



Présentation du T1 2025 de Trans Mountain

Divulgation

Cette présentation contient certaines informations qui sont de nature prospective et qui sont soumises à d'importants risques et incertitudes (de telles déclarations sont généralement accompagnées de termes tels que « anticiper », « s'attendre à », « croire », « pouvoir », « devoir », « estimer », « avoir l'intention de » ou d'autres expressions similaires). Les déclarations de nature prospective figurant dans le présent document ont pour but de fournir aux détenteurs de titres de Trans Mountain ainsi qu'aux investisseurs potentiels des renseignements concernant Trans Mountain et ses filiales et sociétés affiliées, y compris l'évaluation par la direction des plans futurs et perspectives financières de Trans Mountain et de ses filiales et sociétés affiliées. Toutes les déclarations de nature prospective reflètent les convictions et les hypothèses de Trans Mountain fondées sur les renseignements disponibles au moment où les déclarations ont été faites et, à ce titre, ne constituent pas une garantie de la performance future. Étant donné que les résultats réels pourraient différer de manière significative des renseignements prospectifs, vous ne devez pas accorder une confiance excessive à ces renseignements et ne devez pas utiliser les renseignements prospectifs ou les perspectives financières à des fins autres que celles auxquelles ils sont destinés. Nous ne mettons pas à jour nos informations prospectives en raison de nouveaux renseignements ou d'événements futurs, sauf si la loi nous y oblige. Pour de plus amples renseignements sur les hypothèses formulées, ainsi que sur les risques et incertitudes susceptibles d'entraîner un écart entre les résultats réels et les résultats prévus, veuillez consulter les rapports trimestriels et annuels les plus récents affichés sur le site Web de Trans Mountain à <https://www.transmountain.com/fr/corporate-reports>.



Aperçu de l'entreprise

- Accès direct aux marchés internationaux par la côte ouest.
- Voie commerciale rapide et économiquement avantageuse du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (BSOC) vers la côte du Pacifique et l'Asie du Nord.
- Environ 80 % des volumes sont couverts par des contrats à long terme de type «ship-or-pay», et tous les volumes sont assujettis à des tarifs établis – aucune exposition directe aux prix des produits de base.
- Capacité actuelle du pipeline de 890 kbpj
 - Canalisation 1 : 350 kbpj de produits légers et raffinés, principalement destinés aux zones terrestres de la Colombie-Britannique (C.-B.) et de Washington (WA).
 - Canalisation 2 : 540 kbpj de brut lourd, acheminés vers les marchés internationaux via le quai de Westridge.
- Restitution de 311 millions de dollars au propriétaire au cours de T1/25.
- Les activités élargies ont commencé en mai 2024 et ont contribué à réduire le différentiel WCS.
- Propriété du gouvernement depuis 2018, avec 70 ans d'histoire d'exploitation.



Accès maritime

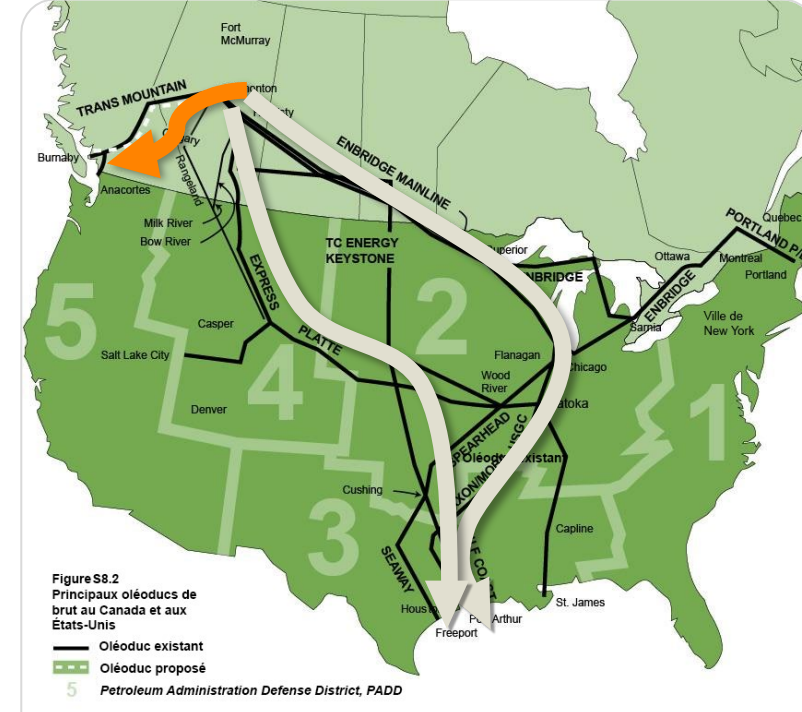
Marchés pour le Canada

Le réseau de Trans Mountain est la seule voie souveraine du Canada menant à la mer pour la production du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (BSOC).

- Accès du BSOC aux marchés de la côte du Pacifique
- Offre un accès à l'Asie et à la Californie (troisième plus grand marché de raffinage aux États-Unis)
- Temps de transit terrestre vers la mer plus court que les autres options
- Temps de transit maritime vers les marchés de la côte du Pacifique plus court que les autres alternatives



Trans Mountain représente environ 20 % de la capacité de sortie du BSOC, la capacité d'exportation pipelinière et ferroviaire du BSOC étant de 4600 kbpj en septembre 2024. (Source : Association canadienne des producteurs pétroliers, janvier 2025)



Source : Régie de l'énergie de l'Alberta (2023)



Non à l'échelle ; à des fins illustratives seulement

Source : Association canadienne des producteurs pétroliers (2023)

Compétitivité vis-à-vis de l'Asie

Moins cher

Tarifs et coûts de transport moins élevés

Plus rapide

Quelques jours de transit par voie terrestre et maritime

Meilleure qualité

Un seul pipeline plutôt que plusieurs transitions

La CTM a un avantage pour les volumes souscrits et non souscrits, par rapport aux itinéraires depuis la côte américaine du Golfe du Mexique (CAGM)

- Avantage du pipeline — Le trajet d'Edmonton à Westridge prend environ 10 jours, comparativement à environ 30 jours pour atteindre la CAGM depuis Edmonton.
- Simplicité du pipeline — Le trajet d'Edmonton à Westridge s'effectue par un seul pipeline, contrairement à celui passant par la CAGM, qui nécessite plusieurs pipelines.
- Avantage en termes de transport maritime — Le trajet de Westridge à la Chine prend environ 20 jours, comparativement à environ 45 jours depuis la CAGM jusqu'à la Chine.
- Avantage en matière de transport maritime — Le coût d'expédition de Westridge à la Chine (direct) était de 4,41 \$ US/baril, comparativement à 7,09 \$ US/baril depuis la CAGM vers la Chine (au 29 avril 2025).
- Avantage en matière de transport maritime basé sur les navires Aframax partiellement chargés au départ de Westridge (environ 70 % de chargement à l'heure actuelle)

Tarif jusqu'au port maritime (\$ CAN/baril)	Trans Mountain	Itinéraire CAGM
Souscrit	10,61 \$	12,65 \$
Non souscrit	13,74 \$	14,22 \$

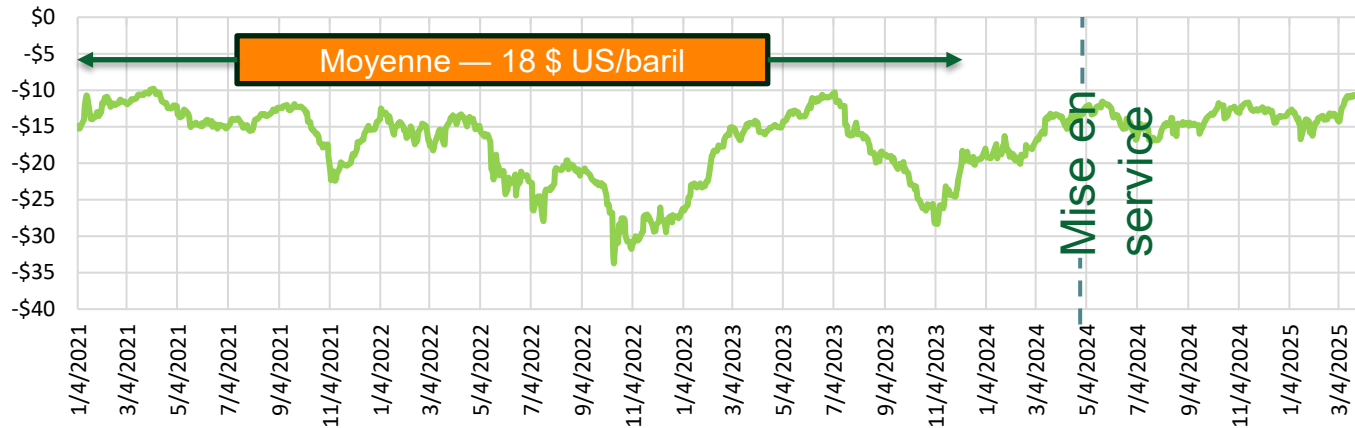
Remarque : Les tarifs de l'USGC reflètent le coût du transport du brut lourd d'Edmonton à la CAGM, avec un taux de change dollar US/dollar CAN de 1,39 \$. Les tarifs souscrits par la CTM correspondent à la structure tarifaire la plus fréquente pour le pétrole lourd souscrit. Les deux tarifs comprennent des coûts variables.



Différentiel WCS

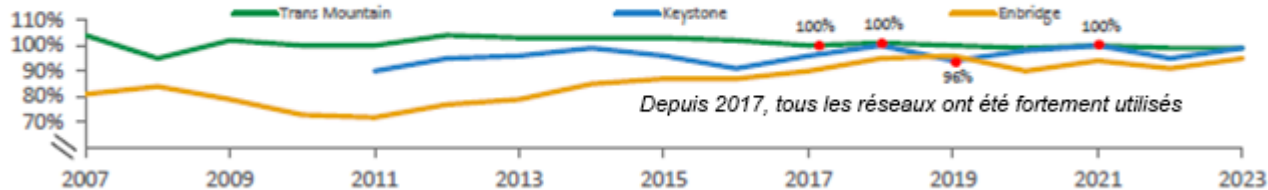
De 2021 au 31 mars 2025

Différentiel entre le WCS à Hardisty et le WTI à Cushing (en \$ US/baril)



Source : Bloomberg

Utilisation annuelle des pipelines pour les principales options d'évacuation



Source : Rystad

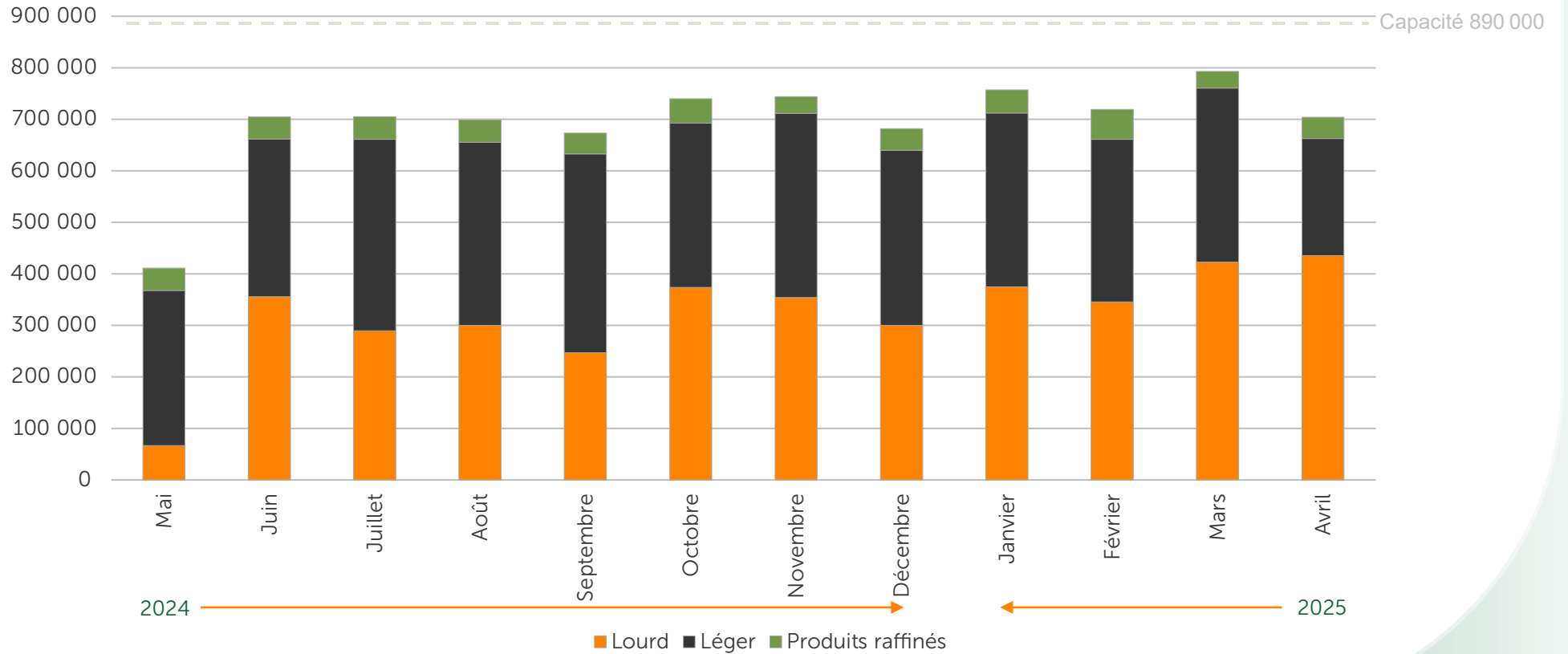
Le différentiel moyen WCS s'est resserré d'environ 4 \$ US/baril depuis la mise en service, par rapport à la moyenne des trois années précédentes.

L'excédent actuel de capacité d'évacuation par pipeline devrait entraîner un resserrement du différentiel WCS et une plus grande stabilité de celui-ci.

Profil des volumes

Par type de brut (bpj) 1^{er} mai 2024 au 30 avril 2025

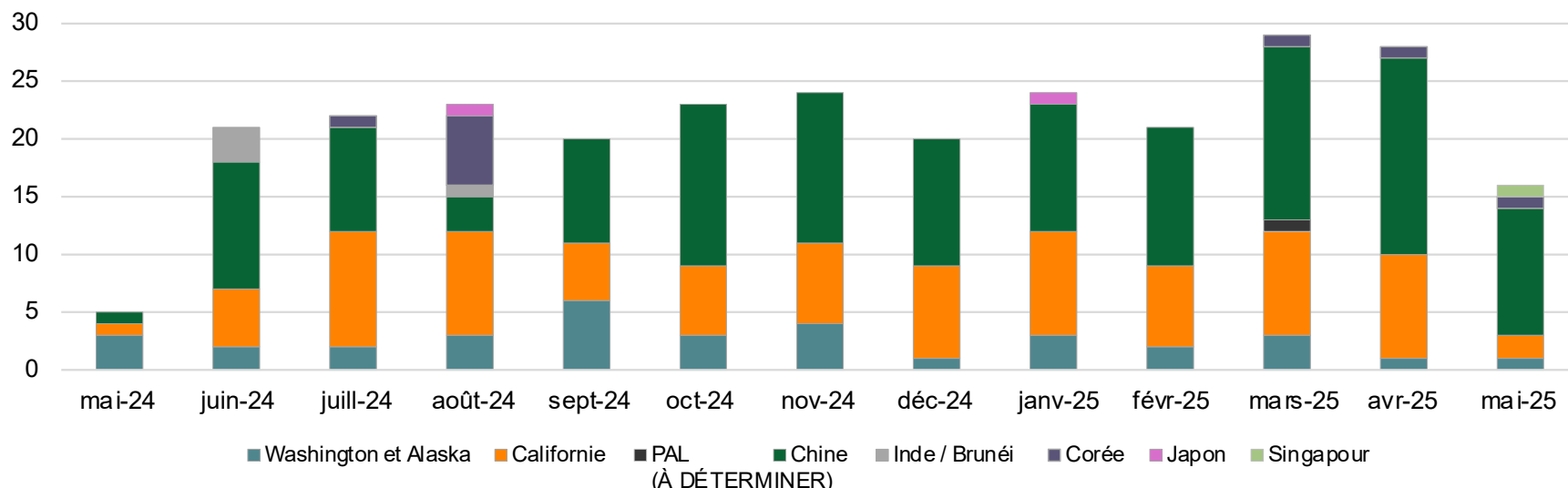
Volume mensuel des contrats par type de brut (en bpj)



Les produits légers et raffinés sont principalement destinés à des marchés terrestres

Terminal maritime Westridge : Destinations de chargement

Chargement maritime de Westridge — Destinations finales estimées des cargaisons
(mois civils jusqu'au 17 mai 2025)



Environ 50 %
des exportations maritimes
sont destinées aux marchés asiatiques

25
terminaux en Asie ont reçu des cargaisons provenant de Westridge

CHARGEMENT MARITIME DE WESTRIDGE								
Destinations finales estimées des cargaisons (1er mai 2024 au 17 mai 2025)								
Wash et Alaska	Californie	PAL (À DÉTERMINER)	Chine	Corée	Inde/Brunéi	Japon	Singapour	TOTAL
34	87	1	137	10	4	2	1	276

Trans Mountain a estimé les destinations des cargaisons en s'appuyant sur des données internes et celles de tiers. Les chargements à Westridge se font principalement sur des navires Aframax, chargés à environ 70 % en raison des contraintes du port.



Faits saillants du T1 2025

757 000
b/j

74
navires chargés

568 millions de dollars
BAIIA

311 millions de dollars
reversés au propriétaire

Les résultats financiers du T1 2025 reflètent plusieurs changements importants par rapport au T1 2024.

- Le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (PARTM) a débuté le 1^{er} mai 2024, augmentant la capacité de 300 kbpj à 890 kbpj et entraînant l'adoption des tarifs et des droits du réseau élargi.
- La recapitalisation du bilan de la CTM en décembre 2024 a permis de rembourser la facilité de crédit renouvelable syndiquée d'un tiers et de réduire le solde global de la dette en cours.
- Les distributions versées au propriétaire comprenaient 148 millions de dollars en intérêts et 163 millions de dollars en dividendes. Les paiements devraient être récurrents tout au long de l'année 2025 et devraient augmenter en 2026 selon les prévisions.



- Les volumes reflètent 85 % de la capacité du pipeline au T1 2025
- Les droits indiqués augmentent de 2,5 % par an pendant toute la durée du contrat

Faits saillants financiers du T1

(C\$ millions)	T1 2025	T1 2024
Volumes (kbpj)	757	332
Revenu	729	125
BAIIA ajusté	568	36
Revenu net	148	158 ¹
Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés	402	(126)
Paiements au propriétaire	311	-

Remarques — 1) Le résultat net du T1 2024 comprenait une provision de 343 millions de dollars pour les fonds utilisés pendant la construction.

Possibilités d'optimisation (Total : 200 kbpj à 300 kbpj)

Initiatives de la CTM

- Augmentation potentielle des volumes avec l'agent réducteur de traînée (ART)
 - **Avantage** : Augmentation du volume d'environ 5 à 10 %
 - **Délai** : environ 12 à 18 mois
 - **Complexité** : principalement l'ajout de modules d'ART
- Exploration des opportunités pour optimiser le réseau existant afin d'augmenter le débit
 - **Avantage** : environ 250 kbpj
 - **Délai** : environ 5 ans
 - **Complexité** : pipeline limité; ajout d'une capacité de pompage



Possibilités d'optimisation

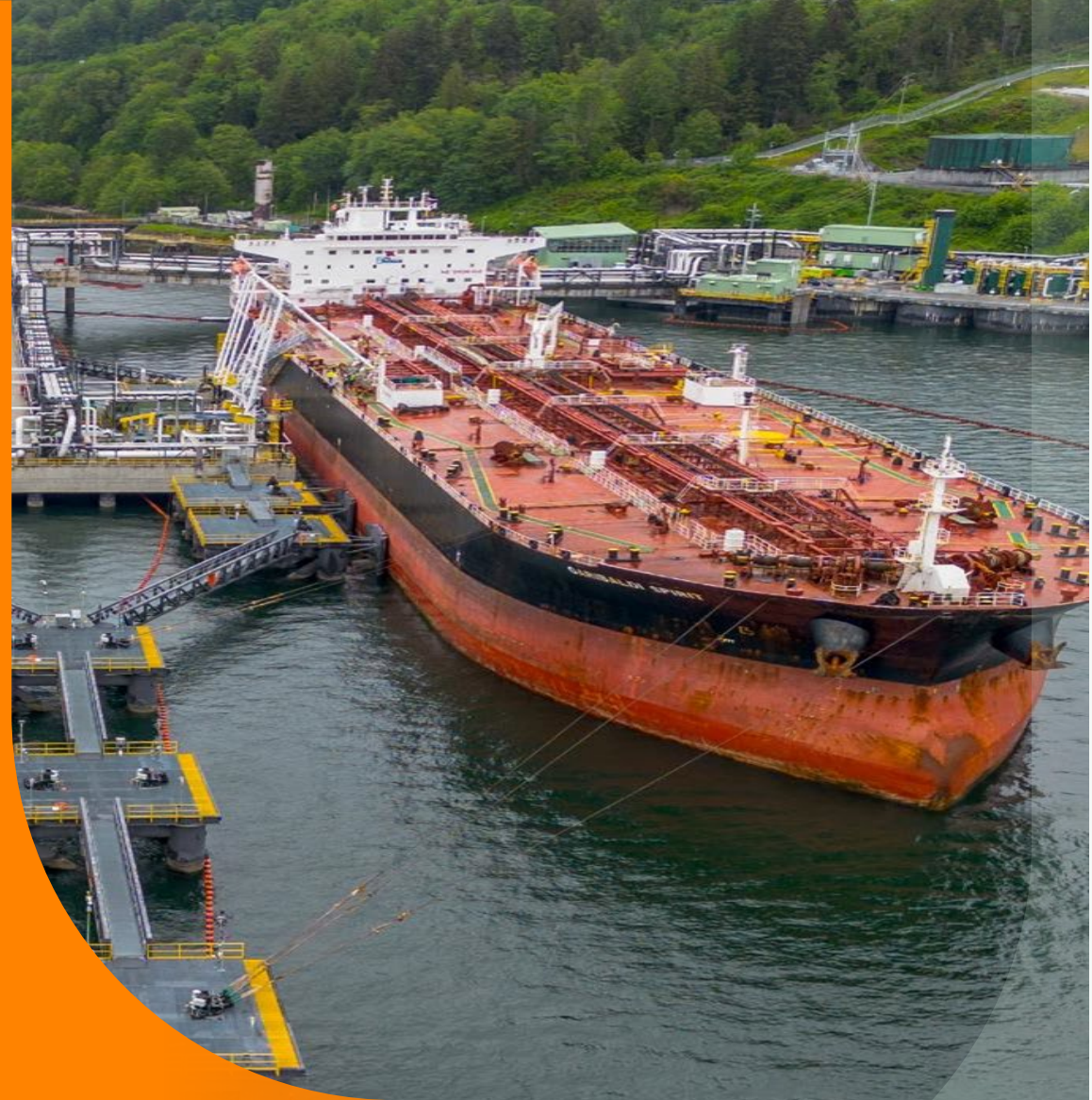
Administration portuaire de Vancouver Fraser

- Les navires DEA sont actuellement peu chargés, mais une augmentation de la charge nécessiterait des modifications à une partie du Burrard Inlet.
 - **Avantage** : les navires passent d'un taux de remplissage de 70 à 80 % à un chargement complet
 - **Avantage** : même volume expédié avec moins de rotations de navires
 - **Avantage** : amélioration de l'efficacité du débit et flexibilité des horaires
 - **Avantage** : économies sur les coûts d'expédition pour nos clients



Stratégie de désinvestissement de Trans Mountain

- Une approche disciplinée maximisera la valeur pour les contribuables canadiens
- La patience permettra de régler les questions suivantes :
 - Conclusion de l'audience sur les tarifs de la REC
 - Participation des Autochtones à la propriété
 - Volumes non souscrits
 - Potentiel de croissance
 - Résultats d'exploitation
- La valeur de Trans Mountain augmentera considérablement d'ici 2028
- Le gouvernement devrait percevoir plus de 11 milliards de dollars en intérêts et dividendes entre 2025 et 2029 (311 millions de dollars au T1 2025)



Points clés

- Voie commerciale rapide et **économiquement avantageuse** vers la côte du Pacifique et l'Asie du Nord pour le brut du BSOC
- **Environ 50 %** des cargaisons maritimes ont été expédiées vers l'Asie
- Le différentiel de prix du brut canadien s'est réduit avec la mise en service de l'installation élargie en mai 2024
- Revenus de base stables provenant de contrats fermes à long terme, avec **20 % de capacité non contractée** disponible pour les expéditeurs à la demande
- Plus de 70 ans d'expérience en **fiabilité et orientation vis-à-vis de la clientèle**
- **Plus de 300 millions de dollars ont été reversés aux propriétaires au cours du premier trimestre 2025**, et ce chiffre devrait augmenter chaque année
- **Possibilités d'optimisation pour augmenter les volumes de production de 200 à 300 kbpj au cours des deux à cinq prochaines années**



Annexe



Trans Mountain

Élargir l'accès à la mer



Trans Mountain

Projet d'agrandissement



Capacité pipelinière concurrente

Réseau principal d'Enbridge (3 221 kbpj)

Capacité de Trans Mountain (890 kbpj)

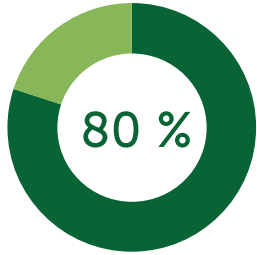
South Bow Keystone (621 kbpj)

Enbridge Express (310 kbpj)

Trans Mountain

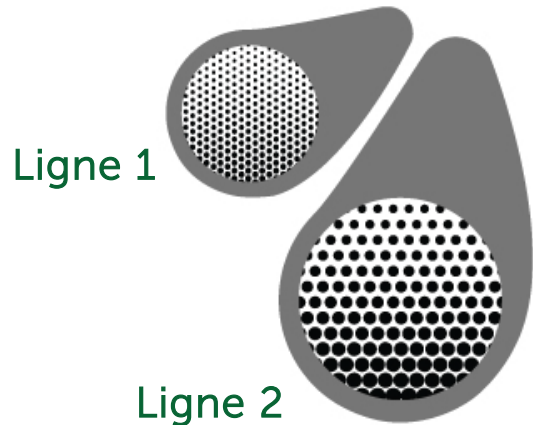
Structure commerciale

Réseau élargi



- Environ 80 % sous contrat avec 9 expéditeurs réguliers à long terme
- Environ 20 % (à peu près 180 000 bpj) disponibles pour les expéditeurs à la demande

Mode de fonctionnement prévu



*Ligne 1

- Brut léger et produits raffinés
- Capacité : environ 350000 bpj
- Principalement à destination de zones terrestres en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, aux États-Unis (*Petroleum Administration for Defense District 5 – PADD 5*).

*Ligne 2

- Principalement du brut lourd
- Capacité : environ 540 000 bpj
- Principalement vers le quai de Westridge

*Mode de fonctionnement prévu

Points saillants du contrat :

1. 93 % des contrats ont une durée de 20 ans
2. Les contrats sont de type «ship-or-pay»
3. Tous les volumes sont aux tarifs indiqués
4. Les prix contractuels augmentent de 2,5 % par an
5. Aucun contrat ne représente plus de 24 % du volume total souscrit
6. Le mécanisme de partage des expéditions à la demande commence à 85 % d'utilisation