



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

2023

NOTICE ANNUELLE

Le 31 janvier 2024

TABLE DES MATIÈRES

NOTICE ANNUELLE	Rapport de gestion (déposé le 31 janvier 2024)
RUBRIQUE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
RUBRIQUE 2 CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ	2
2.1 Constitution de l'émetteur	2
2.2 Filiales	2
RUBRIQUE 3 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ	3
3.1 Les trois dernières années	3
3.2 Vue d'ensemble de la stratégie	16 9-12
RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	16
4.1 Aperçu	16
4.2 Groupes marchandises	17 23-29
4.3 Situation concurrentielle	17 66
4.4 Main-d'œuvre	17 7-8
4.5 Politiques sociales	17
4.6 Réglementation	19 68-70
4.7 Questions environnementales	27 66-67
4.8 Questions juridiques	28
4.9 Actifs incorporels	29
4.10 Facteurs de risque	29 54-56, 66-74
RUBRIQUE 5 DIVIDENDES	29
RUBRIQUE 6 DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL	29
6.1 Description générale de la structure du capital	29
6.2 Restrictions relatives à la propriété des actions	30
6.3 Cotes des titres d'emprunt	31
RUBRIQUE 7 AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES	32
RUBRIQUE 8 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	33
8.1 Cours et volume des transactions	33
8.2 Placements antérieurs	34
RUBRIQUE 9 ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	35
9.1 Administrateurs	35
9.2 Information sur le Comité d'audit	36
9.3 Membres de la haute direction	40
9.4 Interdictions d'opérations, faillites, amendes ou sanctions	42
RUBRIQUE 10 INTÉRÊT DE LA DIRECTION ET D'AUTRES PERSONNES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	43
RUBRIQUE 11 INTÉRÊT DES EXPERTS	43
RUBRIQUE 12 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	43
ANNEXE A – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT	44

RUBRIQUE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Sauf indication contraire dans la présente Notice annuelle (Notice), les renseignements contenus aux présentes sont en date du 31 décembre 2023. Toute référence faite aux « dollars » ou au symbole « \$ » dans la présente Notice vise des dollars canadiens et toute l'information financière fournie dans les présentes est établie conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis, sauf indication contraire.

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

Certains énoncés contenus dans la présente Notice ou intégrés par renvoi aux présentes constituent des « énoncés prospectifs » au sens de la *Private Securities Litigation Reform Act of 1995* des États-Unis et en vertu des lois canadiennes sur les valeurs mobilières, de même que les énoncés, fondés sur l'évaluation et les hypothèses de la direction et accessibles au public portant sur le CN. Ces énoncés, de par leur caractère prospectif, impliquent des risques, des incertitudes et des hypothèses. Le CN prévient que ses hypothèses pourraient ne pas s'avérer et qu'en raison de la conjoncture économique actuelle, ces hypothèses, qui étaient raisonnables au moment où elles ont été formulées, comportent un degré plus élevé d'incertitude. Les énoncés prospectifs peuvent se reconnaître à l'emploi de termes comme « croit », « prévoit », « s'attend à », « présume », « perspective », « planifie », « vise » ou d'autres termes semblables.

Les énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de rendement futur et impliquent des risques, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les résultats, le rendement ou les réalisations réels du CN par rapport aux perspectives ou aux résultats, au rendement ou aux réalisations futurs contenus implicitement dans ces énoncés. Par conséquent, il est conseillé aux lecteurs de ne pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Les facteurs de risque importants qui pourraient influencer sur les énoncés prospectifs comprennent, sans en exclure d'autres : la conjoncture économique et commerciale en général, y compris les facteurs ayant des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales comme les pandémies et les conflits et tensions géopolitiques; la concurrence dans le secteur; la variabilité des taux d'inflation, de change et d'intérêt; les variations de prix du carburant; les nouvelles dispositions législatives et (ou) réglementaires; la conformité aux lois et règlements sur l'environnement; et les mesures prises par les organismes de réglementation; l'augmentation des charges relatives à l'entretien et à l'exploitation; les menaces à la sécurité; la dépendance à l'égard de la technologie et les risques de cybersécurité connexes; les restrictions au commerce ou les modifications aux ententes de commerce international; et le transport de matières dangereuses; différents événements qui pourraient perturber l'exploitation, y compris les barrages illégaux sur les réseaux ferroviaires et les événements naturels comme les intempéries, les sécheresses, les incendies, les inondations et les tremblements de terre; les changements climatiques; les négociations syndicales et les interruptions de travail; les réclamations liées à l'environnement; les incertitudes liées aux enquêtes, aux poursuites et aux autres types de réclamations et de litiges; et les risques et obligations résultant de déraillements; l'échéancier et la réalisation des programmes de dépenses en immobilisations; la disponibilité et la compétitivité des coûts des carburants renouvelables et le développement de nouvelles technologies de propulsion des locomotives; les risques réputationnels; la concentration des fournisseurs; les exigences en matière de capitalisation des régimes de retraite et la volatilité; et les autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par le CN auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis. On pourra trouver une description détaillée des principaux risques commerciaux dans le Rapport de gestion de 2023 du CN, document que l'on peut consulter sur le site SEDAR+ à www.sedarplus.com, sur le site Web de la Securities and Exchange Commission (SEC) des États-Unis par EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web du CN à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs. Les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi dans la présente Notice annuelle.

Les énoncés prospectifs sont fondés sur l'information disponible à la date où ils sont formulés. Le CN ne peut être tenu de mettre à jour ou de réviser les énoncés prospectifs pour tenir compte d'événements futurs ou de changements de situations ou de prévisions, à moins que ne l'exigent les lois applicables sur les valeurs mobilières. Si le CN décidait de mettre à jour un énoncé prospectif, il ne faudrait pas en conclure que le CN fera d'autres mises à jour relatives à cet énoncé, à des questions connexes ou à tout autre énoncé de nature prospective.

Sauf indication contraire du CN, les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi dans la présente Notice annuelle.

RUBRIQUE 2 CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ

2.1 CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR

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

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

2.2 FILIALES

Sont énumérées ci-dessous les principales filiales du CN au 31 décembre 2023, qui sont toutes des filiales en propriété exclusive (à participation directe ou indirecte), avec indication de leur territoire de constitution en société :

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

La liste ci-dessus présente seulement les principales filiales du CN. Elle exclut les filiales du CN qui représentent i) individuellement, 10 % ou moins du total des actifs consolidés et du total des produits

d'exploitation consolidés du CN au 31 décembre 2023 et ii) collectivement, 20 % ou moins du total des actifs consolidés et du total des produits d'exploitation consolidés du CN au 31 décembre 2023.

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

RUBRIQUE 3 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ

3.1 LES TROIS DERNIÈRES ANNÉES

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

Points saillants de 2023

Acquisitions et regroupements d'entreprises

Iowa Northern Railway Company

Le 6 décembre 2023, la Compagnie a acquis les actions de l'*Iowa Northern Railway Company* (IANR), un chemin de fer d'intérêt local de classe III qui détient en propriété et loue environ 175 milles de parcours dans le nord-est de l'Iowa qui sont reliés au réseau ferroviaire américain du CN. Le CN a versé 230 M\$ US (312 M\$), y compris les coûts d'opération à ce jour. L'IANR transporte de nombreux produits vers les marchés agricoles et industriels du nord du Midwest, notamment des biocarburants et des céréales. Cette opération représente une excellente occasion de soutenir la croissance des entreprises locales en créant un service à transporteur unique vers des destinations nord-américaines, tout en préservant l'accès aux options des transporteurs existants.

Les actions de l'IANR ont été déposées dans une fiducie ayant droit de vote indépendante en attendant que le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis examine la demande de la Compagnie de prendre le contrôle de l'IANR. Pendant ce temps, les activités de l'IANR continueront d'être gérées par sa direction actuelle et la Compagnie ne pourra pas exercer de contrôle quotidien. Par conséquent, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IANR à son coût d'acquisition selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. Sous réserve de l'approbation définitive du STB, la Compagnie prendra le contrôle de l'IANR et comptabilisera l'acquisition comme un regroupement d'entreprises selon la méthode de l'acquisition.

Cape Breton & Central Nova Scotia Railway

Le 1^{er} novembre 2023, la Compagnie a acquis de *Genesee & Wyoming Inc.* une participation dans le *Cape Breton & Central Nova Scotia Railway* (CBNS), un chemin de fer d'intérêt local de classe III qui a la propriété d'environ 150 milles de parcours. Le CN a versé 78 M\$ en espèces, nettes des espèces acquises et incluant les ajustements du fonds de roulement. L'acquisition a été comptabilisée à titre de regroupement d'entreprises.

Initiatives stratégiques

L'objectif du CN consiste à propulser l'économie en optimisant les chaînes d'approvisionnement mondiales et en transportant les biens de manière durable et efficace en collaboration avec notre clientèle, notre personnel et les collectivités dans lesquelles nous exerçons nos activités. Le CN maintient s'est engagé à fournir un service à horaires fixes fiable, sûr et continu qui crée de la valeur pour ses clients, ses actionnaires et ses intervenants. En 2023, il a poursuivi son approche de « retour aux sources » en établissant une exploitation rigoureuse du réseau selon des horaires fixes. L'approche d'exploitation du CN, soit « Établir le plan, exécuter le plan, vendre le plan », a procuré d'excellents résultats quant à l'exploitation, à la sécurité et au service à la clientèle.

Le CN a pour objectif de favoriser un rendement constant pour les actionnaires et la croissance des bénéfices en s'efforçant d'offrir une performance financière durable grâce à une croissance rentable de son chiffre d'affaires, à la génération de flux de trésorerie disponibles solides et à un rendement du capital investi largement supérieur au coût du capital de la Compagnie. Le CN remet également de la valeur aux actionnaires par le versement de dividendes et les rachats d'actions.

Accroissement de l'excellence de nos services, croissance de notre entreprise et investissement dans notre personnel

Pour l'avenir, le CN continuera à chercher à maintenir et à accroître l'excellence de ses services, à assurer la croissance de son entreprise et à investir dans son personnel. Le service à la clientèle fiable et efficace est au cœur de la croissance. Le CN souhaite tirer profit de son service à la clientèle de qualité et de l'efficacité d'exploitation du chemin de fer pour faire croître l'entreprise de façon rentable. Il continue d'investir dans la sécurité et la fluidité du réseau ainsi que dans l'amélioration de la capacité afin d'intensifier les volumes de manière rentable. Le CN investit également dans l'amélioration de l'efficacité énergétique et carbonique, ainsi que dans l'amélioration de la résilience du réseau. À long terme, le succès du CN repose également sur les investissements dans son personnel pour s'assurer de se doter d'un effectif optimal qui possède les compétences et les capacités de leadership adéquates et qui est disponible pour relever les défis de demain.

Engagement responsable

Le développement durable est au cœur même de la manière dont la Compagnie bâtit l'avenir. La stratégie et les engagements de la Compagnie en matière de développement durable reposent sur le concept d'*engagement responsable*. La Compagnie est déterminée à assurer le transport sécuritaire et efficace des marchandises, tout en cherchant à minimiser l'incidence sur l'environnement, en attirant et en maintenant en poste les meilleurs talents, en contribuant à rendre plus sûres et plus fortes les collectivités où elle exerce ses activités, et en respectant les normes de gouvernance les plus élevées. Le CN comprend que la transparence est essentielle pour gagner la confiance des intervenants en ce qui concerne les engagements environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) de la Compagnie. Le CN cherche donc à s'aligner sur les pratiques exemplaires mondiales pour présenter ses informations ESG, en communiquant ses engagements et ses progrès de façon ciblée, claire et comparable. En 2023, le CN a publié son plus récent rapport biennal sur le développement durable qui décrit les objectifs, les programmes et les réalisations de la Compagnie en matière de gouvernance d'entreprise, d'environnement, de sécurité, de ressources humaines, d'engagement communautaire et d'engagement auprès des intervenants. Le CN est fier de ses réalisations de 2023, puisque ses pratiques de

développement durable lui ont valu une place au sein des indices *Dow Jones Sustainability Indices* (DJSI) - *World* et *North America*, pour une douzième et quinzième année consécutive, respectivement.

La sécurité comme valeur fondamentale

Le CN a pris un engagement à l'égard de la santé et de la sécurité de son personnel, de ses clients, de l'environnement et des collectivités dans lesquelles il exerce ses activités. La Compagnie adopte une culture de sécurité fondée sur des valeurs et son objectif est de réduire le nombre de blessures graves et de décès. Pour ce faire, la Compagnie a recours à des technologies évoluées et à des formations novatrices. Plus précisément, le CN vise à faire ce qui suit :

- Favoriser un engagement du personnel dans la compréhension et le respect des *Règles vitales*.
- Intégrer une attitude selon laquelle les membres du personnel assument la responsabilité de leur propre sécurité et de celle des autres en s'assurant de *Veiller les uns sur les autres*.
- Former les membres du personnel à cerner et à atténuer les expositions aux risques.
- Utiliser des technologies de pointe pour atténuer de façon proactive l'erreur humaine et réduire les risques.
- Maintenir le matériel et l'infrastructure dans un état fiable et sécuritaire.
- Investir dans des initiatives de formation, de coaching, de reconnaissance et d'engagement du personnel.

Lutte contre les effets des changements climatiques

Le CN a comme objectif d'exercer ses activités en cherchant à minimiser l'incidence sur l'environnement, tout en proposant un mode de transport des marchandises à faibles émissions de carbone et durable. Le CN s'efforce de contribuer positivement à la lutte contre les changements climatiques et de jouer un rôle clé dans la transition vers une économie plus sobre en carbone.

Étant donné qu'environ 85 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) directes du CN proviennent des activités ferroviaires, le CN se concentre sur cinq grands thèmes stratégiques : le renouvellement du parc, les technologies novatrices, les mégadonnées, les pratiques d'exploitation et les carburants propres. Au fil des ans, cette méthode a donné des progrès significatifs pour ce qui est de dissocier la croissance en volume de l'intensité des émissions de carbone. Le CN continue de conserver sa position de chef de file des chemins de fer de classe I nord-américains, générant des émissions de GES par tonne-mille brute inférieures à la moyenne du secteur d'environ 15 %. Le CN a également été le premier chemin de fer nord-américain et a fait partie des 100 premières entreprises au monde à avoir annoncé des cibles approuvées fondées sur la science. Le CN prévoit réduire ses émissions de GES en adéquation avec l'Accord de Paris et, en 2021, il s'est engagé à atteindre une cible de carboneutralité en joignant le projet « Ambition commerciale pour 1,5 °C » et la campagne « Objectif zéro » des Nations Unies.

Pour atteindre ses objectifs de décarbonisation, le CN devra continuer à améliorer l'efficacité énergétique de son parc, à accroître son utilisation de carburants durables et renouvelables, ainsi qu'à tester – et éventuellement à déployer – d'autres technologies de propulsion pour les locomotives. La collaboration des fournisseurs, des clients, des partenaires de la chaîne d'approvisionnement, des innovateurs et des organismes de réglementation est essentielle pour que le CN puisse concrétiser ses engagements en matière de climat et contribuer à la prospérité économique dans un environnement plus sobre en carbone.

Création d'un bassin de talents et d'une culture pour améliorer continuellement la performance du CN

Le personnel du CN a toujours été l'élément distinctif le plus important de la Compagnie, car il se passionne pour l'exploitation ferroviaire et fait preuve d'optimisme, d'engagement et de résilience dans ses tâches quotidiennes. Le CN vise à attirer, à former et à retenir les meilleurs talents en misant sur un

environnement de travail diversifié et inclusif où les membres du personnel sont engagés, inspirés et motivés. Le CN forme son personnel en lui offrant les compétences nécessaires à un environnement de travail toujours plus automatisé et davantage axé sur les données.

Engagement auprès des collectivités

Au CN, nous tenons à être de bons voisins qui écoutent, apprennent et contribuent à bâtir des collectivités plus sûres, plus fortes et plus prospères. Couvrant huit provinces et 16 États, le CN relie les côtes est et ouest du Canada à la côte du golfe du Mexique aux États-Unis, et exerce ses activités à l'intérieur ou à proximité de près de 230 terres de réserve de plus de 120 Premières Nations et peuples métis au Canada, de sept communautés tribales aux États-Unis, et de plus de 2 000 villes et municipalités dans l'ensemble de son réseau. Le CN joue un rôle essentiel et contribue à la prospérité économique grâce à la création d'emplois, à des investissements et à des services de transport de marchandises. La Compagnie s'engage à faire preuve d'ouverture et de proactivité afin de s'assurer que les intervenants et les communautés autochtones connaissent sa stratégie, ses activités, ses opportunités et ses obligations, et cherche à favoriser un dialogue efficace qui assure des échanges respectueux et bénéfiques.

Le CN s'associe également avec les collectivités pour accroître la sécurité ferroviaire. Dans le cadre de son programme d'engagement structuré auprès des collectivités, la Compagnie établit des liens avec des représentants des municipalités et leurs intervenants d'urgence pour les aider à planifier leurs interventions d'urgence. Lors de ces activités d'engagement fréquentes, le CN aborde : ses programmes de sécurité exhaustifs et sa performance en matière de sécurité; la nature, les volumes et l'importance économique des marchandises dangereuses que le CN transporte dans les collectivités; ainsi que la planification des interventions d'urgence. Chaque année, le CN organise des centaines de séances de formation pour des milliers d'intervenants d'urgence, et a offert de la formation à plus de 130 000 premiers intervenants au total depuis 1988. Des sites de formation supplémentaires ont été construits afin d'offrir de la formation sur place sur les marchandises dangereuses à grande échelle.

Ces activités d'engagement s'ajoutent à la participation du CN au programme TRANSCAER^{MD} (*Transportation Community Awareness and Emergency Response*), dans le cadre duquel la Compagnie travaille depuis de nombreuses années en vue d'aider les collectivités du Canada et des États-Unis à comprendre le transport des matières dangereuses et les dispositions qui doivent être en place en cas d'incident de transport. *La sécurité, on embarque!* est le programme phare de sensibilisation communautaire du CN. Chaque année, des membres du personnel du CN présentent des centaines d'exposés et sensibilisent des milliers d'enfants et adultes, dans les écoles et lors d'activités communautaires au Canada et aux États-Unis, à l'importance de la sécurité ferroviaire et aux dangers de marcher ou de jouer sur les voies ferrées ou à proximité de celles-ci.

Dans le cadre des efforts d'engagement du CN déployés tout au long de l'année, la Police du CN continue de promouvoir un comportement sécuritaire à proximité des infrastructures ferroviaires dans les collectivités d'un bout à l'autre du réseau. Elle mène ainsi des opérations conjointes d'application de la loi avec des organismes externes et présente des exposés sur la sécurité à des groupes à haut risque. Pendant la campagne annuelle de la *Semaine de la sécurité ferroviaire* menée dans tout le secteur, des agents de la Police du CN et d'autres membres du personnel du CN, en partenariat avec Opération Gareautrain^{MD}, prennent part à de nombreuses initiatives sur la sécurité afin de sensibiliser les gens sur la prévention des accidents et des blessures aux abords des installations ferroviaires.

Le CN croit qu'un autre moyen d'aider à bâtir des collectivités plus durables est de soutenir activement et financièrement les organismes, les programmes et les initiatives qui prônent la diversité et l'inclusion, l'innovation et la sécurité, l'éducation, la protection de l'environnement et bien d'autres causes (banques alimentaires, refuges pour sans-abri, refuges pour victimes de violence familiale, centres de soins de santé et organismes de lutte contre la pauvreté) par l'intermédiaire du *Fonds CN pour des collectivités plus fortes*.

Le CN est fier des membres de son personnel, de ses retraités et de leurs familles qui donnent de leur temps à leur collectivité pour en faire un meilleur endroit où vivre, travailler et jouer. Le programme *Cheminots du CN dans la collectivité* reconnaît leur bienveillance en versant des subventions aux organismes communautaires à but non lucratif (OBNL) que ces employés (membres du personnel actif ou retraité, ou membres de leur famille) ont choisi de soutenir bénévolement. De plus, le CN encourage l'engagement du personnel lors de l'initiative de bénévolat annuelle intitulée le *Jour du CN dans la collectivité*.

En travaillant côte à côte avec les communautés autochtones, le CN a pour priorité de renforcer ses liens, d'établir des relations respectueuses et mutuellement avantageuses, et de contribuer à la réconciliation. Le CN continue à engager un dialogue ouvert avec les communautés autochtones, à trouver et à créer des occasions d'affaires, à sensibiliser les membres de son personnel à la culture autochtone et à améliorer sa capacité à attirer des talents autochtones. Le CN offre aux membres de son personnel une formation de sensibilisation à la culture, aux croyances et à l'histoire des Autochtones, afin de promouvoir un milieu de travail inclusif. Depuis le lancement du programme en 2014, plus de 24 000 membres du personnel ont suivi la formation.

Affectation rigoureuse des capitaux et exécution

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

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

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

Réinvestissement dans l'entreprise

En 2023, le CN a consacré environ 3,2 G\$ à son programme de dépenses en immobilisations, dont 1,6 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité de son réseau, surtout l'infrastructure des voies. Les dépenses en immobilisations du CN comprenaient également 0,9 G\$ affectés aux initiatives stratégiques visant à accroître la capacité, à soutenir la croissance et à améliorer la résilience du réseau, notamment la mise à niveau de la capacité des voies et des initiatives liées à la technologie de l'information, 0,7 G\$ affectés à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 500 nouveaux wagons-trémies à céréales.

Initiatives en matière de gestion financière Prospectus préalable et déclaration d'enregistrement

Au 31 décembre 2023, la capacité restante de la Compagnie en vertu de son prospectus préalable et de sa déclaration d'enregistrement alors en vigueur s'établissait à 1,5 G\$. L'accès aux marchés financiers canadiens et américains en vertu du prospectus préalable et de la déclaration d'enregistrement dépend des conditions du marché.

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

Facilités de crédit renouvelables

La Compagnie a des facilités de crédit renouvelables non garanties auprès d'un consortium de prêteurs. La facilité de crédit non garantie de 2,5 G\$ peut être utilisée pour les besoins généraux de la Compagnie et à titre de garantie pour ses programmes de papier commercial. La facilité est composée de deux tranches de 1,25 G\$ et a été modifiée le 17 mars 2023 pour en prolonger la durée d'un an jusqu'aux 31 mars 2026 et 31 mars 2028. Cette entente de facilité de crédit renouvelable est structurée comme un prêt lié à la durabilité, et selon cette structure, les marges applicables sont rajustées à la hausse ou à la baisse en fonction de la performance de la Compagnie quant à certaines cibles de développement durable. La facilité de crédit non garantie de 1,0 G\$ peut être utilisée pour les besoins généraux et a été modifiée le 17 mars 2023 pour en prolonger la durée d'un an jusqu'au 17 mars 2025. Les deux facilités de crédit permettent de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, comme le Secured Overnight Financing Rate (SOFR) et le Canadian Dollar Offered Rate (CDOR), majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit du CN. Les facilités ont également été modifiées en mars 2023 pour inclure un libellé de remplacement relativement à la cessation de l'utilisation du CDOR et à l'adoption du taux des opérations de pension à un jour (CORRA) comme taux d'intérêt de référence de rechange.

Sous réserve de l'approbation de chacun des prêteurs, la Compagnie a l'option d'augmenter les facilités d'une somme supplémentaire de 500 M\$ chacune pendant sa durée et de demander une prolongation de la facilité de crédit de 2,5 G\$ une fois par an pour maintenir la durée des tranches respectives de trois ans et de cinq ans.

Au 31 décembre 2023, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de ces facilités de crédit renouvelables.

Les deux ententes de facilité de crédit renouvelable comportent une clause restrictive financière qui limite le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale. Au 31 décembre 2023, la Compagnie était en conformité avec cette clause.

Prêts d'équipement

La Compagnie a diverses facilités de crédit à terme non renouvelables pour financer ou refinancer l'achat de matériel. Les prêts d'équipement consentis en vertu des facilités de crédit non renouvelables ont une durée à l'origine de 15 à 20 ans et sont garantis par le matériel roulant.

Le 31 mars 2023, la Compagnie a conclu de nouveaux compléments de prêt à l'entente existante pour un capital supplémentaire de 304 M\$ US, qui peuvent être utilisés, en dollars canadiens ou américains, jusqu'au 31 mars 2024. Le 3 novembre 2023, la Compagnie a conclu une nouvelle facilité de crédit à terme pour un capital de 366 M\$, qui peut être utilisée jusqu'au 4 novembre 2024. Les emprunts effectués en vertu des facilités de prêt à terme non renouvelables sont octroyés au SOFR et (ou) au CDOR, majorés des marges applicables. Le 31 mars 2023, les emprunts en cours faisant référence au taux interbancaire offert à Londres (LIBOR) sont passés au SOFR. Les facilités comprennent également un libellé de remplacement relativement à la cessation de l'utilisation du CDOR et à l'adoption du CORRA comme taux d'intérêt de référence de rechange. La Compagnie n'a effectué aucun retrait en vertu de ces facilités en 2023.

En 2023, la Compagnie a remboursé 41 M\$ sur ses prêts d'équipement. Au 31 décembre 2023, la Compagnie avait des emprunts en cours s'élevant à 677 M\$ au taux d'intérêt moyen pondéré de 6,09 %, et avait 769 M\$ qui pouvaient être utilisés en vertu de ces facilités.

Papier commercial

La Compagnie a un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes sont garantis par la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. Le capital maximal total de papier commercial qui peut être émis est de 2,5 G\$, ou l'équivalent en dollars américain, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui sont assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offrent à la Compagnie une option de financement souple, et ils peuvent être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Le coût du papier commercial et l'accès au marché de papier commercial au Canada et aux États-Unis dépendent des cotes de solvabilité et des conditions du marché. Si la Compagnie perdait l'accès à son programme de papier commercial pendant une période prolongée, elle pourrait utiliser ses facilités de crédit renouvelables pour financer ses besoins en liquidités à court terme.

Au 31 décembre 2023, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 1 360 M\$ US (1 801 M\$).

Programme de titrisation des débiteurs

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

La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion, de l'administration et du recouvrement des débiteurs vendus. La période de gestion moyenne est d'environ un mois et les intérêts sur les emprunts dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs sont renouvelés en fonction des taux du papier

commercial alors en vigueur ou des taux SOFR ou CDOR si le marché du papier commercial est inaccessible, et inclut un libellé de remplacement pour assurer la transition du taux CDOR vers un autre taux de référence compatible avec les conventions du marché. Sous réserve des indemnités habituelles, le recours de chaque fiduciaire se limite aux débiteurs transférés.

Le programme de titrisation des débiteurs fournit à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie. Si le programme est résilié avant son échéance prévue, la Compagnie prévoit respecter ses obligations de paiements futurs grâce à ses diverses sources de financement, incluant ses facilités de crédit renouvelables et son programme de papier commercial, et (ou) l'accès aux marchés des capitaux.

Au 31 décembre 2023, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs. La Compagnie n'a reçu aucun produit ni fait aucun remboursement en 2023.

Facilités de lettres de crédit bilatérales

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 17 mars 2023, la Compagnie a prolongé la durée de ses ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2026. Les ententes ont été conclues avec différentes banques relativement à l'obligation de la Compagnie de fournir des lettres de crédit dans le cours normal des affaires. En vertu de ces ententes, la Compagnie peut, de temps à autre, fournir des garanties, sous forme de trésorerie ou d'équivalents de trésorerie, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises.

Au 31 décembre 2023, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 337 M\$ en vertu des facilités engagées sur un montant total disponible de 361 M\$ et de 152 M\$ en vertu des facilités non engagées, un montant de 339 M\$ était donné en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées, et un montant de 100 M\$ était donné en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales non engagées.

Nouvelle offre publique de rachat

Le 23 janvier 2024, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités (OPR dans le cours normal des activités) permettant de racheter jusqu'à concurrence de 32,0 millions d'actions ordinaires entre le 1^{er} février 2024 et le 31 janvier 2025.

Conventions collectives importantes

Effectif au Canada

Le 1^{er} mai 2023, la convention collective avec Unifor a été ratifiée par ses membres. La convention collective est ainsi renouvelée pour une durée de deux ans, rétroactivement au 1^{er} janvier 2023, et expirera le 31 décembre 2024. Unifor représente environ 3 400 membres du personnel au Canada travaillant au sein de divers services, comme ceux de la Mécanique, de l'Intermodal, de la Gestion des installations et de l'administration.

Le 26 mai 2023, la convention collective avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) a été ratifiée par ses membres. La convention collective a ainsi été renouvelée pour une durée d'un an, rétroactivement au 1^{er} janvier 2023, et a expiré le 31 décembre 2023. La CFTC représente environ 6 000 membres du personnel au Canada travaillant comme mécaniciens de locomotive, coordonnateurs de formation des trains et chefs de train de manœuvre des lignes principales, de chemins de fer locaux et dans les triages du CN. Les négociations ont commencé le 27 novembre 2023.

Notice annuelle 2023

Le 6 septembre 2023, le Syndicat des Métallos a donné un avis de négociation en vue du renouvellement de la convention collective avec la Compagnie qui a expiré le 31 décembre 2023 et qui régit environ 2 500 membres du personnel des services Ponts et charpentes et Matériel de travaux au Canada. Les négociations ont commencé le 23 octobre 2023.

Le 17 janvier 2024, le CN a conclu un accord de principe avec les conducteurs-proprétaires représentés par Unifor. L'accord de quatre ans concerne environ 750 tractionnaires contractuels au Canada de Canadien National Transport Limitée, une filiale en propriété exclusive de la Compagnie, jusqu'au 31 décembre 2027. Les membres devraient ratifier l'accord au premier trimestre de 2024.

Les conventions collectives de la Compagnie restent en vigueur jusqu'à l'achèvement du processus de négociation prévu en vertu du Code canadien du travail.

Effectif aux États-Unis

En date du 31 janvier 2024, les conventions collectives régissant les employés de métier non itinérants et itinérants du *Grand Trunk Western Railroad Company* (GTW), des sociétés de l'*Illinois Central Corporation* (ICC), des sociétés de la *Wisconsin Central Ltd.* (WC) et de la *Bessemer & Lake Erie Railroad Company* (BLE) ainsi que les conventions collectives régissant tous les employés de la *Pittsburgh and Conneaut Dock Company* (PCD) ont été ratifiées et demeurent en vigueur. Les ententes établies contiennent diverses dispositions de moratoires, qui maintiennent le statu quo en ce qui concerne chaque entente pendant la durée de ces moratoires. Quand des négociations sont en cours, les modalités des conventions existantes continuent généralement de s'appliquer jusqu'à la conclusion de nouvelles ententes ou jusqu'à l'achèvement des processus prévus en vertu de la *Railway Labor Act*. Les négociations syndicales relatives aux conventions collectives régissant tous les employés syndiqués des chemins de fer de classe I aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale avec le secteur, et la GTW, l'ICC, la WC et la BLE y participent actuellement.

Points saillants de 2022

Changements à la direction

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

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

Réinvestissement dans l'entreprise

En 2022, le CN a consacré environ 2,75 G\$ à son programme de dépenses en immobilisations, dont 1,60 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité de son réseau, surtout l'infrastructure des voies. Les dépenses en immobilisations du CN comprenaient également 0,75 G\$ affectés aux initiatives stratégiques visant à accroître la capacité, à soutenir la croissance et à améliorer la résilience du réseau, notamment la mise à niveau de la capacité des voies et des initiatives liées à la technologie de l'information, 0,40 G\$ affectés à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 500 nouveaux wagons-trémies à céréales.

Acquisitions

Le 7 juin 2022, l'entente de vente et d'achat conclue entre la Compagnie et CSX Corporation (CSX) visant l'acquisition de la ligne ferroviaire Massena à New York, laquelle avait été annoncée le 29 août 2019, a été résiliée. L'appel de la Compagnie à la suite de la décision du STB de refuser la demande de la Compagnie et de CSX visant le retrait de l'approbation conditionnelle de l'acquisition est devenu sans objet et l'appel a été rejeté.

Initiatives en matière de gestion financière

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

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

Le 31 mars 2022, l'entente de facilité de crédit renouvelable de la Compagnie a été modifiée afin de prolonger la durée de la facilité de crédit d'une année et de passer du taux d'intérêt de référence pour les emprunts en dollars américains, soit le LIBOR, au SOFR. La facilité de crédit de 2,5 G\$ est composée d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2025 et d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2027. L'entente de facilité de crédit renouvelable est structurée comme un prêt lié à la durabilité, et selon cette structure, les marges applicables sont rajustées lors de l'atteinte de certaines cibles de développement durable. La facilité de crédit permet de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, comme le SOFR et le CDOR, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit et les cibles de développement durable du CN. En 2022, il n'y avait pas de libellés de remplacement pour le CDOR. Au 31 décembre 2022, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de cette facilité de crédit renouvelable et aucun retrait n'a été effectué en 2022.

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

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

La Compagnie a une facilité de crédit à terme non renouvelable garantie pour financer ou refinancer l'achat de matériel. Les prêts d'équipement consentis en vertu de la facilité de crédit non renouvelable avaient une durée de 20 ans, portaient intérêt à des taux variables comme le LIBOR et le CDOR majorés d'une marge, étaient remboursables par versements trimestriels égaux, étaient remboursables par anticipation à tout moment sans pénalité et étaient garantis par le matériel roulant. La Compagnie a remboursé des prêts d'équipement de 31 M\$ US (40 M\$) en 2022. Au 31 décembre 2022, la Compagnie avait des emprunts en cours s'élevant à 542 M\$ US (734 M\$) et ne disposait d'aucun autre montant disponible en vertu de cette facilité de crédit à terme non renouvelable.

La Compagnie a un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes sont garantis par la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. Le montant maximal total sur le principal de papier commercial qui peut être émis est de 2,5 G\$, ou l'équivalent en dollars US, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui sont assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offrent à la Compagnie une option de financement souple, et ils peuvent être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Le coût du papier commercial et l'accès au marché de papier commercial au Canada et aux États-Unis dépendent des cotes de solvabilité et des conditions du marché. Si la Compagnie perdait l'accès à son programme de papier commercial pendant une période prolongée, elle pourrait utiliser ses facilités de crédit renouvelables pour financer ses besoins en liquidités à court terme. Au 31 décembre 2022, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 594 M\$ US (805 M\$) au taux d'intérêt moyen pondéré de 4,27 %.

La Compagnie a une entente qui prévoit la vente, à des fiduciaires non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Le 19 janvier 2023, la Compagnie a prolongé d'un an la durée de cette entente, soit jusqu'au 1^{er} février 2025. Le programme de titrisation des débiteurs fournit à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie. Au 31 décembre 2022, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs et il n'y a pas eu d'activité en 2022.

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 31 mars 2022, la Compagnie a prolongé la durée de certaines ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2025. Les ententes ont été conclues avec différentes banques relativement à l'obligation de la Compagnie de fournir des lettres de crédit dans le cours normal des affaires. En vertu de ces ententes, la Compagnie peut, de temps à autre, fournir des garanties, sous forme de trésorerie ou d'équivalents de trésorerie, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises. Au 31 décembre 2022, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 396 M\$ en vertu des facilités de lettres de crédit engagées, sur un montant total disponible de 470 M\$, et de 100 M\$ en vertu des facilités de lettres de crédit non engagées, et des montants de 397 M\$ et de 100 M\$ étaient donnés en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées, respectivement.

Conventions collectives importantes

Effectif au Canada

À la suite d'un arbitrage exécutoire, le 12 octobre 2022, la convention collective entre le CN et la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE) a été finalisée. La convention expire le 31 décembre 2024.

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

Effectif aux États-Unis

Le 2 décembre 2022, la ronde de négociations nationales entre les chemins de fer de marchandises du pays (y compris la Compagnie) et les 12 syndicats ferroviaires a été entièrement résolue lorsque le président Biden a signé la loi adoptée par le Congrès. La loi présente les modalités des conventions collectives pour les quatre syndicats qui n'avaient pas encore ratifié leurs conventions. Ces modalités sont les mêmes que celles qui avaient été ratifiées et mises en œuvre par les huit autres syndicats ferroviaires. Tous les employés des États-Unis visés par la ronde de négociation sont donc maintenant couverts par les nouvelles dispositions de la convention collective, conformément aux recommandations

de la Presidential Emergency Board 250. Selon les nouvelles modalités, le taux composé d'augmentation salariale s'élève à 24 % sur la durée de cinq ans de l'entente, soit de 2020 à 2024, avec une augmentation salariale de 14,1 % entrant immédiatement en vigueur. Les conventions prévoient également cinq paiements forfaitaires annuels de 1 000 \$ US, des ajustements aux cotisations du régime d'assurance-maladie, des améliorations aux prestations de santé et un jour de congé pour motifs personnels supplémentaire pour tout le personnel. Par conséquent, une provision salariale supplémentaire de 47 M\$, ou 35 M\$ après impôts (0,05 \$ par action après dilution), a été comptabilisée au troisième trimestre de 2022 au poste Main-d'œuvre et avantages sociaux des États consolidés des résultats afin de tenir compte des conditions de la nouvelle entente.

Points saillants de 2021

Dépenses en immobilisations

En 2021, la Compagnie a mené à bien un programme de dépenses en immobilisations et a investi environ 2,9 G\$, dont 1,7 G\$ ont été affectés au maintien de la sécurité et de l'intégrité de son réseau, surtout l'infrastructure des voies. Les dépenses en immobilisations du CN comprenaient également 0,8 G\$ affectés aux initiatives stratégiques visant à accroître la capacité, à soutenir la croissance et à améliorer la résilience du réseau, notamment la mise à niveau de la capacité des voies et des initiatives liées à la technologie de l'information, 0,4 G\$ à des dépenses en immobilisations pour du matériel, dont l'acquisition de 69 locomotives de grande puissance et de 491 nouveaux wagons-trémies à céréales.

Acquisitions et cessions

Le 31 mars 2021, le CN a conclu une entente avec un exploitant de chemin de fer d'intérêt local en vue de la vente de lignes non essentielles ainsi que de 50 milles supplémentaires d'actifs de voie et de chemin de roulement, qui n'étaient pas inclus initialement comme actifs détenus en vue de la vente, sous réserve de certaines conditions, dont l'approbation réglementaire du STB. Au quatrième trimestre de 2021, le STB a approuvé, sans condition, l'entente de la Compagnie avec l'exploitant de chemin de fer d'intérêt local. La transaction a été conclue le 28 janvier 2022 et le 31 janvier 2022 pour les actifs américains et canadiens, respectivement, pour un produit total de 273 M\$.

Entente de fusion avec le Kansas City Southern (KCS)

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

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

Le 15 septembre 2021, le KCS et son conseil d'administration ont annoncé que la proposition d'acquisition révisée soumise le 12 septembre 2021 par le CP constituait une « Proposition d'entreprise supérieure », comme il était énoncé dans l'Entente de fusion du CN. Par conséquent, le KCS a conclu une

entente de renonciation avec le CN en vertu de laquelle le KCS a convenu de résilier l'Entente de fusion du CN et de conclure un accord de fusion avec le CP. Le CN a donc reçu les frais de résiliation de l'entente de fusion de 700 M\$ US (886 M\$) de la part du KCS. De plus, le KCS a également remboursé à Brooklyn US Holdings, Inc., une filiale en propriété exclusive de la Compagnie, 700 M\$ US (886 M\$) que le CN avait précédemment versés au KCS à titre d'avance relativement au paiement par le KCS des frais de résiliation au CP en vertu de l'accord de fusion initial du KCS avec le CP.

Initiatives en matière de gestion financière

Le 25 janvier 2022, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé une nouvelle OPR dans le cours normal des activités qui permet le rachat jusqu'à concurrence de 42,0 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1^{er} février 2022 et le 31 janvier 2023.

La Compagnie a un programme de papier commercial au Canada et aux États-Unis. Ces deux programmes sont garantis par la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. En 2021, le montant maximal total sur le principal de papier commercial qui pouvait être émis était de 2,0 G\$, ou l'équivalent en dollars US, sur une base combinée. Les programmes de papier commercial, qui sont assujettis aux taux du marché en vigueur au moment du financement, offre à la Compagnie une option de financement souple, et ils peuvent être utilisés pour les besoins généraux de la Compagnie. Au 31 décembre 2021, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 111 M\$ US (140 M\$) au taux d'intérêt moyen pondéré de 0,18 %.

La Compagnie a une entente qui prévoit la vente, à des fiduciaires non liées, d'une participation indivise dans des débiteurs renouvelables pour un produit en espèces maximal de 450 M\$. Le 20 décembre 2021 la Compagnie a prolongé d'un an la durée de cette entente, soit jusqu'au 1^{er} février 2024. Le programme de titrisation des débiteurs fournit à la Compagnie une source de financement à court terme facilement accessible pour l'usage général de la Compagnie. Au 31 décembre 2021, la Compagnie n'avait aucun emprunt dans le cadre du programme de titrisation des débiteurs et aucune activité n'a eu lieu en 2021.

La Compagnie a une facilité de crédit renouvelable non garantie auprès d'un consortium de prêteurs, qui peut être utilisée pour les besoins généraux de la Compagnie, y compris à titre de garantie pour ses programmes de papier commercial. Le 31 mars 2021, l'entente de facilité de crédit renouvelable de la Compagnie a été modifiée afin de prolonger la durée de la facilité de crédit d'environ deux ans et d'adopter une structure de prêts liés à la durabilité selon laquelle les marges applicables sont rajustées à l'atteinte de certaines cibles de développement durable, à compter de 2022. La facilité de crédit modifiée de 2,5 G\$ est composée d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2024 et d'une tranche de 1,25 G\$ échéant le 31 mars 2026. Sous réserve de l'approbation de chacun des prêteurs, la Compagnie avait l'option d'augmenter la facilité d'une somme supplémentaire de 500 M\$ pendant sa durée et de demander une prolongation une fois par an pour maintenir la durée des tranches respectives de trois ans et de cinq ans. Le 22 juin 2021, la Compagnie a augmenté le montant de sa facilité de crédit renouvelable existante de 2,0 G\$ à 2,5 G\$ et modifié certaines dispositions. La facilité de crédit permet de réaliser des emprunts à divers taux d'intérêt de référence, comme le LIBOR, majorés des marges applicables, selon les cotes de crédit et les cibles de développement durable du CN. Au 31 décembre 2021, la Compagnie n'avait aucun emprunt en cours en vertu de cette facilité de crédit renouvelable, et aucun retrait n'a été effectué en 2021. L'entente de facilité de crédit comporte une clause restrictive financière limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale. La Compagnie était en conformité avec cette clause au 31 décembre 2021.

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

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

La Compagnie a une série d'ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées. Le 31 mars 2021, la Compagnie a prolongé la durée de certaines ententes portant sur des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées jusqu'au 28 avril 2024. Les ententes sont conclues avec différentes banques relativement à l'obligation de la Compagnie de fournir des lettres de crédit dans le cours normal des affaires. En vertu de ces ententes, la Compagnie peut, de temps à autre, fournir des garanties, sous forme de trésorerie ou d'équivalents de trésorerie, pour une période minimale d'un mois, égales à au moins la valeur nominale des lettres de crédit émises. Au 31 décembre 2021, la Compagnie avait des lettres de crédit en circulation de 394 M\$ en vertu des facilités engagées sur un montant total disponible de 518 M\$ et de 158 M\$ en vertu des facilités non engagées, et des montants de 396 M\$ et de 100 M\$ étaient donnés en garantie en vertu des facilités de lettres de crédit bilatérales engagées et non engagées, respectivement.

Le 26 janvier 2021, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé une nouvelle OPR dans le cours normal des activités qui permet le rachat jusqu'à concurrence de 14 millions d'actions ordinaires, sur une période de 12 mois, entre le 1^{er} février 2021 et le 31 janvier 2022. Le CN a suspendu ses activités de rachat d'actions entre la fin de mars 2020, compte tenu du contexte économique découlant de la pandémie de COVID-19. La Compagnie a recommencé à racheter des actions en février 2021 et a de nouveau mis son programme de rachat d'actions sur pause à la fin du mois d'avril 2021 en raison de l'Entente de fusion du CN avec le KCS. À la suite de la résiliation de l'Entente de fusion du CN, la Compagnie a recommencé à racheter des actions à la fin de septembre 2021.

3.2 VUE D'ENSEMBLE DE LA STRATÉGIE

Pour une analyse de la stratégie commerciale adoptée en 2023 et des développements prévus 2024 et au-delà, prière de se reporter à la rubrique intitulée « Vue d'ensemble de la stratégie », aux pages 9 à 12 du Rapport de gestion, lesquelles sont intégrées par renvoi aux présentes. On peut trouver ce rapport sur le site SEDAR+ à www.sedarplus.ca, sur le site Web de la SEC par EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs. Les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi dans la présente Notice annuelle.

RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

4.1 APERÇU

Le CN exerce ses activités dans les domaines du transport ferroviaire et du transport connexe. Couvrant le Canada et les États-Unis, le réseau de 18 800 milles de parcours du CN relie les côtes est et ouest du Canada au sud des États-Unis. Le vaste réseau du CN et ses points de correspondance efficaces avec tous les chemins de fer de classe I donnent à ses clients l'accès au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Essentiel à l'économie, aux clients et aux collectivités qu'il dessert, le CN achemine annuellement en toute sécurité plus de 300 millions de tonnes de marchandises pour le compte d'exportateurs, d'importateurs,

de détaillants, d'agriculteurs et de fabricants. Le CN et ses filiales contribuent à la prospérité des collectivités et au commerce durable depuis 1919. Le CN maintient son engagement à l'égard des programmes de responsabilité sociale et de l'environnement.

Les produits marchandises du CN sont tirés de sept groupes marchandises qui représentent un éventail diversifié et équilibré de marchandises transportées entre des origines et des destinations très variées. Cette diversification commerciale et géographique permet à la Compagnie de mieux faire face aux fluctuations économiques et améliore son potentiel de croissance. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023, le plus important groupe marchandises du CN, l'Intermodal, a représenté 23 % du total des produits d'exploitation. Sur le plan géographique, 34 % des produits d'exploitation sont liés au trafic d'outre-mer, 32 % au trafic transfrontalier, 18 % au trafic intérieur canadien et 16 % au trafic intérieur américain. La Compagnie est le transporteur à l'origine de plus de 85 % des marchandises qui circulent sur son réseau ainsi que le premier et le dernier transporteur de plus de 65 % des marchandises qui circulent sur son réseau, et peut ainsi profiter d'avantages du point de vue du service et tirer parti de nouvelles occasions d'utiliser efficacement ses actifs.

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

4.2 GROUPES MARCHANDISES

Pour obtenir une description des groupes marchandises du CN et de leurs principaux marchés, de même que certaines données choisies relatives aux produits d'exploitation, aux tonnes-milles commerciales et aux wagons complets acheminés, prière de se reporter aux pages 23 à 29 du Rapport de gestion, lesquelles sont intégrées par renvoi aux présentes.

4.3 SITUATION CONCURRENTIELLE

Pour une analyse de la situation concurrentielle dans laquelle le CN exerce ses activités, prière de se reporter à la section « Concurrence » sous « Risques commerciaux », à la page 66 du Rapport de gestion, lesquelles sont intégrées par renvoi aux présentes.

4.4 MAIN-D'ŒUVRE

Au 31 décembre 2023, l'effectif du CN se chiffrait à 24 987 employés, dont 19 132 étaient syndiqués.

Pour une analyse des négociations syndicales du CN, prière de se reporter à la section intitulée « Main-d'œuvre et négociations » sous « Développements récents », aux pages 7 et 8 du Rapport de gestion, laquelle est intégrée par renvoi aux présentes.

4.5 POLITIQUES SOCIALES

Politiques contre le harcèlement, la violence et la discrimination en milieu de travail

Outre sa Politique d'équité en emploi (effectif canadien) et sa politique intitulée Equal Employment Opportunity Policy, ou politique sur l'égalité des chances (effectif américain), le CN est doté i) d'une Politique en matière de droits de la personne exhaustive, ii) d'une Politique sur la prévention du harcèlement et de la violence en milieu de travail qui s'applique à tous les membres de son personnel

canadien, et iii) d'une Politique sur la prévention de la violence en milieu de travail ainsi que d'une politique intitulée Prohibited Harassment, Discrimination and Anti-Retaliation Policy, ou politique interdisant le harcèlement, la discrimination et les mesures de représailles, qui s'applique à son personnel américain (les politiques mentionnées aux points i), ii) et iii) sont collectivement appelées les « Politiques »). Ces Politiques traduisent l'engagement du CN à offrir à son personnel un milieu de travail sécuritaire, respectueux et exempt de violence et à prévenir le harcèlement et la discrimination à l'endroit d'employés ou de postulants pour des motifs liés, notamment, à la religion, à la race, au sexe, à l'origine nationale ou à une déficience, ou pour tout autre motif interdit par une loi, une ordonnance ou un règlement. Les politiques contre le harcèlement et la discrimination visent les pratiques de recrutement, de sélection et de rémunération ainsi que les conditions et le milieu de travail.

Un processus de résolution interne des plaintes a été mis sur pied, en vertu duquel toute personne visée par les Politiques peut communiquer avec la personne appropriée de l'équipe des Ressources humaines, qui s'occupera de la plainte de l'employé. Le membre du personnel peut également téléphoner au Centre des Ressources humaines, qui acheminera la plainte au cadre approprié des Ressources humaines afin qu'il s'en occupe, ou encore communiquer directement, de façon tout à fait confidentielle, avec l'ombudsman du CN. Au Canada, toutes les plaintes concernant le harcèlement sont soumises au destinataire désigné du CN conformément au *Règlement sur la prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail du Code canadien du travail*.

Code de conduite du CN

Le CN a aussi adopté un Code de conduite, qui s'applique à l'ensemble des directeurs, des administrateurs et des membres du personnel de la Compagnie. Le Code de conduite traduit l'engagement du CN à veiller à ce que toutes les personnes travaillant pour le compte de la Compagnie respectent les normes éthiques les plus strictes. Il aborde un certain nombre de questions, notamment les conflits d'intérêts, le respect des lois et le signalement de tout comportement illégal ou contraire à l'éthique. Chaque administrateur, membre de la haute direction et cadre supérieur doit certifier chaque année qu'il respecte le Code de conduite. La direction rend compte périodiquement au Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité de la mise en œuvre du Code de conduite et, s'il y a lieu, de toute violation importante de celui-ci. Chaque année, l'ombudsman du CN présente au Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité un rapport résumant les problèmes signalés en vertu du Code de conduite et traités par le bureau de l'ombudsman. Le Code de conduite est régulièrement révisé afin de veiller à ce qu'il continue de respecter les valeurs fondamentales d'intégrité et de respect du CN et à ce qu'il demeure conforme aux normes et aux tendances du secteur.

Le CN a aussi adopté un Code de conduite des fournisseurs, qui étend les principes du Code de conduite et de notre Politique en matière des droits de la personne à nos fournisseurs, à nos mandataires, à nos consultants et à d'autres tiers et partenaires commerciaux, ainsi qu'à leurs employés, administrateurs et dirigeants respectifs (collectivement les « fournisseurs »). Notre Code de conduite des fournisseurs traduit notre engagement à faire les choses correctement et à travailler avec des fournisseurs qui partagent notre volonté d'être socialement, éthiquement et écologiquement responsables. Le Code de conduite des fournisseurs définit les normes de conduite éthique attendues de nos fournisseurs. Il vise à garantir, entre autres, que nous continuons à travailler avec des fournisseurs qui respectent toutes les lois applicables (y compris les lois en matière d'emploi, les lois contre les pots-de-vin, contre la corruption et antitrust, et les lois et les exigences réglementaires en matière de protection des données et de la vie privée), qui interdisent le recours au travail forcé et au travail des enfants dans le cadre de leurs activités, qui promeuvent un environnement de travail inclusif et sûr, qui sont conscients de leur impact sur l'environnement et qui s'efforcent d'établir des relations positives avec les collectivités (y compris avec les peuples autochtones) dans le cadre de leurs activités.

4.6 RÉGLEMENTATION

Les activités de la Compagnie sont assujetties à des règlements tant au Canada qu'aux États-Unis. Un sommaire de ces règlements est fourni ci-dessous. Pour une analyse plus poussée des risques potentiels et des répercussions envisagées des modifications législatives en cours et des autres modifications réglementaires (au Canada et aux États-Unis) sur nos activités, prière de se reporter à la section « Réglementation » sous « Risques commerciaux », aux pages 68 à 70 du Rapport de gestion, laquelle est intégrée par renvoi aux présentes.

Réglementation économique – Canada

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

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

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

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer veut vendre des lignes ou en cesser l'exploitation, l'OTC encourage la vente de ces lignes à d'autres compagnies de chemin de fer en vue de la continuation de l'exploitation et fournit un cadre pour la cessation d'exploitation de lignes. Les compagnies de chemin de fer ont l'obligation de publier un plan énumérant, pour les trois années suivantes, les lignes dont elles comptent cesser l'exploitation. Avant la cessation d'exploitation, la compagnie de chemin de fer doit faire connaître son intention de vendre la ligne en vue de la continuation de l'exploitation et, à défaut d'une manifestation d'intérêt, offrir de la vendre aux administrations fédérale, provinciales et municipales concernées de même qu'aux administrations de transport urbain. De façon générale, la durée maximale de l'ensemble de la procédure ne dépasse pas 24 mois.

L'activité de la Compagnie est aussi assujettie à des dispositions en matière de sécurité et d'environnement ayant trait aux normes applicables aux voies et au matériel, au transport de matières dangereuses et aux évaluations environnementales de même qu'à certains règlements en matière de

droit du travail, qui sont, à plusieurs égards, similaires si l'on compare la législation canadienne avec la législation américaine.

Le 22 juin 2023, le projet de loi C-47, *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023*, a reçu la sanction royale et les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* ont été adoptées. Ces modifications prévoient d'étendre les limites d'interconnexion situées dans les provinces des Prairies, limites qui passeraient de 30 kilomètres à 160 kilomètres. Cet agrandissement des limites sera en vigueur pour une période d'essai de 18 mois. Le 24 novembre 2023, l'Office des transports du Canada (OTC) a établi les tarifs d'interconnexion pour 2024. Le 22 décembre 2023, la Compagnie a demandé l'autorisation d'interjeter appel de cette décision sur les tarifs.

Réglementation économique – États-Unis

Les activités ferroviaires du CN aux États-Unis sont assujetties à la réglementation économique du STB. Le STB est à la fois un organisme d'arbitrage et de réglementation. Il a compétence sur certaines questions de prix et de service dans le secteur ferroviaire et sur les pratiques adoptées par les transporteurs. Il a également compétence sur les situations dans lesquelles un chemin de fer peut avoir accès au trafic et aux installations d'un autre chemin de fer et sur les modalités de cet accès, la construction, l'acquisition ou l'abandon de lignes, les regroupements ferroviaires et les dispositions de protection de la main-d'œuvre qui s'appliquent dans les cas qui précèdent. Il s'ensuit que diverses opérations commerciales de la Compagnie doivent faire l'objet d'approbations réglementaires préalables et que des aspects de ses pratiques en matière de prix de transport et de service peuvent être remises en question, avec les risques et les incertitudes que cela entraîne. Des propositions récentes dans des procédures entreprises par le STB sur un certain nombre de questions importantes restent en suspens.

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

Les 26 et 27 avril 2022, le STB a tenu une audience sur les questions urgentes relatives au service de transport ferroviaire des marchandises. Le STB a exigé la présence de quatre chemins de fer de classe I et a invité trois autres chemins de fer de classe I à y prendre part, notamment la Compagnie. Le 6 mai 2022, le STB a exigé que tous les chemins de fer de classe I soumettent des données hebdomadaires supplémentaires sur le service et des données mensuelles supplémentaires sur l'emploi pour une période de six mois. Le STB a également exigé que certains chemins de fer de classe I soumettent des plans de reprise du service, mais la Compagnie n'y est pas tenue. Le 28 octobre 2022, le STB a prolongé d'une autre période de six mois, soit jusqu'au 5 mai 2023, l'exigence de soumission des données hebdomadaires sur le service et des données mensuelles sur l'emploi pour tous les chemins de fer de classe I. Le 2 mai 2023, le STB a de nouveau prolongé le report temporaire pour la soumission des données sur le service et l'emploi au 31 décembre 2023. En date des présentes, le report temporaire n'a pas encore été prolongé.

Le 19 décembre 2022, le STB a rendu des décisions finales dans le cadre de deux instances relatives à des petits litiges relatifs aux tarifs (*Final Offer Rate Review* et *Voluntary Arbitration Program*). Le 27 décembre 2022, la Union Pacific Railroad Company a interjeté appel de la règle *Final Offer Rate Review* devant la Cour d'appel des États-Unis pour le huitième circuit, et l'*Association of American Railroads* a

également interjeté appel. Le 13 décembre 2023, la Cour a entendu les plaidoiries pour le huitième circuit sur la règle *Final Offer Rate Review*. Le 29 décembre 2022, la Compagnie a interjeté appel de la règle du *Voluntary Arbitration Program* devant la Cour d'appel des États-Unis pour le septième circuit. À la même date, quatre chemins de fer, dont la Compagnie, ont demandé au STB de surseoir à la date limite pour que les chemins de fer de classe I adhèrent au *Voluntary Arbitration Program* pendant que l'on décide de tout appel et de toute demande de réexamen. Le 24 janvier 2023, le STB a rejeté sans préjudice la demande de surseoir et a autorisé les chemins de fer à déposer une nouvelle demande de surseoir le 3 février 2023. En outre, le 24 janvier 2023, trois autres chemins de fer de classe I ont déposé des demandes de réexamen. Le 24 janvier 2023, le STB a rejeté sans préjudice la demande de surseoir et a autorisé les chemins de fer à déposer une nouvelle demande de surseoir le 3 février 2023. Le STB a rejeté la deuxième demande de surseoir le 14 février 2023. Le 24 janvier 2023, trois autres chemins de fer de classe I ont déposé des demandes de réexamen. Une décision concernant ces requêtes n'a toujours pas été rendue.

Le 7 septembre 2023, le STB des États-Unis a proposé un nouveau règlement relatif aux manœuvres pour le compte d'un concurrent en cas de service inadéquat. Selon la proposition du STB, le nouveau règlement permettrait aux clients d'effectuer des manœuvres pour le compte d'un concurrent dans un terminal si le service du chemin de fer concerné ne respecte pas l'un des trois indicateurs de mesure objectifs (l'heure d'arrivée prévue initiale, le temps de transit et le service premier mille – dernier mille) et si certaines autres conditions sont remplies. Selon la proposition du STB, si une permission d'effectuer des manœuvres pour le compte d'un concurrent était accordée dans une installation aux États-Unis, elle serait valide pour une période de deux à quatre ans et pourrait être renouvelée. De plus, le STB a cessé d'examiner la proposition faite en 2016 visant à modifier son règlement existant relatif aux manœuvres pour le compte d'un concurrent afin d'accroître la concurrence, proposition qui a fait l'objet d'une audience publique en 2022. Des commentaires ont été soumis en novembre et en décembre 2023, et les membres du STB ont tenu des rencontres avec les intervenants.

Réglementation économique – International

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a parachevé ses lignes directrices relatives au Pilier Deux visant certains éléments clés de la réforme fiscale mondiale, dont l'instauration d'un taux d'imposition minimum mondial des sociétés de 15 % et l'application d'un impôt complémentaire. Ces lignes directrices entrent en vigueur en 2024 et ont été ou devraient être adoptées dans un certain nombre de pays membres de l'OCDE, notamment les principaux territoires dans lesquels le CN exerce ses activités (autres que les États-Unis), et auront par conséquent une incidence sur le taux d'imposition effectif de la Compagnie pour 2024 et par la suite.

Réglementation sur la sécurité – Canada

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

Le 10 mars 2021, le ministre a émis deux arrêtés concernant les mouvements ferroviaires non contrôlés. Le premier arrêté impose des procédures provisoires spéciales visant à réduire les risques de

mouvements non contrôlés. Le deuxième arrêté exige que l'industrie ferroviaire canadienne révise les règlements existants afin d'y intégrer des paramètres de conception et de performance pour les locomotives équipées d'une protection contre les dérives, de définir clairement la définition du matériel roulant surveillé par opposition au matériel roulant laissé sans surveillance et d'inclure des exigences relatives à l'utilisation de la protection contre les dérives pour réduire les risques qu'un mouvement incontrôlé se produise. Conformément au deuxième arrêté, l'Association des chemins de fer du Canada a soumis les modifications exigées le 10 mars 2022. Le 9 mai 2022, le ministre a approuvé les règlements révisés, lesquels sont entrés en vigueur le 1^{er} octobre 2022.

Le 25 novembre 2020, le ministre a approuvé les nouvelles *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* (les Règles), sous réserve de conditions qui précisaient certains aspects de celles-ci. En vertu des nouvelles Règles, le 25 novembre 2021, le CN a déposé auprès de Transports Canada son Programme de gestion de la fatigue proposant un ensemble exhaustif d'exigences normatives relatives aux processus d'établissement des horaires, d'aptitude au travail, de déplacements haut le pied et autres. Le 11 mars 2022, Transports Canada a lancé des consultations préalables sur le *Règlement sur le système de gestion de la fatigue* proposé. Le 25 novembre 2022, les dispositions des Règles interdisant à un employé d'entamer une période de service ou d'exploiter du matériel ferroviaire s'il n'est pas apte au travail sont entrées en vigueur. Les dispositions des Règles de durée maximale des tours de service et de durée minimale des périodes de repos sont entrées en vigueur le 25 mai 2023.

Les 9 et 11 juillet 2021, Transports Canada a émis des arrêtés en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dans le contexte des feux de forêt faisant rage en Colombie-Britannique. En plus d'exiger la mise en œuvre de mesures précises afin de réduire les risques d'incendie et d'améliorer leur détection, les arrêtés demandaient aux compagnies de chemin de fer d'élaborer et de mettre en œuvre un plan définitif d'atténuation des risques d'incendie en cas de températures extrêmes (plan définitif) dans les 60 jours suivant la publication des arrêtés. Conformément à cette exigence, le CN a déposé son plan définitif le 9 septembre 2021. Le 14 octobre 2021, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a confirmé que l'enquête sur l'incendie de Lytton n'avait révélé aucun lien avec des activités ferroviaires. Le 15 juin 2022, le ministre a approuvé les Règles concernant les périodes de chaleur extrême et l'atténuation des risques d'incendie dans le réseau ferroviaire, qui exigent que les compagnies de chemin de fer réduisent leur vitesse et effectuent des inspections supplémentaires de la voie lorsque les températures sont élevées, qu'elles inspectent plus fréquemment les systèmes d'échappement des locomotives et qu'elles mettent en œuvre un plan d'atténuation des risques d'incendie.

Le 26 novembre 2021, Transports Canada a adopté un règlement modifiant le champ d'application du *Règlement sur les passages à niveau* en établissant des exigences pour les passages à niveau selon un modèle fondé sur les risques. Selon ce modèle, les passages à niveau existants dont les risques sont jugés faibles sont exemptés des exigences de modernisation. De plus, les modifications prolongent le délai de conformité à ces exigences (lequel était fixé au 28 novembre 2021) en fonction du modèle fondé sur les risques. Pour les passages à niveau jugés à priorité élevée, le délai a été prolongé d'un an (jusqu'au 28 novembre 2022), et pour tous les autres passages à niveau (c'est-à-dire ceux qui ne satisfont pas au seuil des critères établis pour le risque faible ou la priorité élevée), il est prolongé de trois ans (jusqu'au 28 novembre 2024).

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

Le 25 juillet 2022, le ministre a émis un arrêté exigeant que les compagnies de chemin de fer révisent le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs* afin d'y intégrer des exigences rehaussées en matière d'inspection de la performance des freins à air, notamment par temps froid. Conformément à ces directives, l'Association des chemins de fer du Canada a soumis des modifications proposées concernant les essais de frein à air de train le 30 novembre 2022. Les modifications concernant les normes d'essai ont été soumises en mai 2023. Transports Canada a approuvé les modifications au Règlement et ces dernières entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2025. Les modifications resserrent les exigences en matière d'inspection des freins à air en assurant que les trains lourds qui circulent dans les régions comportant d'importantes rampes par temps froid soient soumis à des inspections des freins à air plus rigoureuses; en exigeant que les compagnies de chemins de fer créent des procédures concernant les exigences d'inspection et qu'elles les soumettent à Transports Canada; et en renforçant les exigences relatives à l'entretien périodique des cylindres de frein.

Le 2 septembre 2022, le *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* (Règlement sur les EAVL) de Transports Canada est entré en vigueur. Ce règlement interdit à une compagnie de chemin de fer d'exploiter du matériel ferroviaire, sauf si ce matériel est muni des appareils d'enregistrement réglementaires et que les renseignements réglementaires sont enregistrés, recueillis et conservés. La technologie d'EAVL favorise la prévention des accidents et facilitera le déroulement des enquêtes afin de mieux comprendre les circonstances entourant les accidents.

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

Le 5 février 2022, Transports Canada a publié, dans la Partie I de la Gazette du Canada, un avis d'intention dans lequel il indiquait qu'il travaillerait à la conception d'un cadre réglementaire pour établir les exigences pour la mise en œuvre des technologies de commande des trains améliorée (CTA) au Canada. Les technologies de CTA permettraient d'améliorer la sécurité des trains de voyageurs et de marchandises en prévenant certains accidents ferroviaires causés par l'erreur humaine. Les technologies de CTA servent d'aide à la conduite en avisant l'équipe du train d'un danger et, lorsque leur fonctionnement est optimal, elles peuvent ralentir un train ou l'arrêter pour prévenir une collision ou un déraillement. L'avis d'intention décrit une approche visant la mise en œuvre de la CTA au Canada fondée sur un travail considérable accompli avec des représentants des chemins de fer et de la main-d'œuvre. Selon cette approche, les compagnies de chemins de fer feraient des investissements adaptés en fonction des risques pour la sécurité que chaque corridor pose. Plus précisément :

- Des technologies de CTA dotées de fonctions plus avancées seraient utilisées pour les corridors présentant un risque plus élevé (c'est-à-dire des fonctions permettant d'arrêter les trains pour prévenir les collisions avec d'autres trains, les déraillements causés par une vitesse excessive, ou l'entrée non autorisée dans des zones de la voie).
- Des technologies de CTA dotées de fonctions de base seraient utilisées dans les corridors présentant un risque moindre pour avertir l'équipe du train d'un danger potentiel (notamment le risque de dépasser les limitations de vitesse ou la présence d'un signal d'arrêt sur la voie).

Transports Canada a consulté le secteur au sujet de cette initiative. Les chemins de fer auront également l'occasion de donner leur avis sur le cadre réglementaire proposé pendant son élaboration. Transports Canada a indiqué que les exigences réglementaires proposées en lien avec la CTA pourraient être soumises au cours du deuxième semestre de 2024.

Réglementation sur la sécurité – États-Unis

Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation sur la sécurité de la *Federal Railroad Administration* (FRA) en vertu de la *Federal Railroad Safety Act* et de la portion ferroviaire d'autres lois et règlements relatifs à la sécurité; le transport de certaines marchandises dangereuses est aussi régi par des règlements promulgués par la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA). La PHMSA exige que les transporteurs exerçant des activités aux États-Unis déclarent chaque année le volume et les données spécifiques de chaque itinéraire des wagons qui contiennent de telles marchandises, qu'ils effectuent une analyse des risques de sécurité et de protection pour chaque itinéraire utilisé, qu'ils déterminent un itinéraire de rechange commercialement raisonnable pour chaque itinéraire utilisé et qu'ils choisissent comme itinéraire principal celui qui présente le moins de risques de sécurité et de protection. De plus, la *Transportation Security Administration* (TSA) exige que les transporteurs ferroviaires fournissent sur demande, en moins de cinq minutes pour un wagon unique et en moins de 30 minutes pour des wagons multiples, des données d'emplacement et d'expédition relatives aux wagons sur leurs réseaux qui contiennent des matières toxiques par inhalation et certaines matières radioactives ou explosives, et qu'ils veillent au transfert sécuritaire et contrôlé entre les expéditeurs, les destinataires et les autres transporteurs de tous ces wagons qui auront comme point d'origine ou de destination des milieux urbains à haut risque déterminés ou qui traverseront ces derniers.

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

Le 18 février 2020, la FRA a publié un règlement définitif (le Règlement du PRR) imposant à tous les chemins de fer de classe I et à certains chemins de fer d'intérêt local d'élaborer dans un plan écrit un programme de réduction des risques (PRR) ferroviaires qui sera révisé et approuvé par la FRA et qui fera l'objet d'un audit. Le CN a soumis son plan le 16 août 2021. En novembre 2021, la FRA a rejeté les plans relatifs au programme de réduction des risques des chemins de fer de classe I avec commentaires. Le CN a soumis son plan révisé le 7 février 2022 et a effectué d'autres révisions en réponse aux commentaires de la FRA le 25 mars 2022. Le 7 juillet 2022, la FRA a approuvé le plan relatif au PRR de la Compagnie. Le 8 septembre 2022, la FRA a publié un avis de projet de réglementation visant à déterminer si la FRA devrait conserver ou supprimer une disposition dans le Règlement du PRR définitif précisant que les entrepreneurs qui réalisent une partie importante des activités d'un chemin de fer sont considérés comme des membres du personnel directement touchés par le Règlement du PRR. La FRA sollicite des commentaires en réponse à une requête de réexamen du règlement définitif déposée par l'Association of American Railroads (AAR). Les commentaires ont été soumis le 7 novembre 2022.

Le 13 juin 2022, la FRA a publié un règlement définitif imposant à tous les chemins de fer de classe I et à d'autres chemins de fer de lui soumettre, d'ici le 13 juillet 2023, un plan relatif au programme de gestion des risques liés à la fatigue à des fins d'approbation. Les chemins de fer de classe I ont soumis les plans avant le 13 juillet 2023. Le 10 octobre 2023, la FRA a avisé le CN qu'elle ne pouvait pas approuver le plan relatif au programme de gestion des risques liés à la fatigue et a demandé que des modifications soient apportées. Le CN révisé le plan en fonction des commentaires de la FRA. Une fois que la FRA a approuvé leurs plans, les chemins de fer ont 36 mois pour les mettre en œuvre.

Le 28 juillet 2022, la FRA a proposé un règlement exigeant des équipes de deux personnes, sauf dans certaines circonstances. La FRA a tenu une séance d'audience publique au sujet du règlement proposé le

14 décembre 2022. L'Association of American Railroads, la Compagnie et d'autres sociétés ferroviaires ont présenté des commentaires le 21 décembre 2022.

Autre réglementation – Canada et États-Unis

Navires

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

Sécurité

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

Plus précisément, la Compagnie est assujettie :

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

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

Cybersécurité et technologie

La Compagnie a recours à la technologie de l'information, qu'elle exploite ou qui est contrôlée par des tiers, dans tous les volets de ses activités. Par conséquent, elle est assujettie à des règlements concernant la cybersécurité et la technologie au Canada et aux États-Unis. La Compagnie a investi et continue d'investir dans des initiatives de sécurité technologique, de gestion des risques liés aux technologies de l'information, de plans de maintien des activités et de reprise après sinistre, ainsi que dans d'autres programmes de sécurité et d'atténuation des risques afin de répondre à l'évolution des attentes et des règlements en matière de réseau et de cybersécurité.

De nouvelles obligations réglementaires liées à la cybersécurité et au risque technologique peuvent occasionner des coûts et des obligations additionnels à la Compagnie et peuvent conduire à des enquêtes gouvernementales ou à des demandes d'information. À titre d'exemple, la TSA a émis une directive de sécurité exigeant que les exploitants de chemins de fer prennent plusieurs mesures en 2022, en 2023 et en 2024 pour rehausser la cybersécurité ferroviaire, laquelle est décrite plus en détail ci-dessous.

Le 18 octobre 2022, la TSA a émis une deuxième directive de sécurité intitulée *Rail Cybersecurity Mitigation Actions* qui s'applique aux chemins de fer de classe I à compter du 24 octobre 2022. Cette directive de sécurité vise les cybersystèmes essentiels, qui peuvent entraîner des perturbations opérationnelles s'ils sont compromis, et exige des chemins de fer qu'ils présentent un plan de mise en œuvre en matière de cybersécurité d'ici le 21 février 2023 à la TSA pour approbation et qu'ils élaborent un programme d'évaluation de la cybersécurité, qui devra être mis à jour annuellement. Le 23 octobre 2023, la TSA a publié des versions révisées de ses deux directives de sécurité relatives au transport ferroviaire des marchandises, lesquelles sont entrées en vigueur le 24 octobre 2023 et expireront le 24 octobre 2024. Les directives révisées renouvellent pour un an les directives qui devaient expirer en 2023 et comprennent des exigences concernant l'évaluation des plans d'intervention en cas de cyberincidents et la soumission de plans d'évaluation de la cybersécurité à jour.

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

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

Transport de matières dangereuses

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

4.7 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

Conformité réglementaire

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

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

Pour une analyse plus poussée des questions environnementales, prière de se reporter à la Note 22, *Engagements et éventualités d'importance*, afférente aux États financiers consolidés annuels de 2023 du CN (États financiers), laquelle est intégrée par renvoi aux présentes, ainsi qu'à la section « Questions environnementales » sous « Risques commerciaux » aux pages 66 et 67 du Rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi aux présentes. On peut trouver les États financiers sur le site SEDAR+ à www.sedarplus.ca, sur le site Web de la SEC par EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca, sous l'onglet Investisseurs. Les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi dans la présente Notice annuelle.

Politique en matière d'environnement

Le CN est résolu à offrir des services de transport durables tout en cherchant à atténuer notre incidence collective sur l'environnement et en veillant au respect des exigences réglementaires applicables. Par conséquent, le CN s'est doté de programmes exhaustifs en matière de gestion de l'environnement. Les programmes de la Compagnie visent à réduire au minimum les effets de ses activités sur l'environnement. La Compagnie s'efforce de contribuer à la protection de l'environnement en intégrant des priorités d'ordre environnemental dans son plan d'affaires général et en évaluant les progrès réalisés au titre de ces priorités par rapport au rendement passé et, dans certains cas, par rapport à des cibles précises.

Il incombe au Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité du Conseil d'administration de surveiller les programmes environnementaux de la Compagnie. Le Comité de la

gouvernance, du développement durable et de la sécurité est formé d'administrateurs du CN; son mandat est décrit dans sa charte, qui figure dans le Manuel de gouvernance de la Compagnie, qu'on peut consulter sur le site Web du CN. Des stratégies d'atténuation des risques, y compris des vérifications périodiques, des programmes de formation des membres du personnel et des plans et mesures d'urgence, ont été mises en place pour minimiser les risques environnementaux que court la Compagnie. En 2023, la Compagnie a publié son plus récent rapport biennal sur le développement durable intitulé « Engagement responsable ». Le rapport sur le développement durable, y compris le rapport de la Compagnie sur le *Carbon Disclosure Project*, et le Manuel de gouvernance de la Compagnie peuvent être consultés à la section « Engagement responsable » du site Web du CN à www.cn.ca. Les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi dans la présente Notice annuelle.

4.8 QUESTIONS JURIDIQUES

Poursuites judiciaires

En date des présentes, il n'y a pas de poursuites judiciaires auxquelles le CN est partie ou était partie au cours du dernier exercice financier, ni de poursuites qui impliquent la propriété du CN ou l'impliquaient au cours du dernier exercice financier, ayant trait à des demandes en dommages-intérêts (à l'exclusion des intérêts et des frais) représentant plus de 10 % de l'actif à court terme de la Compagnie. Aucune poursuite du genre n'est envisagée à la connaissance de la Compagnie et celle-ci évaluera régulièrement sa situation au fil des événements.

Pour une analyse plus poussée des poursuites judiciaires importantes, le cas échéant, prière de se reporter à la *Note 22, Engagements et éventualités d'importance*, afférente aux États financiers, laquelle est intégrée par renvoi aux présentes.

Revendications des peuples autochtones

La Compagnie estime qu'elle possède des titres absolus et illimités sur ses terres. Cependant, ces dernières années, certaines communautés autochtones ont revendiqué certaines terres pour lesquelles elles prétendent détenir le droit de propriété. Elles soutiennent que la Compagnie ne peut aliéner les terres non essentielles à l'exploitation ferroviaire, à moins de les rendre à l'État au profit des Autochtones. Les tribunaux devront finalement trancher ces questions, mais quelle que soit l'issue de ces litiges, aucun effet défavorable important sur la Compagnie n'est envisagé, car son droit de continuer d'occuper et d'utiliser ces terres n'est pas remis en question.

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

4.9 ACTIFS INCORPORELS

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

4.10 FACTEURS DE RISQUE

Pour une description des risques importants touchant le CN et ses activités, prière de se reporter à la section « Risques commerciaux », aux pages 66 à 74 du Rapport de gestion, et pour une description des risques associés à l'utilisation par la Compagnie d'instruments financiers, prière de se reporter à la section « Instruments financiers », aux pages 54 à 56 du Rapport de gestion, qui sont intégrées par renvoi aux présentes. Pour une analyse plus poussée des risques liés aux énoncés prospectifs, prière de se reporter à la rubrique 1 des présentes.

RUBRIQUE 5 DIVIDENDES

La Compagnie a déclaré des dividendes correspondant à sa performance financière globale et aux flux de trésorerie générés. Le Conseil d'administration prend les décisions relatives aux niveaux des dividendes chaque année et les décisions relatives au versement de dividendes chaque trimestre. Suivant cette ligne de conduite, le taux de dividende trimestriel a augmenté comme suit au cours des trois derniers exercices financiers terminés (à compter du premier trimestre de 2021) et pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2024 (à compter du premier trimestre de 2024) :

Date d'entrée en vigueur ¹⁾	Montant du dividende trimestriel (par action ordinaire)
T1 2021	0,6150 \$
T1 2022	0,7325 \$
T1 2023	0,7900 \$
T1 2024	0,8450 \$

1) « T1 » désigne les périodes de trois mois terminées les 31 mars 2021, 2022, 2023 et 2024, respectivement.

Il n'existe aucune garantie quant au montant des dividendes qui seront versés à l'avenir ni quant au moment où ils seront versés.

RUBRIQUE 6 DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

6.1 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

Actions ordinaires

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

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

Dividendes : Les porteurs d'actions ordinaires ont, au gré des administrateurs, le droit de recevoir, sur les sommes dûment applicables au versement des dividendes et après le versement de tout dividende payable sur les actions privilégiées de catégorie A, les actions privilégiées de catégorie B ou les actions de toute autre catégorie de la Compagnie ayant priorité de rang sur les actions ordinaires, tout dividende déclaré et payable par le CN sur les actions ordinaires.

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

Actions privilégiées

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

6.2 RESTRICTIONS RELATIVES À LA PROPRIÉTÉ DES ACTIONS

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

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

De plus, le CN est autorisé à refuser de reconnaître les droits de propriété qui pourraient par ailleurs se rattacher à toute action avec droit de vote dont une personne est porteur ou véritable propriétaire ou a le contrôle, directement ou indirectement, en contravention des restrictions relatives à la propriété des

actions. Enfin, le CN a le droit, aux fins de l'application de toute restriction imposée aux termes de ses statuts constitutifs, de vendre, comme s'il en était le propriétaire, toute action avec droit de vote qui appartient ou peut appartenir, de l'avis des administrateurs, à toute personne de façon incompatible avec cette restriction relative à la propriété des actions.

6.3 COTES DES TITRES D'EMPRUNT

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

	DBRS Morningstar	Moody's Investors Service	S&P Global Ratings Canada
Dette à long terme	A	A2	A-
Papier commercial	R-1 (bas)	P-1	A-2

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

DBRS Morningstar (DBRS)

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

Moody's Investors Service (Moody's)

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

S&P Global Ratings Canada (S&P)

- Les titres d'emprunt à long terme notés A sont légèrement plus sensibles aux changements dans les circonstances et les conditions économiques que les titres d'emprunt auxquels sont attribuées des cotes plus élevées. Cependant, la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers relatifs aux titres d'emprunt est encore solide. Cette cote est la troisième plus élevée qu'attribue S&P parmi dix principales catégories de notation de titres d'emprunt à long terme, qui s'échelonnent de « AAA » à « D ». Le facteur « - » correspond à une position faible dans cette catégorie générale de notation.
- Les titres d'emprunt à court terme notés « A-2 » font partie de la deuxième catégorie la plus élevée de S&P, allant de « A-1 » à « D ». La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers relatifs aux titres d'emprunt est satisfaisante, mais les titres sont légèrement plus sensibles aux changements dans les circonstances et les conditions économiques.

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

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

Le CN n'a versé aucun paiement aux agences de notation du crédit mentionnées ci-dessus pour tout autre service au cours des deux dernières années.

RUBRIQUE 7 AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

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

Agent des transferts et agent comptable des registres :

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

Coagent des transferts et coagent comptable des registres :

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

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

RUBRIQUE 8 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

8.1 COURS ET VOLUME DES TRANSACTIONS

Les actions ordinaires du CN sont inscrites à la Bourse de Toronto et à la Bourse de New York sous les symboles CNR et CNI, respectivement. Le tableau qui suit présente les fourchettes de cours et le volume de transactions global des actions ordinaires à la Bourse de Toronto, pour chaque mois de l'exercice 2023.

Mois	Élevée (\$)	Faible (\$)	Volume
Janvier	167,89	155,60	23 280 000
Février	161,66	155,01	22 751 700
Mars	163,42	153,80	34 846 900
Avril	168,80	157,33	20 811 100
Mai	164,21	152,67	25 625 600
Juin	161,02	150,96	31 340 600
Juillet	161,34	151,18	22 113 200
Août	160,18	151,55	23 064 900
Septembre	157,80	144,98	32 532 500
Octobre	149,74	143,13	21 070 300
Novembre	158,59	146,78	21 944 900
Décembre	167,35	156,60	25 154 500

8.2 PLACEMENTS ANTÉRIEURS

Le 10 mai 2023, en vertu de son prospectus et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers canadiens des billets à 4,15 % échéant en 2030 d'un capital de 550 M\$, des billets à 4,40 % échéant en 2033 d'un capital de 400 M\$ et des billets à 4,70 % échéant en 2053 d'un capital de 800 M\$, détaillés dans le tableau ci-dessous :

Titre	Billets échéant en 2030	Billets échéant en 2033	Billets échéant en 2053
Taille du placement	550 000 000 \$	400 000 000 \$	800 000 000 \$
Échéance	10 mai 2030	10 mai 2033	10 mai 2053
Taux d'intérêt nominal	4,15 %	4,40 %	4,70 %
Produit net de l'émission (avant les frais)	545 913 500 \$	397 696 000 \$	789 384 000 \$
Prix d'offre	99,627 %	99,824 %	99,173 %
Affectation du produit	Besoins généraux de la Compagnie, ce qui peut comprendre le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours, le rachat d'actions, des acquisitions et d'autres occasions d'affaires	Besoins généraux de la Compagnie, ce qui peut comprendre le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours, le rachat d'actions, des acquisitions et d'autres occasions d'affaires	Besoins généraux de la Compagnie, ce qui peut comprendre le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours, le rachat d'actions, des acquisitions et d'autres occasions d'affaires

Le 1^{er} novembre 2023, en vertu de son prospectus et de sa déclaration d'enregistrement en vigueur, la Compagnie a émis sur les marchés financiers américains des billets à 5,85 % échéant en 2033 d'un capital de 300 M\$ US (416,25 M\$) et des billets à 6,125 % échéant en 2053 d'un capital de 300 M\$ US (416,25 M\$), détaillés dans le tableau ci-dessous :

Titre	Billets échéant en 2033	Billets échéant en 2053
Taille du placement	300 000 000 \$ US	300 000 000 \$ US
Échéance	1 ^{er} novembre 2033	1 ^{er} novembre 2053
Taux d'intérêt nominal	5,85 %	6,125 %
Produit net de l'émission (avant les frais)	297 354 000 \$ US	296 517 000 \$ US
Prix d'offre	99,768 %	99,714 %
Affectation du produit	Besoins généraux de la Compagnie, ce qui peut comprendre le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours, le rachat d'actions, des acquisitions et d'autres occasions d'affaires	Besoins généraux de la Compagnie, ce qui peut comprendre le remboursement par anticipation et le refinancement de la dette en cours, le rachat d'actions, des acquisitions et d'autres occasions d'affaires

En outre, dans le cours normal des affaires, la Compagnie peut émettre du papier commercial dont les échéances sont de moins de 12 mois. Au 31 décembre 2023, les emprunts totaux aux termes des programmes de papier commercial de la Compagnie s'élevaient à 1 360 M\$ (1 801 M\$ US). Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces emprunts était de 5,63 %.

RUBRIQUE 9 ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1 ADMINISTRATEURS

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

Nom Province ou État de résidence et date de la première élection au Conseil	Occupation principale actuelle	Principales occupations au cours des cinq dernières années
Shauneen Bruder Ontario, Canada Le 25 avril 2017	Administratrice de sociétés Présidente du Conseil d'administration, CN	Vice-présidente directrice, Exploitation, Banque Royale du Canada
David Freeman Tennessee, États-Unis Le 20 mai 2022	Administrateur de sociétés	Vice-président directeur, Exploitation, BNSF Railway
Denise Gray Michigan, États-Unis Le 27 avril 2021	Administratrice de sociétés	Directrice, Affaires externes et relations gouvernementales, Amérique du Nord, LG Energy Solution Michigan Inc. Présidente, LG Energy Solution Michigan Inc. Tech Center
Justin M. Howell Washington, États-Unis Le 27 avril 2021	Gestionnaire d'investissements senior, Cascades Asset Management Co.	
Susan C. Jones Alberta, Canada Le 20 mai 2022	Administratrice de sociétés	Vice-présidente directrice et chef de la direction, Unité d'exploitation de la potasse, Nutrien Ltd.
Robert Knight Floride, États-Unis Le 20 mai 2022	Administrateur de sociétés	Chef des finances, Union Pacific Corporation
Michel Letellier Québec, Canada Le 1 ^{er} octobre 2022	Président et chef de la direction, Innergex énergie renouvelable inc. (un des plus importants producteurs indépendants d'énergie renouvelable canadiens)	
Margaret A. McKenzie Alberta, Canada Le 6 octobre 2020	Administratrice de sociétés	
Al Monaco Alberta, Canada Le 25 avril 2023	Administrateur de sociétés	Président et chef de la direction, Enbridge Inc.
Jo-ann dePass Olsovsky Texas, États-Unis Le 27 octobre 2021	Administratrice de sociétés	Vice-présidente exécutive et chef de l'information, Salesforce Inc.
Tracy Robinson Alberta, Canada Québec, Canada Le 28 février 2022	Présidente-directrice générale, CN	Vice-présidente exécutive, TC Énergie; présidente, gazoducs canadiens, TC Énergie; et présidente, Coastal GasLink, TC Énergie

Composition des comités

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

Comité d'audit, des finances et du risque (AFR)

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

Comité de la gouvernance, du développement durable et de la sécurité (GDDS)

Denise Gray (présidente du Comité), Shauneen Bruder, David Freeman, Justin M. Howell, Michel Letellier, Margaret A. McKenzie et Al Monaco.

Comité des ressources humaines et de la rémunération (CRHR)

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

Comité de retraite et des investissements

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

9.2 INFORMATION SUR LE COMITÉ D'AUDIT

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

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

En date des présentes, le Comité d'audit, des finances et du risque est composé de six administrateurs indépendants, à savoir Margaret A. McKenzie (présidente du Comité), Shauneen Bruder, Denise Gray, Robert Knight, Michel Letellier et Jo-ann dePass Olsovsky.

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

Le Conseil d'administration de la Compagnie est d'avis que les membres du Comité d'audit, des finances et du risque présentent un haut niveau d'expérience et de compétences financières. Le Conseil d'administration a déterminé que chaque membre avait des compétences financières au sens de la législation et de la réglementation canadiennes et américaines sur les valeurs mobilières et des normes de la Bourse de New York en matière de gouvernance. Pour en venir à cette conclusion, le Conseil d'administration s'est fondé sur la formation et l'expérience de chacun des membres du Comité. Une description de la formation et de l'expérience de chaque membre du Comité d'audit, des finances et du risque qui sont pertinentes à l'exercice de ses responsabilités de membre du Comité est présentée ci-après :

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

où elle occupe le poste de présidente du comité d'audit, et de Spur Petroleum Ltd., une société privée du secteur de l'énergie dans l'ouest du Canada. M^{me} McKenzie est fondatrice et ancienne cheffe de la direction financière de Range Royalty Management Ltd, poste qu'elle a occupé de 2006 à 2014. M^{me} McKenzie détient un baccalauréat en commerce (comptabilité) de l'Université de la Saskatchewan et a obtenu le titre de IAS.A auprès de l'Institut des administrateurs de sociétés. Elle est également comptable professionnelle agréée (CPA CA) depuis 1983 et a obtenu le titre de Fellow de l'Ordre en 2022.

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

M^{me} Gray est administratrice de société et une conseillère sur le secteur ayant une vaste expérience en relations d'affaires. Elle était la directrice, Affaires externes et relations gouvernementales, Amérique du Nord de LG Energy Solution Michigan Inc. (LG Energy Solution Michigan), une filiale de LG Energy Solution Inc., jusqu'en mai 2023, et elle continue de conseiller la société à titre de consultante concernant les relations gouvernementales. De 2018 à mars 2022, elle dirigeait la filiale nord-américaine de LG Energy Solution, un des plus grands fabricants de piles au lithium-ion au monde, à titre de présidente de LG Chem, Michigan Inc. Tech Center. Elle a occupé diverses fonctions pour General Motors sur une période de 30 ans, y compris à la tête du service mondial d'ingénierie des systèmes à batteries. M^{me} Gray possède aussi une expérience à titre d'administratrice de sociétés ouvertes. Elle est membre du conseil d'administration du comité d'audit et du comité de rémunération de Cheniere Energy Inc., une société énergétique d'envergure internationale, depuis mai 2023, et elle a déjà été membre du comité d'audit de Tenneco Inc., une société ouverte américaine qui se spécialise dans la fabrication de produits automobiles destinés aux marchés mondiaux. Elle est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique de l'Université Kettering et d'une maîtrise en technologie de gestion technique du Rensselaer Polytechnic Institute.

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

M. Letellier est président et chef de la direction d'Innergex énergie renouvelable inc. (Innergex), une entreprise ayant son siège social à Montréal et l'un des plus importants producteurs indépendants d'énergie renouvelable canadiens, qui exerce ses activités au Canada, aux États-Unis, en France et au Chili. M. Letellier a une expérience considérable du monde des affaires en Amérique du Nord et est un acteur important du secteur de l'énergie renouvelable. Il est à Innergex depuis 1997; il a été vice-président et chef de la direction financière de 2003 à 2007, et est président et chef de la direction depuis 2007. Il a aussi été vice-président et chef de la direction financière d'Innergex GP Inc. de 1997 à 2003, fonctions

dans le cadre desquelles il était responsable de la gestion financière liée aux activités d'Innergex GP Inc, d'Innergex, société en commandite, et d'Innergex Énergie, Fonds de revenu. M. Letellier était auparavant responsable du développement et de l'exploitation de projets hydroélectriques chez Boralex Inc. Administrateur d'expérience, il siège à des conseils d'administration de sociétés publiques et privées depuis 2012; il est notamment membre du conseil d'administration actuel d'Innergex, et a déjà siégé au conseil d'administration et au comité d'audit de Papiers Tissue KP Inc. Il détient un baccalauréat en commerce (finance) de l'Université du Québec à Montréal et une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke.

M^{me} dePass Olsovsky occupait récemment le poste de vice-présidente exécutive et chef de l'information chez Salesforce.com, Inc. (Salesforce), une entreprise de solution logicielle infonuagique, de février 2018 à son départ à la retraite le 1^{er} août 2022. À Salesforce, elle a supervisé une organisation mondiale des technologies de l'information responsable de tous les systèmes administratifs, de l'infrastructure et de la connectivité du réseau mondial, de la cybersécurité et de l'intégration des systèmes dans le cadre des fusions et acquisitions. Auparavant, M^{me} dePass Olsovsky a été membre de l'équipe de direction de BNSF Railway pendant environ 12 ans, notamment à titre de vice-présidente principale et chef de l'information. Elle est membre du conseil d'administration et du comité d'audit et des finances de Reltio, un chef de file du secteur de la gestion de données infonuagiques de base et de haute technologie. De 2007 à 2018, elle a été membre du comité de l'audit et des finances et du comité des ressources humaines de Railinc Corp, et a été présidente du conseil d'administration pendant près de quatre ans. En outre, elle a précédemment été membre du comité consultatif de la Neeley School of Business Information Technology de la Texas Christian University et de la chambre de commerce hispanique de Fort Worth. M^{me} dePass Olsovsky est titulaire d'un baccalauréat en gestion des affaires et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Nova Southeastern, ainsi que d'une maîtrise en gestion de projets de l'Université George Washington.

Honoraires des auditeurs

KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. agit à titre d'auditeur de la Compagnie depuis 1992. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2023 et 2022, les honoraires d'audit, les honoraires pour services liés à l'audit, les honoraires pour services fiscaux et les honoraires pour les autres services fournis à la Compagnie par KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. se détaillaient comme suit :

Honoraires ¹⁾	2023	2022
Audit	3 348 000 \$	2 969 000 \$
Services liés à l'audit	1 363 000 \$	1 203 000 \$
Services fiscaux	982 000 \$	905 000 \$
Autres	— \$	— \$
Total	5 693 000 \$	5 077 000 \$

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

Conformément à sa charte, le Comité d'audit, des finances et du risque approuve tous les services d'audit et tous les services liés à l'audit, tous les honoraires et toutes les modalités liés aux missions d'audit et toutes les missions de services non liés à l'audit avec les auditeurs indépendants. Le Comité d'audit, des finances et du risque a approuvé au préalable la totalité des services fournis par les auditeurs indépendants du CN pour des services liés à l'audit et des services non liés à l'audit pour les exercices terminés les 31 décembre 2023 et 2022.

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

Honoraires d'audit

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

Honoraires pour services liés à l'audit

Les honoraires pour services liés à l'audit sont engagés pour les services associés aux audits des états financiers des divers régimes de retraite de la Compagnie, pour les services d'assurance et d'attestation de rapports relatifs à la durabilité et d'autres rapports exigés par la loi ou la réglementation, et pour les services rendus en lien avec l'émission de dette.

Honoraires pour services fiscaux

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

Autres honoraires

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

Services non liés à l'audit

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

9.3 MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

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

Nom et province ou État de résidence	Fonction au CN	Principales occupations au cours des cinq dernières années
Tracy Robinson Alberta, Canada Québec, Canada	Présidente-directrice générale	Vice-présidente exécutive, TC Énergie Présidente, gazoducs canadiens, TC Énergie Présidente, Coastal GasLink, TC Énergie
Ghislain Houle Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef de la direction financière	
Rémi G. Lalonde Québec, Canada	Vice-président exécutif et conseiller spécial de la PDG	Président-directeur général, Produits forestiers Résolu Inc. Premier vice-président et chef de la direction financière, Produits forestiers Résolu Inc.
Doug MacDonald Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef du Marketing	Chef du Marketing par intérim, CN Premier vice-président Bureau du président-directeur général, Projets spéciaux, CN Premier vice-président Information et technologie, CN Vice-président, Région de l'Est, CN Premier vice-président Expansion de la chaîne d'approvisionnement, Transport par rail, CN

Nom et province ou État de résidence	Occupation principale actuelle	Principales occupations antérieures au cours des cinq dernières années
Dominique Malenfant Québec, Canada	Vice-président exécutif et chef des services informatiques et de la technologie	Premier vice-président en ingénierie et chef de la technologie, Wabtec Corporation Vice-président, technologies globales et chef de la technologie, GE Transportation
Derek Taylor Illinois, États-Unis	Vice-président exécutif et chef de l'exploitation sur le terrain	Premier vice-président Transport, CN Vice-président Excellence opérationnelle, CN Vice-président, Région de l'Est, CN Vice-président Région du Sud, CN
Patrick Whitehead Alberta, Canada	Vice-président exécutif et chef de l'exploitation du réseau	Premier vice-président Exploitation du réseau, CN Vice-président Exploitation, CN Directeur général (Chicago), CN Vice-président, Transport, Norfolk Southern Railway Vice-président adjoint Mécanique, Norfolk Southern Railway Directeur général, Région du Nord, Norfolk Southern Railway
Olivier Chouc Québec, Canada	Premier vice-président et chef de la direction des Affaires juridiques	Vice-président Affaires juridiques, CN
Janet Drysdale Québec, Canada	Première vice-présidente et chef Relations avec les intervenants	Vice-présidente Planification financière et développement durable, CN Vice-présidente Développement durable, CN Vice-présidente Planification financière, CN
Josée Girard Québec, Canada	Première vice-présidente et cheffe Ressources humaines	Cheffe du capital humain et de la raison d'être, Ivanhoé Cambridge Vice-présidente exécutive, Alignement organisationnel et ressources humaines, Ivanhoé Cambridge Vice-présidente, Ressources humaines, Rio Tinto Aluminium
Patrick Lortie Québec, Canada	Premier vice-président et chef Stratégie	Directeur, Transport et Services (Amériques), Oliver Wyman Directeur, Marché canadien, Oliver Wyman
Keith Reardon Illinois, États-Unis	Premier vice-président Développement de réseau et interréseaux	Premier vice-président Chaîne d'approvisionnement, Produits de consommation, CN Vice-président Intermodal et véhicules automobiles, CN

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

En date du 31 décembre 2023, les administrateurs et les membres de la haute direction de la Compagnie, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables ou exerçaient le contrôle ou avaient la haute main, directement ou indirectement, sur un ensemble d'environ 253 milliers d'actions ordinaires de la Compagnie, représentant approximativement 0,04 % des actions ordinaires en circulation.

9.4 INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS, FAILLITES, AMENDES OU SANCTIONS

À la connaissance de la Compagnie et selon les renseignements que les administrateurs et les membres de la haute direction de la Compagnie lui ont fournis, aucune personne parmi ces administrateurs ou membres de la haute direction n'exerce ou n'a exercé, au cours des dix dernières années, les fonctions d'administrateur, de chef de la direction ou de chef de la direction financière d'une société (y compris du CN) qui remplissait une des conditions suivantes : a) elle a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou d'une ordonnance lui refusant le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières, dans chaque cas pour plus de 30 jours consécutifs, (chacun une « ordonnance ») qui a été émise pendant que la personne exerçait la fonction d'administrateur, de chef de la direction ou de chef de la direction financière de cette société; ou b) elle a fait l'objet d'une ordonnance émise après que cette personne a cessé d'être administrateur, chef de la direction ou chef de la direction financière de cette société et qui découle d'un événement survenu pendant que cette personne exerçait la fonction d'administrateur, de chef de la direction ou de chef de la direction financière de cette société.

À l'exception de ce qui est divulgué dans la présente section, à la connaissance de la Compagnie et selon les renseignements que les administrateurs et les membres de la haute direction de la Compagnie lui ont fournis, aucun administrateur ou membre de la haute direction, ni aucun actionnaire détenant un nombre suffisant de titres de la Compagnie pour exercer une incidence importante sur le contrôle de la Compagnie (un « actionnaire important ») i) n'exerce ou n'a exercé, au cours des dix dernières années, les fonctions d'administrateur ou de chef de la direction d'une société (y compris du CN) qui, pendant que cette personne exerçait cette fonction ou dans l'année suivant la cessation des fonctions de la personne, a fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens, ou ii) a, au cours des dix dernières années, fait une faillite personnelle, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite nommé pour détenir ses biens.

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

À la connaissance de la Compagnie et selon les renseignements que ses administrateurs et membres de la haute direction lui ont fournis, aucun administrateur ou membre de la haute direction, ni aucun actionnaire important n'a fait l'objet i) d'amendes ou de sanctions imposées par un tribunal en vertu de la législation en valeurs mobilières ou par une commission des valeurs mobilières ou n'a conclu un accord de règlement avec une commission des valeurs mobilières, ou ii) d'autres amendes ou sanctions

imposées par un tribunal ou un organisme de réglementation qui seraient probablement considérées comme importantes par un investisseur raisonnable prenant une décision d'investissement.

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

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

RUBRIQUE 11 INTÉRÊT DES EXPERTS

KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur externe qui a préparé les Rapports du cabinet d'experts-comptables indépendant et inscrit à l'intention du Conseil d'administration et des actionnaires du CN, concernant l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière et concernant l'audit des États financiers consolidés annuels de 2023 et les notes afférentes, conformément aux principes comptables généralement reconnus aux États-Unis. KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé son indépendance à l'égard du CN au sens des règles pertinentes et des interprétations associées prescrites par les ordres professionnels pertinents au Canada et de tous les règlements et lois applicables.

RUBRIQUE 12 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

On peut trouver des renseignements complémentaires concernant le CN sur SEDAR+ à www.sedarplus.com. De l'information financière complémentaire est fournie dans les États financiers consolidés annuels et le Rapport de gestion du CN pour le dernier exercice écoulé. D'autres renseignements, incluant la rémunération et l'endettement des administrateurs et des membres de la haute direction, les détenteurs principaux de titres de la Compagnie et les titres pouvant être émis en vertu de régimes de rémunération à base de titres de participation, sont fournis dans la Circulaire de sollicitation de procurations de la Compagnie préparée en vue de son assemblée annuelle des actionnaires qui s'est tenue le 25 avril 2023 (Circulaire). Cette Circulaire est disponible sur SEDAR+ à www.sedarplus.com, sur le site Web de la SEC par l'intermédiaire du site EDGAR à www.sec.gov et sur le site Web de la Compagnie à www.cn.ca. Les informations diffusées sur notre site Web ou accessibles par son intermédiaire ne sont pas intégrées par renvoi dans la présente Notice annuelle.

ANNEXE A – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT

1. MANDAT

Le Comité AFR a pour mandat d'aider le Conseil d'administration à assumer ses responsabilités de surveillance à l'égard des points suivants :

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

2. COMPOSITION

- **Nombre.** Le Conseil doit nommer au moins cinq administrateurs comme membres du Comité AFR, dont obligatoirement le président du CRHR.
- **Administrateurs indépendants.** Seuls des administrateurs indépendants, selon ce que décide le Conseil et conformément aux normes de gouvernance d'entreprise du Canada et des États-Unis, peuvent être nommés. Un membre du Comité AFR ne peut, sauf en sa qualité d'administrateur ou administratrice ou de membre d'un comité du Conseil et sous réserve des dispenses prévues en vertu des lois et règlements applicables au Canada et aux États-Unis, accepter, directement ou indirectement, des honoraires du CN ou d'une filiale du CN ni ne peut faire partie du groupe du CN ou d'une filiale du CN.
- **Compétences.** Chaque membre doit avoir des « compétences financières » et au moins un membre doit être un « expert financier du comité d'audit », selon ce qu'établit le Conseil.
- **Mandats parallèles.** En raison des exigences élevées rattachées au rôle et aux responsabilités du Comité AFR, le président du Conseil, en collaboration avec le président du Comité GDDS, examine les invitations faites aux membres du Comité AFR de se joindre au comité d'audit d'une autre entité. Lorsqu'un membre du Comité AFR siège simultanément au comité d'audit de plus de trois sociétés ouvertes, y compris celui du CN, le Conseil détermine si ces responsabilités parallèles nuisent à sa capacité de bien s'acquitter de ses fonctions au sein du Comité AFR; il exige alors que la situation soit corrigée ou indique dans la Circulaire de sollicitation de procurations du CN que les mandats parallèles ne nuisent pas aux fonctions du membre.

3. RÉUNIONS

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

4. RESPONSABILITÉS

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

A. FONCTIONS D'AUDIT

- **Surveiller la communication de l'information financière.** Le Comité AFR surveille et examine la qualité et l'intégrité du processus comptable et du processus de communication de l'information financière du CN, ce qui comprend ce qui suit :
 - vérifier la qualité et l'intégrité du processus comptable et du processus de communication de l'information financière du CN au moyen de discussions avec la direction, les auditeurs externes et les auditeurs internes;
 - passer en revue avec la direction et les auditeurs externes les états financiers annuels audités à intégrer dans le rapport annuel du CN et les états financiers consolidés trimestriels du CN, y compris l'information fournie chaque fois dans les rapports de gestion et les communiqués concernant les résultats du CN, avant leur publication, leur dépôt et leur diffusion, et les recommander pour approbation au Conseil;
 - passer en revue avec la direction et les auditeurs externes les états financiers annuels audités des Caisses fiduciaires de retraite du CN, et les recommander pour approbation au Conseil;
 - passer en revue le niveau et le type d'information financière communiquée, à l'occasion, aux marchés des capitaux;
 - passer en revue, et recommander pour approbation au Conseil, l'information financière contenue dans la Notice annuelle, les prospectus et d'autres documents de placement, rapports ou documents, financiers ou autres, soumis à l'approbation du Conseil;
 - passer en revue avec les auditeurs externes et la direction la qualité, la pertinence et la communication des principes et des conventions comptables du CN, des hypothèses sous-jacentes et des pratiques en matière de communication de l'information, ainsi que les questions importantes concernant la présentation de l'information financière et les décisions prises dans le cadre de la préparation des états financiers, notamment i) toutes les conventions et pratiques comptables essentielles utilisées, ii) les autres traitements de l'information financière qui ont fait l'objet de discussions avec la direction, la portée de leur utilisation et le traitement privilégié par les auditeurs externes ainsi que iii) toute autre communication écrite importante entre le CN et les auditeurs externes (y compris un désaccord, le cas échéant, avec la direction ainsi que tout problème ou toute difficulté d'audit et la façon dont la direction y a donné suite);
 - passer en revue les rapports des auditeurs externes sur les états financiers consolidés annuels du CN et sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière du CN ainsi que sur les états financiers annuels des Caisses fiduciaires de retraite du CN;
 - passer en revue les rapports de mission d'examen trimestriels des auditeurs externes sur les états financiers consolidés trimestriels du CN;
 - vérifier que les attestations de la direction à l'égard des rapports financiers sont conformes à la législation applicable; et
 - passer en revue les résultats de l'audit externe, les problèmes importants qui ont retenu l'attention des auditeurs lors de l'audit ainsi que la réaction ou le plan d'action de la direction relativement à toute lettre de recommandation des auditeurs externes et à toute recommandation importante qui y est énoncée.
- **Surveiller les contrôles internes à l'égard de l'information financière (« contrôles internes »).** Le Comité AFR surveille l'intégrité et la qualité des contrôles internes du CN. Cela comprend ce qui suit :
 - recevoir périodiquement un rapport de la direction évaluant le caractère adéquat et l'efficacité des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes du CN;
 - s'assurer que le CN respecte les exigences réglementaires et législatives applicables en ce qui concerne les contrôles internes;
 - tout en s'assurant de maintenir le caractère confidentiel et anonyme des communications, établir la marche à suivre pour la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par le CN au sujet de toute question qui pourrait présenter un risque pour les activités du CN, y compris les préoccupations touchant des points en matière de comptabilité ou d'audit;

- demander qu'un audit de tout risque spécifique ou de contrôles internes soit exécuté, au besoin.
- **Surveiller les auditeurs internes.** Le Comité AFR surveille le rendement des auditeurs internes. Cela comprend ce qui suit :
 - s'assurer que l'auditeur interne en chef relève directement du Comité AFR et recommander la nomination et la cessation des fonctions de l'auditeur interne en chef;
 - surveiller régulièrement le rendement, les responsabilités, la dotation en personnel et les ressources de la fonction d'audit interne;
 - approuver au moins une fois par année le plan d'audit interne et surveiller régulièrement son état d'avancement; et
 - s'assurer que les auditeurs internes rendent des comptes au Comité AFR et au Conseil.
- **Surveiller les auditeurs externes.** Les auditeurs externes rendent des comptes au Comité AFR dont ils relèvent directement. En conséquence, le Comité AFR évalue les relations du CN avec les auditeurs externes et en est directement responsable. Plus précisément, cela comprend ce qui suit :
 - recommander au Conseil et aux actionnaires du CN la nomination des auditeurs externes du CN et des Caisses fiduciaires de retraite du CN et, s'il y a lieu, leur destitution, les évaluer et les rémunérer ainsi qu'évaluer leurs compétences, leur rendement et leur indépendance;
 - approuver tous les services d'audit, de révision et d'attestation fournis par les auditeurs externes et en superviser la communication, déterminer les services non liés à l'audit qu'il est interdit aux auditeurs externes de fournir et approuver au préalable les services non liés à l'audit que les auditeurs externes sont autorisés à fournir au CN ou à l'une de ses filiales, conformément aux lois et règlements applicables, et en superviser la communication;
 - approuver tous les honoraires versés aux auditeurs externes;
 - passer en revue au moins une fois par année un rapport des auditeurs externes décrivant leurs procédés internes de contrôle de la qualité, toute question importante soulevée lors de la dernière revue interne du contrôle de la qualité de leur cabinet ou à l'occasion d'un contrôle par les pairs ou au moment d'une enquête ou d'une demande de renseignements effectuée par des autorités gouvernementales ou professionnelles, dans les cinq années précédentes, relativement à une ou plusieurs missions d'audit exécutées par les auditeurs, dans la mesure où les documents sont disponibles, et les mesures prises à cet égard;
 - passer en revue, au moins une fois par année, la déclaration officielle écrite des auditeurs externes décrivant toutes leurs relations avec le CN et confirmant leur indépendance, et avoir des discussions avec les auditeurs externes au sujet des relations ou des services qui pourraient influencer sur leur objectivité ou leur indépendance;
 - passer en revue les politiques du CN en matière d'embauche d'employés ou d'anciens employés de ses auditeurs externes; et
 - veiller à ce qu'il y ait une rotation de l'associé responsable de mission, de l'associé de référence et des autres associés en audit dans la mesure prescrite par les normes canadiennes en matière de gouvernance et les normes des États-Unis en matière de gouvernance.
- **Communiquer avec les auditeurs et la direction.** Le Comité AFR dispose de voies de communication directe avec les auditeurs internes et externes lui permettant d'étudier au besoin avec eux des questions particulières. De plus, chaque auditeur doit rencontrer séparément les membres du Comité AFR, sans la présence de la direction, tous les trimestres et plus souvent si cela est nécessaire; le Comité AFR doit également rencontrer séparément la direction tous les trimestres et plus souvent si cela est nécessaire.
- **Communiquer avec les investisseurs.** Le Comité AFR surveille les politiques et les procédures de la Compagnie en ce qui concerne l'information financière et d'autres informations importantes fournies aux investisseurs, ainsi que les processus mis en place pour garantir que ces informations sont exactes, exhaustives et conformes aux autres communications de la Compagnie; le Comité AFR veille à ce que des procédures soient en place pour l'examen de la communication par le CN de l'information financière extraite ou dérivée des états financiers du CN et évalue périodiquement le caractère adéquat de ces procédures.

B. QUESTIONS FINANCIÈRES

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

C. GESTION DES RISQUES

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

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

D. ÉVALUATION DU COMITÉ AFR

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

E. GÉNÉRALITÉS

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

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