



RAPPORT DE LA DIRECTION

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025

Le 13 novembre 2025

Le présent rapport de la direction (le « rapport ») doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités de la Corporation Trans Mountain pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025 (les « états financiers de la CTM ») ainsi que les états financiers consolidés audités et le rapport de gestion de la Corporation Trans Mountain pour l'exercice clos le 31 décembre 2024. Les états financiers consolidés résumés de la CTM sont dressés 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 « 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 sa capacité prévue. 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.

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

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 premier trimestre de 2026.

Parallèlement au processus de la Régie, Trans Mountain a entrepris des négociations avec les expéditeurs. Trans Mountain estime qu'une pause dans le processus de la Régie serait avantageuse, dans la mesure où elle lui laisserait plus de temps pour ces négociations commerciales, qui pourraient aboutir à un nouveau règlement des droits négocié pour le réseau élargi. De l'avis de Trans Mountain, un tel règlement serait une solution gagnant-gagnant. Par conséquent, Trans Mountain a demandé en octobre 2025 une suspension du processus réglementaire actuel, ce que la Régie a approuvé.

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 PFUPC sans effet sur la trésorerie¹, 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	Trimestres clos		Périodes de neuf mois closes	
	les 30 septembre		les 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens, sauf le débit)	2025	2024	2025	2024
Produits des activités ordinaires	765	666	2 213	1 187
BAlIA ajusté ^{a)}	591	512	1 717	831
Résultat d'exploitation	313	297	1 001	438
Résultat net	127	(68)	425	42
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	443	325	1 063	369
Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés ^{a)}	421	94	1 220	(91)
Dividendes déclarés	163	-	519	-
Dépenses d'investissement engagées	136	420	171	2 068
Débit quotidien moyen				
Livraisons – Colombie-Britannique (b/j)	101 000	95 000	92 000	77 000
Pipeline Puget Sound (b/j)	232 000	232 000	210 000	232 000
Terminal maritime Westridge (b/j)	444 000	365 000	444 000	190 000
Livraisons transitant par la canalisation principale (b/j)	777 000	692 000	746 000	499 000
Situation financière				
(en millions de dollars canadiens)		30 septembre 2025		31 décembre 2024
Trésorerie et équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions		643		494
Total de l'actif		37 020		37 380
Total de la dette		12 000		12 000

a) Le BAlIA 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 ».

Produits des activités ordinaires

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation %	2025	2024	Variation %
Transport	749	649	15 %	2 164	1 140	90 %
Contrats de location	15	16	(6) %	46	45	2 %
Autres	1	1	- %	3	2	50 %
Total	765	666	15 %	2 213	1 187	86 %

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 30 septembre 2025, le total des produits a augmenté de 99 M\$ pour s'établir à 765 M\$, contre 666 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, le total des produits a augmenté de 1 026 M\$ pour s'établir à 2 213 M\$, contre 1 187 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Au troisième trimestre de 2025, la CTM a livré en moyenne 777 000 b/j, dont 23 000 b/j étaient des volumes au comptant non visés par des engagements, comparativement à 692 000 b/j pour la période correspondante de l'exercice précédent. Ainsi, les produits tirés du transport ont augmenté de 100 M\$ au troisième trimestre de 2025, pour s'établir à 749 M\$, comparativement à 649 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, la CTM a livré en moyenne 746 000 b/j, dont 21 000 b/j étaient des volumes au comptant non visés par des engagements, comparativement à 499 000 b/j pour la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui a donné lieu à une hausse des produits tirés du transport pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 de 1 024 M\$ à 2 164 M\$, comparativement à 1 140 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.

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 30 septembre 2025, les produits locatifs ont diminué de 1 M\$ pour s'établir à 15 M\$, comparativement à 16 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul depuis le début de l'exercice, les produits locatifs ont augmenté de 1 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, pour s'établir à 46 M\$, en comparaison de 45 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les changements comptabilisés pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent sont surtout attribuables à la variation 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			Périodes de neuf mois closes les		
	2025	2024	Variation %	2025	2024	Variation %
Coûts d'exploitation liés au pipeline	84	79	6 %	234	169	38 %
Dotation aux amortissements	278	215	29 %	716	393	82 %
Salaires et avantages du personnel	50	43	16 %	148	118	25 %
Impôts autres que l'impôt sur le résultat	19	16	19 %	59	41	44 %
Frais administratifs	21	16	31 %	55	28	96 %
Total	452	369	22 %	1 212	749	62 %

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 pour le trimestre clos le 30 septembre 2025 se sont chiffrés à 84 M\$, en hausse de 5 M\$ par rapport à 79 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des coûts de l'électricité, liée à l'accroissement du débit, et à l'augmentation des paiements au gouvernement et aux communautés, partiellement contrebalancées par la baisse des primes d'assurance. En cumul depuis le début de l'exercice, les coûts d'exploitation liés au pipeline pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 ont augmenté de 65 M\$ pour s'établir à 234 M\$, comparativement à 169 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 troisième trimestre de 2025 a augmenté de 63 M\$, pour s'établir à 278 M\$, comparativement à 215 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à la hausse des taux d'amortissement appliqués au 1^{er} juillet 2025, à la suite de l'approbation par la Régie du test de dépréciation de 2024 de Trans Mountain. En cumul depuis le début de l'exercice, la dotation aux amortissements pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 a augmenté de 323 M\$ pour s'établir à 716 M\$, comparativement à 393 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à la hausse des taux d'amortissement appliqués au 1^{er} juillet 2025, à la suite de l'approbation par la Régie du test de dépréciation de 2024 de

Trans Mountain, et de 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 la dotation aux amortissements.

La charge liée aux salaires et avantages du personnel pour le trimestre clos le 30 septembre 2025 a augmenté de 7 M\$ pour s'établir à 50 M\$, en comparaison de 43 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul depuis le début de l'exercice, la charge liée aux salaires et avantages du personnel pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 a augmenté de 30 M\$ pour s'établir à 148 M\$, comparativement à 118 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, découle principalement des coûts associés 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, avant la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, a bénéficié de la capitalisation de certains coûts au PARTM.

Pour le troisième trimestre de 2025, les impôts autres que l'impôt sur le résultat ont augmenté de 3 M\$ pour s'établir à 19 M\$, en comparaison de 16 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à la hausse des évaluations foncières en 2025. En cumul depuis le début de l'exercice, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, les impôts autres que l'impôt sur le résultat ont augmenté de 18 M\$ pour s'établir à 59 M\$, comparativement à 41 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, ce qui a donné lieu à une augmentation des impôts fonciers.

Les frais administratifs du trimestre clos le 30 septembre 2025 ont augmenté de 5 M\$ pour s'établir à 21 M\$, en comparaison de 16 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul depuis le début de l'exercice, les frais administratifs de la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 ont augmenté de 27 M\$ pour s'établir à 55 M\$, comparativement à 28 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent découle principalement de la hausse des services contractuels externes et des coûts associés à l'accroissement des effectifs. En outre, les frais administratifs de 2024, avant la mise en exploitation commerciale du réseau pipelinier élargi le 1^{er} mai 2024, ont bénéficié de la capitalisation de certains coûts pour le 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 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2025	2024	2025	2024
Produits des activités ordinaires	765	666	2 213	1 187
Moins : Charges d'exploitation	(452)	(369)	(1 212)	(749)
Résultat d'exploitation	313	297	1 001	438
Plus : Dotation aux amortissements	278	215	716	393
BAIIA ajusté	591	512	1 717	831

Le résultat d'exploitation au troisième trimestre de 2025 a augmenté de 16 M\$ pour s'établir à 313 M\$, comparativement à 297 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à une hausse des volumes transportés, ce qui a donné lieu à un accroissement des produits et du BAIIA ajusté, contrebalancé par la hausse de la dotation aux amortissements. En cumul depuis le début de l'exercice, le résultat d'exploitation lié au pipeline pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 a augmenté de 563 M\$ pour s'établir à 1 001 M\$, comparativement à 438 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation importante 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, contrebalancée par l'accroissement de la dotation aux amortissements.

Le BAIIA ajusté pour le trimestre clos le 30 septembre 2025 a augmenté de 79 M\$ pour s'établir à 591 M\$, contre 512 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à une hausse des volumes transportés, ce qui a donné lieu à un accroissement des produits, contrebalancé par l'augmentation des coûts d'exploitation. En cumul annuel, le BAIIA ajusté pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 a augmenté de 886 M\$ pour s'établir à 1 717 M\$, comparativement à 831 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.

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. Aucune composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC n'a été comptabilisée pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2025 et 2024. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, un montant de 1 M\$ a été comptabilisé au titre de la composante liée aux capitaux propres de la PFUPC, comparativement à 461 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution importante pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, 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.

Charges d'intérêts

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2025	2024	Variation %	2025	2024	Variation %
Intérêts et commissions d'engagement						
Facilité consortiale	-	272	(100) %	-	829	(100) %
Facilités de crédit – parties liées	152	107	42 %	450	313	44 %
Commission de garantie – parties liées	-	11	(100) %	-	32	(100) %
Coûts de financement par emprunt incorporés	(1)	(1)	- %	(1)	(327)	(100) %
Produits d'intérêts et autres	(6)	-	n. s.	(23)	(2)	n. s.
Total	145	389	(63) %	426	845	(50) %

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

La charge d'intérêts pour le troisième trimestre de 2025 a diminué de 244 M\$ pour s'établir à 145 M\$, comparativement à 389 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. 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.

En cumul depuis le début de l'exercice, la charge d'intérêts pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 a diminué de 419 M\$ pour s'établir à 426 M\$, comparativement à 845 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution est attribuable au remaniement du bilan de la CTM en décembre 2024, partiellement compensé 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

L'impôt sur le résultat pour le trimestre clos le 30 septembre 2025 a totalisé une charge de 41 M\$, ce qui correspond à un taux d'imposition effectif de 24,4 %, comparativement à un recouvrement d'impôt sur le résultat de 23 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, pour un taux d'imposition effectif de 25,3 %. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, la charge d'impôt sur le résultat s'est établie à 152 M\$, ce qui reflète un taux d'imposition effectif de 26,3 %, comparativement à une charge d'impôt sur le résultat de 13 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui rend compte d'un taux d'imposition effectif de 23,6 %.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2025, le taux d'impôt effectif de 24,4 % était légèrement différent du taux de 24,8 % prévu par la loi en raison de l'incidence des écarts par rapport au taux d'imposition à l'étranger. De plus, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, le taux d'imposition effectif de 26,3 % 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 premier 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.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, les taux d'impôt effectifs de 25,3 % et de 23,6 % étaient différents du taux de 24,7 % prévu par la loi en raison de l'incidence des écarts par rapport au taux d'imposition à l'étranger.

Résultat net

Alors que le BAIIA ajusté rend compte des résultats des activités 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. Pour le troisième trimestre de 2025, la CTM a enregistré un profit net de 127 M\$, comparativement à une perte nette de 68 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul depuis le début de l'exercice, les résultats nets liés au pipeline pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 ont augmenté de 383 M\$ pour s'établir à 425 M\$, comparativement à 42 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

L'augmentation du résultat net au troisième trimestre de 2025 comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent est attribuable à une hausse des volumes transportés, ce qui a donné lieu à un accroissement des produits et du BAIIA ajusté, et à une baisse de la charge d'intérêts à la suite du remaniement du bilan de la CTM en décembre 2024, contrebalancée en partie par la hausse de la dotation aux amortissements.

L'augmentation importante du résultat net pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent est principalement attribuable à une augmentation des produits et du BAIIA ajusté à la suite de la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, et une charge d'intérêts sensiblement inférieure à la suite du remaniement du bilan de la CTM en décembre 2024. Ces facteurs ont été contrebalancés en partie 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 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2025	2024	2025	2024
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	443	325	1 063	369
Déduire : variations des éléments du fonds de roulement sans effet sur la trésorerie	4	(202)	223	(386)
Déduire : dépenses d'investissement de maintien	(26)	(29)	(66)	(74)
Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés	421	94	1 220	(91)

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 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2025	2024	2025	2024
Dépenses de construction liées au PARTM engagées	110	391	227	1 210
Coûts de possession du PARTM ¹⁾	-	-	-	784
Crédits/Règlements des entrepreneurs	-	-	(122)	-
PARTM, incluant les éléments de trésorerie et sans effet sur la trésorerie	110	391	105	1 994
Dépenses d'investissement de maintien	26	29	66	74
Dépenses d'investissement engagées	136	420	171	2 068
Variations des éléments du fonds de roulement sans effet sur la trésorerie	(14)	(49)	255	(153)
Total des dépenses d'investissement	122	371	426	1 915

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.

Dépenses d'investissement du PARTM

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les dépenses de construction engagées dans le cadre du PARTM ont totalisé 110 M\$ et 227 M\$, respectivement, principalement pour des travaux de nettoyage, de remise en état, de construction routière et de génie civil, qui devraient se poursuivre en 2026. 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\$, ce qui s'est traduit par des dépenses d'investissement nettes de 105 M\$ pour le PARTM pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2024, les dépenses de construction engagées dans le cadre du PARTM ont totalisé 391 M\$. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, les dépenses de construction engagées dans le cadre du PARTM ont totalisé 1 210 M\$, alors que les coûts de possession inscrits à l'actif totalisaient 784 M\$.

Dépenses d'investissement de maintien

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, les dépenses d'investissement de maintien ont totalisé 26 M\$ et 66 M\$, respectivement, 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 d'entretien de réservoirs, ainsi qu'une mise à niveau des débitmètres de Puget à Anacortes et à Ferndale.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, les dépenses d'investissement de maintien ont totalisé 29 M\$ et 74 M\$, respectivement, et avaient principalement trait aux coûts liés à l'installation des pôles de communication pour le réseau de fibre optique et à des projets nécessaires pour maintenir le TMPL et le Puget en état de fonctionnement sécuritaire et fiable.

Liquidités et ressources en capital

Au 30 septembre 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 et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025, le conseil d'administration de la CTM a déclaré des dividendes de 163 M\$ et de 519 M\$, respectivement, à Financière TMP, dont 489 M\$ ont été versés au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, et les 30 M\$ restants ont été versés après la fin du trimestre, le 31 octobre 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.

Le tableau suivant fournit un résumé des rendements en espèces totaux de la CTM en 2025 :

(en millions de dollars canadiens)						
	T1 2025	T2 2025	T3 2025	Depuis le début de l'exercice	T4 2025¹⁾	Estimation pour l'année entière
Commission de garantie	105	-	-	105	-	105
Intérêts	148	150	151	449	151	600
Dividendes	163	163	163	489	511	1 000
Total	416	313	314	1 043	662	1 705

1) Estimation fondée sur les niveaux d'endettement actuels et les dividendes déclarés après le 30 septembre 2025.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025, la CTM a engagé 449 M\$ en paiements d'intérêts à Financière TMP. Combinés aux dividendes de 489 M\$ versés à Financière TMP et aux commissions de garantie de 105 M\$ payées, la CTM a remis 1 043 M\$ en espèces au cours des neuf premiers mois de 2025.

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 30 septembre 2025, la CTM avait des lettres de crédit émises et en cours de 58 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 30 septembre 2025 et l'encours de crédit au 30 septembre 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 30 septembre 2025	Encours de la dette 30 septembre 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)								
	T3 2025	T2 2025	T1 2025	T4 2024	T3 2024	T2 2024	T1 2024	T4 2023
Produits des activités ordinaires	765	719	729	695	666	396	125	124
BAIIA ajusté	591	558	568	515	512	283	36	46
Résultat net	127	150	148	(37)	(68)	(48)	158	160
Fonds provenant des activités d'exploitation ajustés	421	397	402	137	94	(59)	(126)	(115)

Les produits et le BAIIA 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 BAIIA ajusté.

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 d'investissement 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. 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 trimestriel constaté en 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.

Santé et sécurité	Périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2025	Moyenne sur trois ans de la CTM
Taux d'accidents de véhicule évitables (par million de km parcourus)	0,00	0,07
Taux d'incidents avec arrêt de travail ¹⁾		
Employés	0,15	0,14
Sous-traitants	0,13	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.

Critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)

En juin 2025, la CTM a publié son cinquième rapport annuel 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 des questions soulevées par les expéditeurs, et le processus se poursuivra jusqu'au premier trimestre de 2026. 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 sa capacité prévue. 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. La CTM pourrait ne pas être en mesure de trouver des remplaçants convenables en temps opportun dotés de compétences et d'une expérience équivalente.

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 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.

Divulgence 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'assurance, 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 du réseau élargi; le processus avec les expéditeurs relativement aux droits provisoires, notamment le calendrier, le processus, les attentes concernant une pause dans le processus de la Régie et la possibilité d'un règlement des droits négocié; 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 le paiement de dividendes par la CTM.

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 corrects 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 (notamment les attentes concernant la possibilité d'un règlement des droits négocié), 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 un impact 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.