'efficacité du triage.

AVIS AUX ACTIONNAIRES ET AUX INVESTISSEURS

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Société de fiducie Computershare du Canada

Bureaux à:

Montréal (Québec); Toronto (Ontario); Calgary (Alberta); Vancouver (Colombie-Britannique)

Téléphone: 1 800 564-6253

www.centredesinvestisseurs.com/service

COAGENT DES TRANSFERTS ET COAGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Computershare Trust Company, N.A.

À l'attention de : Stock Transfer Department

Livraison « jour suivant »:

250 Royall Street, Canton, Massachusetts 02021

Livraison par courrier ordinaire :

P.O. Box 43078, Providence, Rhode Island 02940-3070 Téléphone : 303 262-0600 ou 1 800 962-4284

SERVICES AUX ACTIONNAIRES

Les actionnaires désirant des renseignements sur leurs actions doivent s'adresser à la :

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE COMPUTERSHARE DU CANADA

Services aux actionnaires 100 University Avenue, 8e étage Toronto (Ontario) M5J 2Y1

Téléphone : 1 800 564-6253 www.computershare.com

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Janet Drysdale

Vice-présidente Relations avec les investisseurs

Téléphone : 514 399-0052 Télécopieur : 514 399-5985 Courriel : investor.relations@cn.ca

Paul Butcher

Directeur principal Relations avec les investisseurs

Téléphone : 514 399-4654 Télécopieur : 514 399-5985 Courriel : investor.relations@cn.ca

ADRESSE POSTALE

Relations avec les investisseurs du CN 935, rue de La Gauchetière Ouest, 16e étage Montréal (Québec) H3B 2M9

WWW.CN.CA/FR/INVESTISSEURS

L'objectif de la Compagnie est de fournir de l'information significative et pertinente reflétant sa situation financière et ses résultats d'exploitation. Dans certains cas, la Compagnie peut faire référence à certaines mesures de calcul non conformes aux PCGR qui, selon l'avis de la direction, sont des mesures utiles de la performance. De plus, certaines données statistiques sont établies à partir des données estimées alors connues et elles peuvent être modifiées lorsque de l'information plus complète devient disponible. Il est conseillé au lecteur de prendre connaissance de toute l'information qui se trouve dans le présent guide de concert avec les États financiers consolidés, les Notes afférentes et le Rapport de gestion annuels et intermédiaires de la Compagnie.

Dans le présent guide, la Compagnie fait référence à des mesures de calcul non conformes aux PCGR qui ne sont pas définies de façon normalisée en vertu des PCGR aux États-Unis; il se peut donc qu'elles ne soient pas comparables aux mesures semblables présentées par d'autres sociétés et, par conséquent, elles ne devraient pas être considérées isolément. La direction est d'avis que les mesures de calcul non conformes aux PCGR telles que le bénéfice net rajusté et le bénéfice par action rajusté sont des mesures utiles de calcul de la performance qui peuvent faciliter les comparaisons entre les périodes, puisqu'elles excluent des éléments qui ne résultent pas nécessairement des activités quotidiennes de la Compagnie et qui pourraient fausser l'analyse des tendances au chapitre de la performance économique. Toutefois, l'exclusion de tels éléments dans le bénéfice net rajusté et le bénéfice par action rajusté ne signifie pas qu'ils sont nécessairement non récurrents. La Compagnie estime que les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure utile de la performance puisqu'ils démontrent la capacité de la Compagnie de générer des flux de trésorerie pour des obligations de dette et à des fins discrétionnaires, telles que le versement de dividendes et les occasions stratégiques. Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas définis de façon normalisée en vertu des PCGR et peuvent, par conséquent, ne pas être comparables aux mesures semblables présentées par d'autres sociétés. La Compagnie définit les flux de trésorerie disponibles comme la différence entre les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation et les flux de trésorerie nets utilisés par les activités d'investissement, rajustés pour tenir compte des variations des liquidités et des équivalents de trésorerie soumis à restrictions et de l'incidence des principales acquisitions, s'il y a lieu. Les données relatives aux flux de trésorerie disponibles des exercices précédents ont été retraitées aux fins de comparaison. De plus, la Compagnie est d'avis que le ratio capitaux empruntés/capitaux investis rajusté constitue une mesure utile de la solvabilité, car il reflète le levier financier réel de la Compagnie. De même, le ratio capitaux empruntés rajustés/bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices et amortissement (BAIIA) rajusté exprimé sous forme de multiple est une autre mesure utile de la solvabilité parce qu'il reflète la capacité de la Compagnie à faire face à ses obligations du service de la dette. La Compagnie exclut les Autres produits de son calcul du BAIIA. Un rapprochement des mesures de calcul non conformes aux PCGR utilisées dans le présent guide et des mesures comparables en vertu des PCGR aux États-Unis est présenté aux pages 146 et 147 du présent document.

Restez branchés avec le CN:



facebook.com/CNrail



linkedin.com/company/cn



twitter.com/CN Comm

Le *Guide de l'investisseur* du CN 2015 est imprimé sur du papier Rolland Opaque 30, contenant 30 % de fibres postconsommation; il porte l'ÉcoLogo, est traité sans chlore et est certifié FSC®.

Imprimé au Canada.









