



RAPPORT DE LA DIRECTION

Trimestre clos le 31 mars 2025

Le 8 mai 2025

Le présent rapport de la direction (le « rapport ») doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés non audités de la Corporation Trans Mountain pour la période close le 31 mars 2025 (les « états financiers de la CTM ») ainsi que les états financiers consolidés audités et le rapport de la direction de la Corporation Trans Mountain pour l'exercice clos le 31 décembre 2024. Les états financiers de la CTM ont été établis conformément aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (les « PCGR des États-Unis »). À moins d'indication contraire, toutes les mesures financières contenues dans le présent rapport sont en dollars canadiens.

Dans le présent rapport, les termes « nous », « notre », « nos » et « la CTM » désignent la Corporation Trans Mountain et ses filiales.

Notre mandat

La CTM a pour mandat d'exploiter, d'optimiser et d'agrandir les pipelines Trans Mountain et Puget Sound d'une façon viable sur le plan commercial. La CTM cherche à exercer ses activités dans le respect des lois, règles et règlements applicables et à les gérer dans une perspective commerciale. Avec la mise en exploitation commerciale du réseau pipelinier élargi le 1^{er} mai 2024, la CTM a réalisé l'agrandissement en phase avec les orientations et la priorité du gouvernement fédéral qui consistent à élargir l'accès aux marchés internationaux pour les producteurs canadiens de pétrole brut.

À propos de nos activités

La CTM est une société d'État fédérale et une filiale en propriété exclusive de Financière TMP Canada Ltée, laquelle est une filiale en propriété exclusive de la Corporation de développement des investissements du Canada (la « CDEV »). La CTM exerce ses activités par l'intermédiaire de quatre entités : Trans Mountain Pipeline Limited Partnership et sa filiale en propriété exclusive Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, Trans Mountain Pipeline ULC et Trans Mountain Canada Inc. Ensemble, ces entités détiennent et exploitent le réseau pipelinier Trans Mountain, qui comprend le réseau pipelinier élargi de Trans Mountain et le pipeline Puget Sound. La CTM est une société d'État non-mandataire, ce qui lui permet d'emprunter auprès de parties autres que le gouvernement du Canada.

Réseau pipelinier Trans Mountain

Le réseau pipelinier Trans Mountain (le « TMPL »), qui est en service depuis 1953, transporte du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés depuis l'Alberta jusque dans la région des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique. Le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (le « PARTM »), dont les installations mécaniques ont été achevées et l'exploitation commerciale a commencé au deuxième trimestre de 2024, se trouvait à élargir le réseau pipelinier préexistant de 1 150 kilomètres, qui commence près d'Edmonton, en Alberta, et se termine à Burnaby, en Colombie-Britannique, avec une capacité nominale combinée de 890 000 b/j. Collectivement, le pipeline nouvellement construit et le pipeline initial font tous deux partie du réseau pipelinier élargi (le « réseau élargi »).

Des expéditeurs ont pris des engagements sur 15 ou 20 ans aux termes de contrats de transport au moyen du réseau élargi qui correspondent à environ 80 % de la capacité prévue de celui-ci. Ces expéditeurs représentent certaines des plus grandes sociétés de production, de commercialisation et de raffinage dans le Bassin sédimentaire de l'Ouest canadien ou sont affiliés à celles-ci, et ils ont un accès direct à d'importants volumes de pétrole brut et de produits raffinés à partir de leurs activités commerciales.

À ce jour, le TMPL demeure le seul pipeline qui transporte du pétrole provenant du Bassin sédimentaire de l'Ouest canadien jusqu'à la côte ouest du Canada. Il est aussi le seul pipeline qui permet aux producteurs canadiens d'accéder directement aux marchés mondiaux à partir d'un port canadien.

Pipeline Puget Sound

Le pipeline Puget Sound (« Puget »), détenu par Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, est en service depuis 1954. Puget transporte du pétrole brut depuis la frontière canado-américaine, à proximité du terminal Sumas, jusqu'aux raffineries d'Anacortes et de Ferndale dans l'État de Washington.

Le pipeline Puget est d'une longueur d'environ 111 kilomètres. Il est doté d'une station de pompage et de deux réservoirs d'une capacité totale d'environ 200 000 barils pour faciliter la circulation dans le réseau. La capacité totale du pipeline atteint environ 240 000 b/j lorsqu'il transporte surtout du pétrole léger.

Puget est un pipeline public et les droits y afférents peuvent être ajustés conformément au système d'indexation de la Federal Energy Regulatory Commission (la « FERC »). La FERC établit les plafonds tarifaires annuellement, ce qui permet à Trans Mountain d'ajuster ses tarifs, sous réserve de la limite de plafonnement.

Projet d'agrandissement de Trans Mountain

Au 31 mars 2025, la construction du PARTM était presque achevée, des travaux de remise en état, de construction routière et de génie civil devant se poursuivre au cours de 2025. Depuis le lancement du projet, des dépenses d'investissement de 28,6 G\$ ont été engagées dans la construction et des coûts de possession de 5,1 G\$ ont été inscrits à l'actif. Le PARTM a été achevé sur le plan mécanique, les travaux de soudure ayant pris fin le 11 avril 2024. L'exploitation commerciale du réseau élargi a commencé le 1^{er} mai 2024. Depuis, toutes les livraisons sont assujetties aux tarifs et aux droits du réseau élargi, et les deux pipelines transportent du pétrole brut. La CTM peut charger des cargaisons à partir de ses installations de chargement à la fine pointe de la technologie, soit au terminal maritime Westridge, où trois postes d'amarrage offrent un accès maritime au marché mondial.

Mesures juridiques et réglementaires

Le 1^{er} juin 2023, Trans Mountain a déposé une demande visant les droits provisoires exigibles à compter de la date de mise en service auprès de la Régie de l'énergie du Canada (la « Régie »). Le 30 novembre 2023, la Régie a approuvé les droits provisoires préliminaires de Trans Mountain. Dès la mise en service du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, la CTM a commencé à comptabiliser les produits en fonction de ces droits provisoires préliminaires. Les droits provisoires font actuellement l'objet d'un examen par la Régie en raison des questions soulevées par les expéditeurs, et le processus se poursuivra jusqu'au deuxième semestre de 2025.

La Régie a émis une autorisation de mise en service (AMS) afin de permettre l'exploitation de l'ensemble du réseau élargi au 30 avril 2024. Suivant la mise en exploitation commerciale du réseau élargi, la CTM doit, au titre de ses obligations continues en matière de présentation de l'information et de réglementation, remplir certains documents et les déposer auprès de la Régie et des autorités provinciales.

Faits saillants financiers

Mesures non conformes aux PCGR

Nous avons recours à certaines mesures financières qui n'ont pas de signification normalisée prescrite par les PCGR des États-Unis, car nous croyons qu'elles permettent à la direction de mieux évaluer nos résultats d'exploitation et comparer les résultats d'une période à l'autre. Ces mesures sont appelées mesures non conformes aux PCGR, et elles peuvent différer des mesures présentées par d'autres entités. Les mesures non conformes aux PCGR dont il est question ci-après ne doivent pas être considérées comme un substitut aux produits, au résultat net, au résultat d'exploitation ou aux autres mesures conformes aux PCGR des États-Unis ni comme plus significatives que ceux-ci. Le BAIIA ajusté est une mesure non conforme aux PCGR que nous utilisons pour évaluer la performance de nos activités d'exploitation, et il est calculé à partir de sa mesure la plus directement comparable à la mesure conforme aux PCGR des États-Unis, soit le résultat d'exploitation, mais exclut l'incidence de l'amortissement sans effet sur la trésorerie. Il ne tient pas compte non plus de l'incidence des décisions de financement, de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC¹ sans effet sur la trésorerie, du change, des impôts et des autres charges. Les fonds provenant des activités d'exploitation ajustés sont une mesure non conforme aux PCGR que nous utilisons pour nos décisions d'affectation du capital, calculée à partir de la mesure la plus directement comparable à la mesure conforme aux PCGR des États-Unis, à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, mais compte non tenu de l'incidence des variations des éléments du fonds de roulement sans effet sur la trésorerie et des dépenses d'investissement de maintien.

¹ Provision pour les fonds utilisés pendant la construction (« PFUPC »). Une composante du coût de construction des services publics réglementés représentant le coût du capital déployé pendant la construction de nouveaux actifs. La PFUPC comprend une composante coût des fonds empruntés et une composante rendement des capitaux propres.

Faits saillants financiers (en millions de dollars canadiens, sauf le débit)	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Produits des activités ordinaires	729	125
Résultat d'exploitation	349	9
BAIIA ajusté ^{a)}	568	36
Résultat net	148	158
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	337	(21)
Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés ^{a)}	402	(126)
Dividendes déclarés ^{b)}	193	-
Dépenses d'investissement engagées	(34)	1 104
Débit quotidien moyen		
Livraisons transitant par la canalisation principale (b/j)	757 000	332 000
Pipeline Puget Sound (b/j)	227 000	236 000
Terminal maritime Westridge (b/j)	445 000	47 000
Livraisons – Colombie-Britannique (b/j)	85 000	49 000

Situation financière (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2025	31 décembre 2024
Trésorerie et équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions	414	494
Total de l'actif	36 997	37 380
Total de la dette	12 000	12 000

a) Le BAIIA ajusté et les fonds provenant des activités d'exploitation ajustés sont des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à « Mesures non conformes aux PCGR ».

b) Sur les 193 M\$ de dividendes déclarés au cours du trimestre clos le 31 mars 2025, 163 M\$ ont été versés le 31 mars 2025 et 30 M\$ ont été versés après la fin du trimestre, le 30 avril 2025.

Produits des activités ordinaires

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation %
Transport	713	111	542 %
Contrats de location	15	14	7 %
Autres	1	-	n. s.
Total	729	125	483 %

n. s. : Le calcul n'est pas significatif en raison du manque de comparabilité entre les périodes.

Le total des produits comprend des revenus tirés de trois sources, à savoir le transport, les contrats de location et les autres services. Depuis la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, toutes les livraisons sont assujetties aux tarifs et aux droits du réseau élargi. Les produits faisant l'objet d'engagements sur 15 ou 20 ans aux termes de contrats de transport, qui correspondent à environ 80 % de la capacité prévue du réseau élargi, ont entraîné une augmentation importante des produits. Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le total des produits a augmenté de 604 M\$ pour s'établir à 729 M\$, contre 125 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Les produits tirés du transport ont augmenté de 602 M\$ au premier trimestre de 2025, pour s'établir à 713 M\$, comparativement à 111 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation s'explique par la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, ce qui a donné lieu à une hausse des droits et du débit. En plus des produits faisant l'objet d'engagements contractuels comptabilisés au premier trimestre de 2025, la CTM a livré en moyenne environ 28 000 b/j de volumes non souscrits au cours de la période, ce qui a fait augmenter les produits tirés des droits fixes de 29 M\$.

Les produits locatifs sont surtout liés aux produits tirés des contrats de location de réservoirs de stockage de tiers de la CTM. Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les produits locatifs ont augmenté de 1 M\$ pour s'établir à 15 M\$, comparativement à 14 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse est surtout attribuable à l'augmentation des coûts transférables liés aux réservoirs de stockage de la CTM à Edmonton.

Les autres produits comprennent essentiellement des produits locatifs liés au râtelier à tubes dans les terminaux de la CTM et d'autres produits mineurs.

Charges d'exploitation

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation %
Coûts d'exploitation liés au pipeline	75	41	83 %
Dotation aux amortissements	219	27	711 %
Salaires et avantages du personnel	49	35	40 %
Impôts autres que l'impôt sur le résultat	20	10	100 %
Frais administratifs	17	3	467 %
Total	380	116	228 %

L'augmentation des volumes transportés au moyen du réseau élargi depuis sa mise en service le 1^{er} mai 2024 a entraîné une hausse des coûts d'exploitation liés au pipeline, de la dotation aux amortissements et des impôts autres que l'impôt sur le résultat. En outre, les salaires et avantages du personnel ainsi que les charges administratives ont augmenté en raison d'une hausse des effectifs nécessaires pour soutenir le réseau élargi et répondre aux obligations commerciales connexes.

Les coûts d'exploitation liés au pipeline du trimestre clos le 31 mars 2025 se sont chiffrés à 75 M\$, en hausse de 34 M\$, par rapport à 41 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, ce qui a donné lieu à une hausse des paiements au gouvernement et aux communautés, des coûts liés à l'intégrité des actifs, des primes d'assurance et des coûts d'électricité pendant la période considérée.

La dotation aux amortissements pour le premier trimestre de 2025 a augmenté de 192 M\$, pour s'établir à 219 M\$, comparativement à 27 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse est attribuable à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, car les immobilisations liées au PARTM ont été transférées des « Travaux de construction en cours » à leur catégorie respective d'immobilisations corporelles, ce qui a entraîné une dotation aux amortissements.

La charge liée aux salaires et avantages du personnel pour le trimestre clos le 31 mars 2025 a augmenté de 14 M\$, pour s'établir à 49 M\$, en comparaison de 35 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation découle des coûts attribuables à une augmentation des effectifs visant à soutenir le réseau élargi et à répondre aux obligations commerciales connexes. De plus, en 2024, la charge liée aux salaires et avantages du personnel a bénéficié de l'incorporation de certains coûts au PARTM.

Pour le premier trimestre de 2025, les impôts autres que l'impôt sur le résultat ont augmenté de 10 M\$ pour s'établir à 20 M\$, en comparaison de 10 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse est principalement attribuable à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, ce qui a donné lieu à une augmentation des impôts fonciers.

Les frais administratifs du trimestre clos le 31 mars 2025 ont augmenté de 14 M\$, pour s'établir à 17 M\$, en comparaison de 3 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse découle principalement de la hausse des services contractuels externes et des coûts associés à l'accroissement des effectifs. De plus, en 2024, les frais administratifs ont bénéficié de l'incorporation de certains coûts au PARTM.

Résultat d'exploitation et BAIIA ajusté

Le tableau suivant présente un rapprochement entre le résultat d'exploitation et le BAIIA ajusté :

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Produits des activités ordinaires	729	125
Moins : charges d'exploitation	(380)	(116)
Résultat d'exploitation	349	9
Plus : dotation aux amortissements	219	27
BAIIA ajusté	568	36

Le résultat d'exploitation du premier trimestre de 2025 a augmenté de 340 M\$, pour s'établir à 349 M\$, comparativement à 9 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse importante du résultat d'exploitation est principalement attribuable à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, qui a entraîné une augmentation importante des volumes transportés, des produits et du BAIIA ajusté.

Le BAIIA ajusté pour le trimestre clos le 31 mars 2025 a augmenté de 532 M\$, pour s'établir à 568 M\$, contre 36 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024. Depuis, toutes les livraisons sont assujetties aux tarifs et aux droits du réseau élargi. Les produits faisant l'objet d'engagements sur 15 ou 20 ans aux termes de contrats de transport, qui correspondent à environ 80 % de la capacité prévue du réseau élargi, ont entraîné une augmentation importante des volumes transportés, des produits et du BAIIA ajusté. Outre les produits faisant l'objet d'engagements contractuels comptabilisés au premier trimestre de 2025, la CTM a livré environ 28 000 b/j de volumes non souscrits au cours de la période, ce qui a augmenté les produits tirés des tarifs fixes de 29 M\$.

Composante liée au coût des capitaux propres de la provision pour les fonds utilisés pendant la construction (la « PFUPC »)

La composante liée aux capitaux propres de la PFUPC est une composante du coût de construction des services publics réglementés représentant le coût du capital déployé pendant la construction de nouveaux actifs. Aucun montant au titre de la composante liée aux capitaux propres de la PFUPC n'a été comptabilisé au cours du premier trimestre de 2025, contre 343 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution importante s'explique par la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, ce qui a donné lieu à la cessation de la capitalisation de la PFUPC pour le PARTM.

Charge d'intérêts

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars		
	2025	2024	Variation %
Intérêts et commissions d'engagement			
Facilité consortiale	-	275	(100) %
Facilités de crédit – parties liées	148	103	44 %
Commission de garantie – parties liées	-	10	(100) %
Coûts de financement par emprunt incorporés	-	(243)	(100) %
Produits d'intérêts et autres	(3)	(2)	50 %
Charge d'intérêts	145	143	1 %

Bien que la charge d'intérêts du premier trimestre 2025 ait augmenté de 2 M\$ pour atteindre 145 M\$, par rapport à la même période de l'année précédente, les facteurs ayant une incidence sur elle ont changé de manière importante d'une année à l'autre. À la suite du remaniement du bilan de la CTM en décembre 2024, qui a permis de rembourser la facilité de crédit renouvelable consortiale consentie par un tiers, de réduire l'encours global de la dette et d'éliminer la garantie et les frais associés avec le gouvernement du Canada, la charge d'intérêts a diminué de manière importante. La diminution de la charge d'intérêts a été compensée par la cessation des coûts de financement par emprunt incorporés après la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024.

Impôt sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, l'impôt sur le résultat a totalisé 57 M\$, ce qui reflète un taux d'imposition effectif de 27,8 %, comparativement à un impôt sur le résultat de 51 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, pour un taux d'imposition effectif de 24,4 %.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, le taux d'imposition effectif était supérieur au taux d'imposition de 24,8 % prévu par la loi en raison de l'incidence du taux d'imposition permanent au titre de la répartition provinciale du résultat au cours du trimestre. À la suite de la mise en exploitation commerciale du réseau élargi, le taux d'imposition prévu par la loi pour la CTM a augmenté de 24,7 % à 24,8 %, car une plus grande part du résultat est maintenant attribuable à la province de la Colombie-Britannique, dont le taux d'imposition des sociétés est plus élevé. En conséquence, le solde d'ouverture de l'impôt sur le résultat différé a augmenté de 6 M\$ au premier trimestre 2025.

Pour le trimestre clos les 31 mars 2024, le taux d'imposition effectif correspondait approximativement au taux d'imposition prévu par la loi de la CTM de 24,7 %.

Résultat net

Pour le premier trimestre de 2025, la CTM a enregistré un bénéfice net de 148 M\$, comparativement à un bénéfice net de 158 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Alors que le BAIIA ajusté rend compte des résultats des activités de base de la CTM, le résultat net tient compte de la dotation aux amortissements et de l'incidence du financement important du PARTM, plus particulièrement de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC, de la charge d'intérêts et des coûts de financement par emprunt incorporés.

Bien que le bénéfice net ait diminué de 10 M\$ d'une période à l'autre, les facteurs influençant le bénéfice net ont changé de manière importante d'une année à l'autre. Au premier trimestre de 2024, le bénéfice net a notamment bénéficié de l'inclusion de 343 M\$ au titre du coût des capitaux propres de la PFUPC. Le BAIIA ajusté a augmenté après la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024. En outre, la charge d'intérêts avant les coûts de financement par emprunt incorporés est sensiblement inférieure à la suite du remaniement du bilan de la CTM en décembre 2024. Ces facteurs ont été contrebalancés par la hausse de la dotation aux amortissements et par la cessation de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC et des coûts de financement par emprunt incorporés pour le PARTM à la suite de la mise en exploitation commerciale du réseau élargi.

Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés

Le tableau suivant présente un rapprochement entre les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et les fonds provenant des activités d'exploitation ajustés :

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	337	(21)
Déduire : variations des éléments du fonds de roulement sans effet sur la trésorerie	85	(87)
Déduire : dépenses d'investissement de maintien	(20)	(18)
Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés	402	(126)

Les fonds provenant des activités d'exploitation ajustés sont un indicateur important, car ils représentent la trésorerie disponible pour investir dans des initiatives de croissance, y compris l'achèvement du PARTM, effectuer des remboursements de capital sur la dette, payer des dividendes sur les actions ordinaires ou rembourser le capital-actions. Les variations du fonds de roulement sont exclues afin que les flux de trésorerie ne soient pas faussés par des changements que nous considérons comme temporaires par nature et qui reflètent, entre autres, l'incidence des facteurs saisonniers et le calendrier des encaissements et des décaissements.

Dépenses d'investissement

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2025	2024
Dépenses de construction liées au PARTM engagées	68	501
Coûts de possession du PARTM ¹⁾	-	585
Crédits/Règlements des entrepreneurs	(122)	-
PARTM, y compris les éléments de trésorerie et sans effet sur la trésorerie	(54)	1 086
Dépenses d'investissement de maintien	20	18
Total	(34)	1 104

1) Les coûts de possession du PARTM comprennent la provision pour les fonds utilisés pendant la construction et les coûts de financement par emprunt incorporés liés à la construction du PARTM.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, un montant net de 34 M\$ a été porté au crédit des dépenses d'investissement engagées, principalement au titre des crédits et des règlements des entrepreneurs reçus dans le cadre du PARTM. Un total de 68 M\$ en dépenses de construction a été engagé dans le cadre du PARTM au cours du premier trimestre de 2025, principalement pour des travaux de nettoyage, de remise en état, de construction routière et de génie civil, qui devraient se poursuivre tout au long de 2025. De plus, au premier trimestre de 2025, des ententes de règlement ont été conclues au moment du rapprochement final et de la clôture des ententes avec divers entrepreneurs généraux en construction, ce qui a donné lieu à des crédits au titre des coûts en capital engagés de 122 M\$. Pour le trimestre clos le 31 mars 2025, les dépenses d'investissement de maintien ont totalisé 20 M\$ et avaient principalement trait à des projets nécessaires pour maintenir le TMPL et le Puget en état de fonctionnement sécuritaire et fiable et comprenaient divers travaux de réparation de réservoirs, ainsi qu'une mise à niveau des débitmètres de Puget à Anacortes et à Ferndale.

Le total des dépenses d'investissement pour le trimestre clos le 31 mars 2024, soit 1,1 G\$, est principalement lié à l'activité de construction du PARTM et comprend 585 M\$ de coûts de possession inscrits à l'actif. Au total, des dépenses de construction de 501 M\$ ont été engagées relativement au PARTM au cours du premier trimestre de 2024.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2024, les dépenses d'investissement de maintien ont atteint 18 M\$ et étaient principalement liées à des projets d'investissement de maintien visant à assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation du TMPL et de Puget.

Liquidités et ressources en capital

Au 31 mars 2025, les principales sources de liquidités et ressources en capital de la CTM étaient les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et le financement provenant de la convention de crédit avec Financière TMP. Les principaux besoins de la CTM en matière de liquidités et de ressources en capital ont trait au financement des dépenses d'investissement, y compris les derniers travaux liés à la construction du PARTM, au versement d'intérêts exigibles et de distributions à Financière TMP et à la constitution du fonds de roulement.

Conformément à la convention de souscription, la CTM distribuera la trésorerie excédentaire à Financière TMP sous forme de dividendes, de rachats d'actions ou de remboursement de dettes, sous réserve que le conseil d'administration de la CTM s'acquitte de ses obligations fiduciaires en vertu des lois applicables. La Corporation conservera des réserves de trésorerie suffisantes pour couvrir les coûts d'exploitation courants, le capital de maintien et de croissance et les exigences fiscales. Au cours du trimestre clos le 31 mars 2025, le conseil d'administration de la CTM a déclaré 193 M\$ de dividendes à Financière TMP, dont 163 M\$ ont été versés le 31 mars 2025 et 30 M\$ ont été versés après la fin du trimestre, le 30 avril 2025.

La convention de crédit avec Financière TMP comprend trois facilités d'emprunt à terme non renouvelables, une facilité d'acquisition, une facilité de crédit de construction, une facilité de refinancement et une facilité de fonds de roulement renouvelable (collectivement, les « facilités »). Outre la facilité de fonds de roulement, aucun autre prélèvement en trésorerie n'est autorisé aux termes de la convention de crédit. La facilité de fonds de roulement de 500 M\$ n'est actuellement pas utilisée. Les facilités sont assorties d'un taux d'intérêt de 5 % sur les montants en cours, exigent le paiement mensuel des intérêts et arrivent à échéance le 31 août 2032. Au premier trimestre de 2025, la CTM a effectué des paiements d'intérêts de 148 M\$ à Financière TMP. Combinés aux dividendes de 163 M\$ versés à Financière TMP, la CTM a remis 311 M\$ en espèces à Financière TMP au cours de la période.

Le 5 février 2025, la facilité de lettres de crédit disponible consentie par un tiers a été remplacée par une facilité de lettres de crédit renouvelable à vue non engagée consentie par un tiers de 100 M\$ (la « facilité LC renouvelable à vue »). Toutes les lettres de crédit précédemment émises et en cours sont réputées être des lettres de crédit émises aux termes de la facilité LC renouvelable à vue. Au 31 mars 2025, la CTM avait des lettres de crédit émises et en cours de 62 M\$.

De plus, TMP LP détient une convention de marge de crédit inutilisée de 550 M\$ avec Financière TMP (la « marge de crédit liée à la capacité financière »), qui est conçue pour satisfaire aux exigences en matière de capacité financière imposées par la Régie. La marge de crédit liée à la capacité financière vient à échéance cinq ans après la date de l’avance ou plus tard si elle a été prolongée aux termes de l’entente, et elle porte intérêt au taux de 5 % sur les montants en cours et comporte une commission d’attente de 0,3 % sur la tranche non avancée.

Le total des apports en capital de Financière TMP et le crédit disponible total de la CTM au 31 mars 2025 et l’encours de crédit au 31 mars 2025 et au 31 décembre 2024 sont présentés dans le tableau suivant. Il n’y a pas de clauses restrictives de nature financière.

(en millions de dollars canadiens)	Total du crédit disponible au 31 mars 2025	Encours de la dette 31 mars 2025	Encours de la dette 31 décembre 2024
Facilité d’acquisition	2 506	2 506	2 506
Facilité de crédit de construction	6 162	6 162	6 162
Facilité de refinancement	3 332	3 332	3 332
Facilité de fonds de roulement	500	-	-
Marge de crédit liée à la capacité financière	550	-	-
Total du crédit disponible/de la dette	13 050	12 000	12 000
Capital social		22 141	22 141
Total des placements		34 141	34 141

Résumé des résultats trimestriels

	(en millions de dollars canadiens)							
	T1 2025	T4 2024	T3 2024	T2 2024	T1 2024	T4 2023	T3 2023	T2 2023
Produits des activités ordinaires	729	695	666	396	125	124	138	126
BAlIA ajusté	568	515	512	283	36	46	45	48
Résultat net	148	(37)	(68)	(48)	158	160	(724)	172

Les produits et le BAlIA ajusté ont commencé à augmenter de façon importante au deuxième trimestre de 2024, après la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024. Depuis, toutes les livraisons sont assujetties aux tarifs et aux droits du réseau élargi. Les produits faisant l’objet d’engagements sur 15 ou 20 ans aux termes de contrats de transport, qui correspondent à environ 80 % de la capacité prévue du réseau élargi, ont entraîné une augmentation importante des volumes transportés, des produits et du BAlIA ajusté. Les produits et le BAlIA ajusté sont également influencés par les volumes non souscrits livrés au moyen du réseau élargi, qui ont progressivement augmenté trimestre après trimestre depuis la mise en exploitation commerciale de celui-ci.

Avant le 1^{er} mai 2024, le TMPL exerçait ses activités aux termes de l'entente de règlement avec droits incitatifs conclue avec ses expéditeurs. Par conséquent, les produits ont subi l'incidence des coûts transférables, tout particulièrement les coûts d'électricité, de réhabilitation environnementale et d'assurance, qui peuvent varier d'un trimestre à l'autre. Le BAIIA ajusté a été principalement touché par le débit et les produits de Puget. À mesure que le PARTM progressait vers son achèvement, le BAIIA ajusté a subi l'incidence de la hausse des salaires et des avantages sociaux ainsi que des frais administratifs, découlant des coûts attribuables à une augmentation des effectifs visant à soutenir la mise en exploitation commerciale du réseau élargi et à répondre aux obligations commerciales connexes.

Avant la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, le résultat net a été touché par l'effet cumulatif des dépenses en capital engagées pour le PARTM et par l'augmentation correspondante de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC qui a eu une incidence favorable sur le résultat net. Le résultat net a également subi des répercussions importantes d'une perte de valeur du goodwill qui a entraîné une perte nette au troisième trimestre de 2023. La perte nette comptabilisée aux trois derniers trimestres de 2024 rend compte de la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, ce qui a entraîné une augmentation importante du BAIIA ajusté, contrebalancée par l'accroissement de la dotation aux amortissements, la cessation de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC et les coûts de financement par emprunt incorporés pour le PARTM, ainsi que la hausse de la charge d'intérêts. Le bénéfice net constaté au premier trimestre 2025 reflète la hausse du BAIIA ajusté, attribuable à l'augmentation des volumes non souscrits livrés au moyen du réseau élargi, et la baisse de la charge d'intérêts à la suite du remaniement du bilan de la CTM en décembre 2024.

Environnement, santé et sécurité

Notre programme Environnement, santé et sécurité compare notre performance avec notre moyenne sur les trois exercices précédents pour ce qui est de la sécurité des véhicules, de la sécurité des travailleurs et des fuites de matières transportées. La comparaison avec notre performance passée favorise une amélioration continue qui fait partie intégrante de tous nos programmes. Le tableau suivant fournit un résumé du programme Environnement, santé et sécurité de la CTM en 2025.

	Trimestre clos le 31 mars 2025	Moyenne sur trois ans de la CTM
Santé et sécurité		
Taux d'accidents de véhicule évitables (par million de km parcourus)	0,00	0,07
Taux d'incidents avec arrêt de travail ¹⁾		
Employés	0,00	0,14
Sous-traitants	0,16	0,03
Environnement		
Taux des fuites de matières ²⁾	0,00	0,41
Volume des fuites (m ³)	0,0	1,0

1) Taux d'accidents de travail à déclarer : nombre d'accidents à déclarer multiplié par 200 000 puis divisé par le nombre d'heures travaillées.

2) Taux des fuites par 1 000 km de pipeline en exploitation.

La CTM assure le suivi de toutes les fuites de matières, mais les données sectorielles portant sur les fuites de plus de 1,5 m³ sont le seuil utilisé à des fins de comparaison de la performance. Il n’y a eu aucune fuite ayant atteint ce seuil en 2025.

Critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)

En juillet 2024, la CTM a publié son quatrième rapport sur les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (« ESG ») dans lequel elle a présenté la performance de la société en matière de critères ESG, notamment le groupe de travail sur l’information financière relative aux changements climatiques de la CTM, rapport que l’on peut lire sur notre site Web à l’adresse www.transmountain.com/fr/esg-report.

Facteurs de risque

Nous sommes exposés à un certain nombre de risques dans le cadre de nos activités. Certains de ces risques ont une incidence sur le secteur de l’énergie dans son ensemble et d’autres sont propres à nos activités. Les principaux risques pouvant avoir une incidence sur les activités et l’exploitation de la CTM et de ses filiales sont présentés ci-après.

Conformité réglementaire

La CTM et ses filiales sont assujetties à une variété de lois et de règlements qui les obligent à obtenir certaines approbations (enregistrements, licences, permis, inspections, etc.) afin de pouvoir exercer leurs activités. Rien ne garantit que ces approbations pourront être obtenues, ou qu’elles le seront en temps opportun ou selon des modalités satisfaisantes. Les retards réglementaires, qu’ils résultent de mesures prises par un organisme de réglementation ou de l’intervention d’un tiers, pourraient faire en sorte que les aspects économiques d’un projet deviennent moins favorables. Le coût lié à la conformité aux exigences réglementaires peut être important. Les pipelines pourraient être visés par des demandes d’incorporation à un transporteur commun et par la tarification par les régulateurs si les frais ou les tarifs ne peuvent être convenus avec les producteurs. Les producteurs et les expéditeurs pourraient également demander aux autorités de réglementation compétentes de réviser les tarifs. Les droits liés au service de transport sur le tronçon canadien du réseau élargi sont réglementés par la Régie. Depuis la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, toutes les livraisons sont désormais assujetties aux tarifs et aux droits du réseau élargi. Les droits provisoires font actuellement l’objet d’un examen par la Régie en raison de questions soulevées par les expéditeurs, les étapes du processus se poursuivant jusqu’au deuxième semestre de 2025. L’issue du processus de la Régie pourrait avoir une incidence future sur nos flux de trésorerie.

Risques opérationnels

Les risques opérationnels comprennent, sans toutefois s’y limiter : les fuites de pipelines; les pannes ou les défaillances du matériel, des pipelines et des installations; les systèmes d’information ou les processus; la compromission des systèmes d’information et des systèmes de contrôle; la sous-performance du matériel par rapport aux prévisions; les conditions défavorables affectant l’accès maritime et les déversements ou les rejets de navires chargés au terminal maritime Westridge; l’incapacité à maintenir des stocks adéquats de pièces de rechange; les erreurs de manipulation; les conflits de travail; les manifestations ou les protestations; les catastrophes, y compris celles découlant des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes, comme les feux de forêt, les inondations, les tremblements de terre ou les autres catastrophes naturelles similaires, les épidémies ou les pandémies, les actes de terrorisme ou de sabotage ou les dommages de tiers, ou d’autres événements similaires, dont bon nombre ne sont pas du ressort de la CTM et qui pourraient tous causer des perturbations opérationnelles, des dommages aux actifs, des fuites ou d’autres problèmes environnementaux.

Réglementation environnementale et changements climatiques

Les activités de la CTM sont régies par des lois et des règlements environnementaux fédéraux, provinciaux et municipaux, qui imposent, entre autres, des obligations à l’égard de la manutention et du transport de substances dangereuses, notamment en ce qui a trait aux déversements, aux rejets et aux émissions de diverses substances dans l’environnement. La législation environnementale exige également que les pipelines et les autres biens associés aux activités de la CTM et de ses filiales soient exploités, entretenus ou abandonnés et remis en état dans le respect de la réglementation et des normes en évolution. Le réseau élargi traverse des zones peuplées ou est situé à proximité de celles-ci. Une défaillance majeure du matériel, un rejet de substances toxiques ou une rupture de pipeline pourrait entraîner des dommages environnementaux, des décès ou des blessures, ainsi que des coûts et des enjeux liés à la responsabilité considérables pour des tiers.

Le soutien public à l’égard de la lutte contre les changements climatiques s’est accru au cours des dernières années. L’activisme environnemental et l’opposition du public relativement à la mise en valeur, au transport et à l’utilisation des combustibles fossiles, en particulier ceux liés aux sables bitumineux, se sont intensifiés. Les lois, le paysage politique au Canada, la réglementation, les politiques, les obligations, les attitudes sociales et les préférences des clients relativement aux changements climatiques et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone pourraient avoir une incidence défavorable sur les activités de la CTM, y compris une baisse de la demande pour ses services, une hausse des coûts liés à la conformité, aux litiges et à l’issue de ceux-ci ou aux résultats d’ordre réglementaire.

Santé et sécurité

La propriété et l'exploitation du réseau élargi sont assujetties aux dangers du transport d'hydrocarbures, y compris les déversements, les fuites, la corrosion, le vandalisme, le terrorisme, les incendies et les explosions. N'importe lequel de ces dangers peut entraîner une interruption des activités, causer des décès ou des blessures, endommager le matériel et polluer.

Crédit, liquidité et disponibilité du financement futur

L'expansion de nos activités et notre capacité à mettre en œuvre notre stratégie pourraient dépendre de notre capacité à obtenir des capitaux supplémentaires, y compris du financement sous forme d'emprunts et de capitaux propres. Entre autres, l'imprévisibilité des marchés financiers, une modification de la législation, les fondamentaux du marché, nos notations de crédit, nos activités commerciales ou nos politiques de prêt et d'investissement pourraient nuire à notre capacité de garantir et de maintenir un financement rentable, et de rembourser et de refinancer la dette existante à son échéance. L'incapacité d'avoir accès à des capitaux, ou d'y avoir accès selon des modalités acceptables, pourrait entraver notre capacité de réaliser des dépenses d'investissement et de respecter nos obligations financières à leur échéance.

Exposition aux contreparties

Dans le cours normal des activités, nous nouons des relations contractuelles avec des expéditeurs, des partenaires, des prêteurs, des fournisseurs et d'autres contreparties en vue de la fourniture et de la vente de produits et de services. Si ces contreparties ne remplissent pas leurs obligations contractuelles, ou si elles ne le font pas en temps opportun, nous pourrions subir des pertes financières susceptibles d'avoir une incidence importante sur nos activités, nos résultats d'exploitation et notre situation financière.

Dépendance envers les principaux clients

La CTM vend des services à des clients d'envergure dans son secteur d'activité et fait appel à plusieurs expéditeurs importants. Des expéditeurs ont d'ailleurs pris des engagements sur 15 ou 20 ans aux termes de contrats de transport au moyen du réseau élargi qui correspondent à environ 80 % de la capacité prévue de celui-ci. Si, pour quelque raison que ce soit, ces parties ne sont pas en mesure de s'acquitter de leurs obligations aux termes des diverses ententes conclues avec nous, les produits et les activités de la CTM pourraient en subir les répercussions. De plus, tout défaut de la part des contreparties aux termes de ces contrats ou toute expiration ou résiliation anticipée des ententes de tarification, sans renouvellement ou remplacement, pourrait avoir une incidence défavorable sur les activités et les résultats d'exploitation de la CTM.

Inflation et taux d'intérêt

Les variations des taux d'intérêt pourraient accroître notre exposition nette aux taux d'intérêt et nuire à nos flux de trésorerie et à nos résultats financiers. En outre, la CTM est exposée à l'inflation sur les coûts d'exploitation et d'investissement non transférables.

Services de transport non souscrits

La CTM est exposée au risque lié au volume en raison de certains de ses services de transport, particulièrement les services de transport non souscrits. Toute diminution des volumes transportés non souscrits est susceptible de se répercuter directement sur les produits de la CTM. L'utilisation du réseau élargi pourrait être touchée par des facteurs comme la variation des fondamentaux du marché, y compris la baisse des prix des marchandises, l'entretien du réseau, les conditions météorologiques défavorables et les incidents opérationnels.

Dépendance à l'égard d'autres installations et de tiers

En ce qui a trait au terminal maritime Westridge et au réseau élargi, nos activités sont tributaires des raccordements aux réseaux et aux installations détenus et exploités par des tiers pour faciliter la livraison des produits à nos installations afin de les transporter et de permettre aux produits d'atteindre des marchés finaux s'étendant au-delà de notre pipeline. Ces connexions sont importantes pour nos clients, car elles constituent des voies de transport essentielles pour la livraison des produits à nos installations et l'acheminement des produits aux marchés finaux. Des risques peuvent être engendrés en raison de différences sur les plans des caractéristiques des produits et de la pression; d'interruptions ou de réductions planifiées ou non aux installations de tiers qui limitent les livraisons à destination ou en provenance du réseau élargi; et de la disponibilité des navires et de la logistique maritime associée à l'agrandissement du terminal maritime Westridge, dont bon nombre sont indépendants de la volonté de la CTM et peuvent avoir une incidence négative sur les activités de celle-ci et de ses filiales.

Dépendance envers la direction, la main-d'œuvre compétente et les entrepreneurs

Les activités de la CTM et de ses filiales exigent la rétention et l'embauche d'une main-d'œuvre qualifiée, notamment des ingénieurs, du personnel technique et d'autres professionnels. Si nous ne sommes pas en mesure de retenir les employés ou d'embaucher de nouveaux employés possédant des compétences, des connaissances et une expérience similaires, nos activités pourraient en subir les répercussions. La CTM et ses filiales dépendent fortement du recours à des entrepreneurs dans le cadre de leurs activités, mais la CTM n'a pas le même niveau de contrôle sur ceux-ci que sur ses employés. Par conséquent, elle pourrait subir l'incidence défavorable de violations de la loi, de fraudes, de dépassements des coûts et d'autres problèmes causés par des entrepreneurs. De plus, la CTM est tributaire de la haute direction relativement à l'administration et à la gestion de ses activités, et la perte des services de personnes clés pourrait avoir une incidence négative sur la CTM. Celle-ci pourrait ne pas être en mesure de trouver des remplaçants convenables en temps opportun dotés de compétences et d'une expérience équivalentes.

Modifications des lois

Le secteur intermédiaire est assujéti à la réglementation et à l'intervention des gouvernements en matière de protection de l'environnement, de tarifs, d'abandon et de remise en état. Les lois peuvent être modifiées d'une manière qui pourrait avoir une incidence défavorable sur la CTM ou ses filiales. En outre, le défaut de se conformer aux lois et aux règlements applicables pourrait entraîner des amendes importantes ou la révocation de permis et de licences d'exploitation.

Incertitude politique

Les conflits internationaux et autres tensions et événements géopolitiques, y compris les guerres, les actions militaires, le terrorisme, les différends commerciaux et les mesures prises à l'échelle internationale peuvent créer de l'incertitude sur les marchés de l'énergie et des capitaux, et donner lieu à des risques accrus en matière de cybersécurité. Les événements politiques et les décisions prises au Canada, aux États-Unis et ailleurs, y compris les changements de gouvernance et (ou) de politique à l'échelon fédéral, provincial, étatique ou municipal, pourraient créer de l'incertitude et avoir une incidence défavorable sur les activités et les résultats financiers de la CTM.

Litiges

Dans le cours de ses activités, la CTM et ses filiales peuvent faire l'objet de poursuites et d'autres réclamations. Au cours des dernières années, il y a eu une augmentation des litiges liés au climat et à la communication d'information dans le secteur de l'énergie, et rien ne garantit que la CTM ne sera pas touchée par de tels litiges ou d'autres procédures judiciaires.

Cybersécurité

La CTM recueille et stocke des données sensibles dans le cours normal de ses activités, y compris des renseignements sur ses employés ainsi que des renseignements commerciaux exclusifs appartenant à la CTM ou à des clients, à des fournisseurs, à des investisseurs ou à d'autres parties prenantes. Les menaces de cybersécurité comprennent l'accès non autorisé aux systèmes de technologie de l'information découlant de piratage, de virus, d'hameçonnage ou de défaillance des systèmes. Une violation de la sécurité ou une défaillance des technologies de l'information de la CTM pourrait entraîner des interruptions de service, des retards, des dommages aux actifs ou à l'environnement, une atteinte à la réputation, des pertes de données ou d'autres conséquences défavorables pour lesquels la CTM est susceptible d'être tenue responsable et qui pourraient avoir une incidence défavorable sur ses activités, son exploitation ou ses résultats financiers.

Divulcation de renseignements confidentiels

La divulgation de renseignements confidentiels pourrait exposer la CTM à un risque concurrentiel et nuire considérablement à ses activités. En cas de violation de la confidentialité, rien ne garantit que la CTM aura accès à des recours équitables auprès d'un tribunal compétent, en temps opportun, afin de prévenir ou d'atténuer les dommages causés par une telle violation.

Assurances

Bien que la CTM souscrive une assurance responsabilité civile générale et une autre couverture d'assurance qu'elle croit être usuelle pour des activités commerciales similaires, ces polices contiennent des limites et rien ne garantit que les types d'assurances, les montants pour lesquels la CTM et ses filiales sont assurées et le produit de cette assurance pourront indemniser entièrement la CTM pour ses pertes.

Cours de change

La plupart de nos produits et de nos activités sont libellés en dollars canadiens. Néanmoins, les variations des cours de change peuvent avoir une incidence sur nos résultats, en particulier le cours du dollar américain par rapport à celui du dollar canadien. Une variation de la valeur du dollar canadien par rapport à celle du dollar américain se reflétera sur les produits et les coûts en dollars américains, exprimés en dollars canadiens. Les variations des cours de change sont indépendantes de notre volonté et pourraient avoir une incidence défavorable sur nos flux de trésorerie et nos résultats d'exploitation.

Information prospective

Le présent rapport renferme certains énoncés qui constituent l'« information prospective » au sens de la législation en valeurs mobilières applicable au Canada. Nous présentons de l'information prospective pour aider le lecteur à saisir l'évaluation que fait la direction des plans futurs et des perspectives financières de la société. L'information prospective se reconnaît généralement à l'emploi de termes tels que « prévoir », « continuer », « estimer », « s'attendre à », « projeter », « planifier », « viser », « cibler », « croire » et d'autres termes et expressions similaires. Des exemples d'énoncés prospectifs contenus dans ce rapport comprennent, entre autres, des énoncés sur l'exploitation, y compris le calendrier des travaux de nettoyage, de remise en état, de génie civil ainsi que des travaux routiers liés au PARTM; le calendrier du processus avec les expéditeurs relativement aux droits provisoires; l'échéancier et la capacité de chargement au terminal maritime Westridge; les attentes concernant l'augmentation des produits futurs et des coûts d'exploitation, de la dotation aux amortissements et des impôts autres que l'impôt sur le résultat; et les attentes concernant la hausse des effectifs visant à soutenir le réseau élargi.

Les énoncés prospectifs ne sont pas des garanties de rendement futur. Les résultats réels pourraient être différents si des hypothèses se révèlent inexactes ou encore du fait des risques et incertitudes liés à nos activités ou d'événements qui se produisent après la date du présent rapport. Rien ne garantit que les résultats ou les événements indiqués ou suggérés dans les énoncés prospectifs, ou les plans, intentions, attentes ou croyances qu'ils contiennent ou sur lesquels ils sont fondés, sont exacts ou se produiront ou se réaliseront (ou, s'ils se produisent, les avantages qu'ils pourraient apporter à la CTM).

Cette information prospective reflète nos hypothèses et nos attentes fondées sur l'information disponible au moment où l'information a été donnée. De par sa nature, l'information prospective est assujettie à diverses hypothèses, à divers risques et à diverses incertitudes qui pourraient faire en sorte que nos réalisations et nos résultats réels diffèrent considérablement des résultats ou des attentes prévus qui sont exprimés ou sous-entendus dans cette information.

Hypothèses

Les hypothèses clés sur lesquelles repose l'information prospective contenue dans le présent rapport comprennent, sans toutefois s'y limiter, des hypothèses concernant :

- les résultats financiers et d'exploitation prévus, y compris les modifications prévues de nos activités;
- les prévisions ou les projections concernant les stratégies et les cibles d'optimisation, de croissance et d'expansion du réseau;
- les flux de trésorerie prévus et la disponibilité des fonds provenant de sources de financement externe;
- les coûts, les échéanciers et les dates d'achèvement potentiels des projets prévus, y compris les projets qui sont au stade de la construction, de l'obtention des permis ou de l'élaboration;
- les interruptions de service prévues ou imprévues de nos pipelines et des actifs connexes;
- l'intégrité et la fiabilité de nos actifs;
- les résultats attendus des processus réglementaires et des actions en justice, ainsi que les éventuelles modifications des lois et règlements;
- les conséquences prévues des modifications comptables futures, des engagements et des passifs éventuels;
- la conjoncture prévue du secteur, du marché et de l'économie;
- la demande future d'espace dans nos réseaux de pipelines;
- le rythme de la transition énergétique;
- les taux d'inflation et les prix des marchandises;
- les taux d'intérêt, d'imposition et de change.

Risques et incertitudes

Les risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les événements ou les résultats réels diffèrent considérablement des attentes actuelles comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- notre capacité de mettre en œuvre avec succès nos priorités stratégiques et le fait qu'elles produisent, ou non, les résultats et les avantages financiers et opérationnels escomptés;
- la performance d'exploitation de nos pipelines et des actifs connexes;
- l'offre disponible de produits énergétiques et leurs prix;
- la performance et le risque de crédit de nos contreparties;
- les décisions et les résultats d'ordre réglementaire et juridique, ainsi que les éventuelles modifications des lois et règlements;
- l'évolution des prix sur le marché des marchandises, le contexte géopolitique, les épidémies ou les pandémies, et la conjoncture économique au Canada et à l'échelle mondiale;
- la réalisation des travaux de construction et l'achèvement des projets d'immobilisations et d'exploitation, y compris la dépendance à l'égard de la disponibilité, du rendement et de l'expertise d'effectifs et d'entrepreneurs possédant des compétences et des qualifications appropriées;

- les manifestations, protestations ou désobéissance civile qui ont une incidence sur l'exécution des travaux ou les activités;
- le rythme des initiatives de transition énergétique en Amérique du Nord et à l'échelle mondiale;
- les risques liés aux changements climatiques, y compris les effets des conditions météorologiques inhabituelles et des catastrophes naturelles;
- les effets des changements climatiques et les coûts liés à la conformité aux règlements et aux marchés ainsi que les autres coûts associés aux changements climatiques;
- notre capacité à transporter une vaste gamme de produits pétroliers et d'autres carburants;
- les risques liés à l'atteinte à la réputation;
- l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, du matériel et des matières premières;
- les variations des taux d'intérêt, des taux d'imposition et des cours de change;
- les risques liés à la cybersécurité, à la confidentialité et à l'intégrité des données;
- les risques liés aux progrès technologiques;
- les dangers naturels (inondations, feux de forêt, glissements de terrain, séismes, etc.);
- les risques et éventualités décrits à la rubrique « Facteurs de risque » du présent rapport.

L'information prospective doit servir exclusivement aux fins auxquelles elle est destinée, car les résultats réels pourraient être différents. Tous les énoncés prospectifs du présent rapport s'appuient uniquement sur l'information dont nous disposons actuellement et ne s'appliquent qu'à la date à laquelle ils sont formulés. Sauf si les lois applicables l'exigent, nous ne nous engageons aucunement à mettre à jour publiquement, sous forme écrite ou verbale, les énoncés prospectifs qui pourraient être formulés à l'occasion afin de refléter de nouvelles informations, des événements futurs ou pour toute autre raison. L'information et les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport sont expressément visés par cette mise en garde.