CORPORATION TRANS MOUNTAIN

RAPPORT DE LA DIRECTION

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021

Le 28 mars 2022

Le présent rapport de la direction doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités de la Corporation Trans Mountain pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 (les « états financiers de CTM »), lesquels 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 « CTM » désignent la Corporation Trans Mountain et ses filiales.

Notre mandat

CTM a pour mandat d'exploiter de façon sécuritaire le pipeline Trans Mountain et le pipeline Puget Sound existants et de mener à bien le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (le « PARTM ») en temps opportun et d'une façon viable sur le plan commercial. CTM exerce ses activités dans le respect des lois, règles et règlements applicables et en veillant à ce qu'elles soient gérées dans une perspective commerciale en conformité avec les normes et les attentes en matière de protection de l'environnement. CTM réalisera 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

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. 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 pipeline Trans Mountain, le pipeline Puget Sound et le PARTM.

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 le sud de la Colombie-Britannique. Selon sa configuration actuelle, le TMPL, d'une longueur d'environ 1 150 kilomètres, commence près d'Edmonton, en Alberta, pour se terminer à Burnaby, en Colombie-Britannique.

La conception actuelle du TMPL prévoit une capacité d'environ 300 000 barils par jour (« b/j ») selon une composition de 20 % de pétrole lourd et de 80 % de pétrole léger. La capacité opérationnelle du TMPL varie d'un mois à l'autre en fonction du type de marchandises

transportées et de leurs proportions, ainsi que des temps d'arrêt pouvant être requis pour des raisons liées à l'exploitation comme des travaux d'entretien.

TMPL étant un service de transport par pipeline public, il est régi par un tarif, des règles de service et un barème de droits approuvés par la Régie de l'énergie du Canada (la « Régie »).

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. Il est aussi le seul pipeline qui permet aux producteurs canadiens d'accéder directement aux marchés mondiaux à partir d'un port canadien. Ainsi, la demande d'utilisation du pipeline est constante.

Le TMPL travaille actuellement à étendre considérablement son réseau, pour le faire passer d'environ 300 000 b/j à environ 890 000 b/j. Se reporter à la rubrique « Projet d'agrandissement de Trans Mountain ».

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

Le PARTM représente le parachèvement d'un élargissement du pipeline existant entre Edmonton, en Alberta, et Burnaby, en Colombie-Britannique. Une fois construit, un réseau de pipelines d'une capacité nominale de 890 000 b/j sera créé, ce qui représente une augmentation par rapport à la capacité actuelle de 300 000 b/j. Pour obtenir plus d'informations sur le PARTM, veuillez consulter notre site Web au www.transmountain.com.

Des expéditeurs ont signé des contrats de transport dans le cadre du PARTM agrandi et pris des engagements sur 15 et 20 ans qui correspondent à peu près à 80 % de la capacité prévue du pipeline Trans Mountain agrandi. 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.

Au 31 décembre 2021, le projet dans son ensemble, y compris les coûts initiaux liés à l'obtention des permis et des approbations réglementaires, à l'achat anticipé de matériaux, ainsi que les coûts de possession, est achevé à 55 %. La construction est complétée à environ 44 %, des dépenses en capital de 10,5 G$ ont été engagées et des coûts de possession de 1,2 G$ ont été inscrits à l'actif depuis le lancement du projet. Trans Mountain s'attend à connaître un pic de construction pour le PARTM en 2022, avec des milliers de personnes travaillant sur des centaines de sites en Alberta et en Colombie-Britannique.

Après la clôture de l'exercice, à la suite d'un examen complet du calendrier du projet et des estimations de coûts, CTM a annoncé que le coût total du projet avait augmenté, passant de 12,6 G$ à 21,4 G$. Cette estimation comprend les coûts de toutes les améliorations et modifications connus du projet, ainsi que de tous les retards et financements, y compris des répercussions de la pandémie de COVID-19 et tient compte des effets provisoires importants des inondations de novembre 2021 dans les régions de Hope, Coquihalla et de la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique. En outre, étant donné que toutes les zones de travaux sont actives, le projet devrait être achevé au quatrième trimestre de 2023. Au 28 mars 2022, la construction du PARTM est achevée à plus de 50 %.

Événements d'ordre réglementaire et juridique

À la suite d'une décision de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, il a été demandé au Environmental Assessment Office de la Colombie-Britannique (l'« EAO ») de prendre en considération les ajustements au certificat d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique qui pourraient être nécessaires, le cas échéant, en raison du processus de réexamen décrété par le tribunal de la Régie, et l'émission subséquente du Certificat OC-065 approuvant le PARTM. En avril 2020, l'EAO a annoncé un processus de réexamen de tout ajustement corrélatif. L'EAO a préparé un projet de rapport destiné au ministre de l'Environnement et de la stratégie en matière de changement climatique (Minister of Environment and Climate Change Strategy) et le ministre de l'Énergie, des Mines et de l'innovation en matière de faibles émissions de carbone (Minister of Energy, Mines and Low Carbon Innovation) (les « ministres »). Après la clôture de l'exercice, les ministres ont rendu une décision visant à modifier le certificat d'évaluation environnementale du PARTM afin qu'il reflète les recommandations énoncées par l'EAO. Les modifications comportent l'ajout de deux nouvelles conditions et une modification à une condition existante, aucune des modifications ne devant avoir d'incidence sur la date de mise en service du PARTM.

Le 9 octobre 2020, Trans Mountain a présenté à la Régie une demande de modification du tracé de rechange ouest dans la vallée de Coldwater en Colombie-Britannique. Trans Mountain a achevé les travaux environnementaux et techniques détaillés relatifs au tracé de rechange ouest en plus d'avoir entretenu des échanges avec les groupes autochtones. La Régie a autorisé le tracé de rechange ouest en juillet 2021. La modification correspondante du certificat de l'EAO de la Colombie-Britannique a été approuvée le 27 octobre 2021. La construction est en cours, les activités de défrichage ayant commencé en janvier 2022.

Inondations en Colombie-Britannique

Le rendement global du réseau a été touché au quatrième trimestre de 2021 par les pluies abondantes et les conditions météorologiques extrêmes, qui ont entraîné des inondations généralisées en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington. Par mesure de précaution, le pipeline a été fermé le 14 novembre, les activités ayant redémarré à capacité réduite le 5 décembre. La canalisation principale a fonctionné à capacité réduite jusqu'au 14 janvier 2022, date à laquelle la capacité maximale a été rétablie. En 2021, les activités d'intervention de Trans Mountain en raison des inondations ont donné lieu à une augmentation de 11,6 M$ des coûts d'exploitation et à des dépenses d'investissement de maintien supplémentaires de 24,1 M$. Trans Mountain prévoit que les activités liées aux inondations se poursuivront au cours des périodes à venir. La grande majorité des coûts liés aux activités d'intervention de Trans Mountain en raison des inondations devraient être recouvrés auprès des expéditeurs, des assurances ou de tiers.

Pandémie de COVID-19

La santé et la sécurité de nos travailleurs, de leurs familles et des collectivités environnantes sont la priorité de Trans Mountain. Depuis le début de la pandémie de COVID-19, Trans Mountain et ses sous-traitants en construction travaillent en étroite collaboration, avec diligence, pour s'assurer de respecter toutes les directives des gouvernements et des autorités en santé publique, aux paliers provincial et fédéral, tout en veillant à l'exploitation sécuritaire du réseau de pipelines Trans Mountain et à la poursuite de façon sécuritaire des travaux de construction visant le PARTM. Malgré les répercussions de la pandémie sur la demande et les prix du brut, le pipeline Trans Mountain a fonctionné à capacité maximale durant la totalité de 2021 et de 2020, les nominations ayant été échelonnées tout au long de ces périodes, car l'accès au marché qu'offre Trans Mountain demeure précieux pour les expéditeurs.

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. Le BAIIA ajusté est une mesure non conforme aux PCGR que nous utilisons pour évaluer la performance de nos activités d'exploitation abstraction faite de l'incidence des décisions de financement, de l'amortissement sans effet sur la trésorerie et de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC[1] sans effet sur la trésorerie.

[1] Provision pour les fonds utilisés pendant la construction. 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 les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
(en milliers de dollars canadiens, sauf le débit)	2021	2020	2021	2020
Produits des activités ordinaires	120 338	110 756	443 144	427 655
BAIIA ajusté	44 673	47 598	181 220	188 397
Résultat net	84 478	46 393	273 277	140 802
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(106 666)	(82 948)	14 161	(28 329)
Dépenses en capital engagées	1 789 416	1 190 057	5 685 630	3 363 214
Débit quotidien moyen				
Livraisons transitant par la canalisation principale (b/j)	226 000	332 000	299 000	312 000
Pipeline Puget Sound (b/j)	141 000	213 000	189 000	196 000
Terminal maritime Westridge (b/j)	34 000	29 000	35 000	39 000

Situation financière (en milliers de dollars canadiens)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions	188 501	180 191
Total de l'actif, y compris les travaux en cours du PARTM	16 288 422	10 630 138
Prêts consentis par la société mère	7 552 600	4 827 350

Produits des activités ordinaires

Produits	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
			Variation			Variation
(en milliers de dollars canadiens)	2021	2020	(%)	2021	2020	(%)
Transport	103 898	94 360	10 %	376 945	362 282	4 %
Contrats de location	15 857	15 942	(1) %	63 619	63 647	0 %
Autres	583	454	28 %	2 580	1 726	49 %
Total	**120 338**	**110 756**	**9 %**	**443 144**	**427 655**	**4 %**

Le total des produits comprend des revenus tirés de trois sources, à savoir le transport, les contrats de location et autres services. Le pipeline Trans Mountain a fonctionné à capacité maximale durant la totalité de 2021 et de 2020, les nominations ayant été échelonnées tout au long de ces périodes. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, le total des produits a augmenté de 9,5 M$ pour s'établir à 120,3 M$, contre 110,8 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le total des produits a augmenté de 15,4 M$ pour s'établir à 443,1 M$, comparativement à 427,7 M$ un an plus tôt.

Les produits tirés du transport ont augmenté de 9,5 M$ au quatrième trimestre de 2021, pour s'établir à 103,9 M$, comparativement à 94,4 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En 2021, les produits tirés du transport se sont chiffrés à 376,9 M$, en hausse de 14,6 M$, par rapport à 362,3 M$ pour l'exercice précédent. Les hausses des produits tirés du transport à la fois pour le quatrième trimestre et pour l'exercice 2021 au complet sont attribuables à une augmentation des coûts d'exploitation transférables, surtout liée aux mesures d'intervention en raison des inondations en Colombie-Britannique, ainsi qu'à un

accroissement de 3,1 M$ des produits tirés des primes incitatives liées à la capacité, qui se sont établis à 3,5 M$ en 2021, en comparaison de 0,4 M$ pour l'exercice précédent. Ces hausses ont été atténuées par une diminution des produits des activités ordinaires générés par Puget, en raison d'une baisse des volumes, car les inondations survenues en Colombie-Britannique au quatrième trimestre ont entraîné la fermeture du pipeline durant environ trois semaines.

Les produits locatifs sont surtout liés aux produits tirés des contrats de location de réservoirs de stockage de tiers de CTM. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021, les produits locatifs ont totalisé respectivement 15,9 M$ et 63,6 M$, sans changement par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

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

Charges

Charges	**Trimestres clos les 31 décembre**			**Exercices clos les 31 décembre**		
(en milliers de dollars canadiens)	**2021**	**2020**	**Variation (%)**	**2021**	**2020**	**Variation (%)**
Coûts d'exploitation liés au pipeline	46 103	36 863	25 %	140 732	129 719	8 %
Dotation aux amortissements	25 756	24 598	5 %	102 374	98 009	4 %
Salaires et avantages du personnel	18 835	16 592	14 %	79 208	71 265	11 %
Impôts autres que l'impôt sur le résultat	6 703	8 574	(22) %	33 789	33 597	1 %
Frais administratifs	4 024	1 129	256 %	8 195	4 677	75 %
Total	**101 421**	**87 756**	**16 %**	**364 298**	**337 267**	**8 %**

Les coûts d'exploitation et impôts liés au pipeline du TMPL, autres que l'impôt sur le résultat, sont traités principalement comme des coûts transférés aux clients de CTM selon l'entente tarifaire incitative (l'« ETI »). La dotation aux amortissements, les salaires et avantages du personnel ainsi que les frais administratifs liés au TMPL sont en grande partie récupérés auprès des clients, conformément aux modalités de recouvrement et aux composantes des coûts fixes prévues dans l'ETI.

Les coûts d'exploitation liés au pipeline du trimestre clos le 31 décembre 2021 se sont chiffrés à 46,1 M$, en hausse de 9,2 M$ par rapport à 36,9 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation s'explique essentiellement par la hausse des coûts transférables liés à l'intervention en raison des inondations en Colombie-Britannique. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les coûts d'exploitation liés au pipeline ont augmenté de 11,0 M$, pour s'établir à 140,7 M$, comparativement à 129,7 M$ pour l'exercice précédent. La hausse découle principalement de l'accroissement des coûts liés à l'intervention en raison des inondations en Colombie-Britannique, ainsi que de l'augmentation du coût de l'électricité et des coûts d'assurance. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par la diminution des coûts de réhabilitation environnementale, les travaux sur le site liés à la fuite de Sumas en juin 2020 ayant été complétés.

La dotation aux amortissements pour le quatrième trimestre de 2021 a augmenté de 1,2 M$, pour s'établir à 25,8 M$, comparativement à 24,6 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, la dotation aux amortissements a augmenté de 4,4 M$, pour s'établir à 102,4 M$, comparativement à 98,0 M$ pour l'exercice précédent. Les hausses du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2020 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent sont principalement attribuables à la dotation aux amortissements engagée relativement aux entrées d'immobilisations non liées au PARTM effectuées au cours de l'exercice précédent.

La charge liée aux salaires et avantages du personnel pour le trimestre clos le 31 décembre 2021 a augmenté de 2,2 M$, pour s'établir à 18,8 M$, en comparaison de 16,6 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En 2021, la charge liée aux salaires et avantages du personnel a augmenté de 7,9 M$, pour se chiffrer à 79,2 M$, en comparaison de 71,3 M$ pour l'exercice précédent. Les hausses du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2021 comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent découlent principalement des charges attribuables à une augmentation prévue des effectifs pour préparer CTM à son actif élargi une fois le PARTM achevé ainsi qu'aux obligations commerciales connexes.

Pour le quatrième trimestre de 2021, les impôts autres que l'impôt sur le résultat ont diminué de 1,9 M$, pour se chiffrer à 6,7 M$, par rapport à 8,6 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, contrairement à ceux de l'exercice clos le 31 décembre 2021, qui ont augmenté de 0,2 M$, pour s'établir à 33,8 M$, par rapport à 33,6 M$ pour l'exercice précédent. La légère hausse pour l'exercice 2021 complet par rapport à l'exercice précédent est principalement attribuable à l'augmentation des impôts fonciers, surtout liés aux actifs réglementés du réseau TMPL.

Les frais administratifs du trimestre clos le 31 décembre 2021 ont augmenté de 2,9 M$, pour s'établir à 4,0 M$, en comparaison de 1,1 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les frais administratifs ont augmenté de 3,5 M$, pour s'établir à 8,2 M$, en comparaison de 4,7 M$ pour l'exercice précédent. Les hausses du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2021 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent découlent de la hausse des coûts engagés pour les systèmes et la sécurité informatique, les services juridiques externes et les coûts associés à des changements prévus dans les effectifs, ces facteurs étant en partie atténués par la diminution des coûts liés à la COVID-19 d'un exercice à l'autre.

BAIIA ajusté

Le BAIIA ajusté pour le trimestre clos le 31 décembre 2021 a diminué de 2,9 M$, pour s'établir à 44,7 M$, contre 47,6 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, le BAIIA ajusté a diminué de 7,2 M$, pour s'établir à 181,2 M$, en comparaison de 188,4 M$ pour l'exercice précédent. Les coûts transférables,

y compris les coûts liés à l'intervention en raison des inondations en Colombie-Britannique, n'ont pas eu d'incidence sur le BAIIA ajusté, car ils ont une incidence similaire sur les produits des activités ordinaires et les charges. Par conséquent, la diminution du BAIIA ajusté pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent s'explique surtout par la baisse des produits des activités ordinaires générés par Puget, ainsi que par la hausse des salaires et avantages du personnel, et l'augmentation correspondante des frais administratifs, associée à l'augmentation de l'effectif nécessaire pour préparer CTM à son actif élargi une fois le PARTM achevé. Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par une augmentation de 3,1 M$ d'un exercice à l'autre des produits tirés des primes incitatives liées à la capacité.

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

La composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC s'est établie à 118,1 M$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2021, en hausse de 57,2 M$ par rapport à 60,9 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, elle s'est chiffrée à 374,0 M$, en hausse de 189,6 M$ par rapport à 184,4 M$ pour l'exercice précédent. Les hausses importantes à la fois pour le trimestre et pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent sont attribuables à l'effet cumulatif des dépenses en capital engagées pour le PARTM.

Charge d'intérêts

Charge d'intérêts	**Trimestres clos les 31 décembre**			**Exercices clos les 31 décembre**		
(en milliers de dollars canadiens)	**2021**	**2020**	**Variation (%)**	**2021**	**2020**	**Variation (%)**
Intérêts et commissions d'engagement sur les prêts consentis par la société mère	91 101	57 872	57 %	309 648	195 899	58 %
Coûts de financement par emprunt incorporés	(68 365)	(35 266)	94 %	(216 569)	(106 797)	103 %
Produits d'intérêts et autres	(1 494)	(916)	63 %	(5 323)	(4 090)	30 %
Charge d'intérêts, déduction faite des coûts de financement par emprunt incorporés	**21 242**	**21 690**	**(2) %**	**87 756**	**85 012**	**3 %**

L'augmentation du total des intérêts et des commissions d'engagement sur les prêts consentis par la société mère de CTM et des coûts de financement par emprunt incorporés pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, s'explique par les dépenses en capital engagées pour le PARTM et l'augmentation connexe de la dette à long terme d'un exercice à l'autre.

Impôt sur le résultat

La charge d'impôt sur le résultat au trimestre et pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 s'est chiffrée respectivement à 30,9 M$ et à 92,3 M$, ce qui reflète un taux d'imposition effectif respectif de 26,8 % et de 25,3 %, comparativement à une charge d'impôt respective de 17,7 M$

et de 47,9 M$ pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, ce qui représente des taux d'imposition effectifs respectifs de 27,6 % et de 25,4 %. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021, les taux d'imposition effectifs ont été plus élevés que le taux d'imposition prévu par la loi de 24,67 % de TMC, en raison principalement des retenues à la source sur les dividendes étrangers intragroupe pour le quatrième trimestre de 2021.

Résultat net

Le résultat net du trimestre clos le 31 décembre 2021 a augmenté de 38,1 M$, pour s'établir à 84,5 M$, comparativement à 46,4 M$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement de 57,2 M$ de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC, en partie contrebalancée par la hausse de 13,2 M$ de la charge d'impôt sur le résultat, la baisse de 2,9 M$ du BAIIA ajusté et l'augmentation de 1,2 M$ de la dotation aux amortissements. Le reste de la variation du résultat net est lié aux fluctuations des écarts de change, de la charge d'intérêts et d'autres éléments.

Le résultat net de 2021 a augmenté de 132,5 M$, pour s'établir à 273,3 M$, contre 140,8 M$ pour l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement de 189,6 M$ de la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC, en partie contrebalancée par la hausse de 44,4 M$ de la charge d'impôt sur le résultat, la baisse de 7,2 M$ du BAIIA ajusté, l'augmentation de 4,4 M$ de la dotation aux amortissements, et l'accroissement de 2,8 M$ de la charge d'intérêts. Le reste de la variation du résultat net est lié aux fluctuations des écarts de change et d'autres éléments.

Dépenses en capital

Dépenses en capital (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 décembre 2021	Trimestres clos les 31 décembre 2020	Exercices clos les 31 décembre 2021	Exercices clos les 31 décembre 2020
Dépenses en capital liées au PARTM	1 748 885	1 173 801	5 595 158	3 312 009
Dépenses en capital non liées au PARTM	40 531	16 256	90 472	51 205
Total	**1 789 416**	**1 190 057**	**5 685 630**	**3 363 214**

Les dépenses en capital pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021 ont augmenté de façon importante par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison de l'activité de construction relative au PARTM. Au total, 1,7 G$ et 5,6 G$ ont respectivement été engagés relativement au PARTM pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Après un arrêt de sécurité volontaire visant l'ensemble du projet qui a commencé en décembre de 2020, suivi d'une nouvelle formation à l'intention des travailleurs et des superviseurs, les travaux de construction ont repris sur tous les tronçons du pipeline actifs, installations et sites de réactivation vers le milieu du premier trimestre de 2021. La construction a progressé sur tous les plans le long du tracé du pipeline. Dans l'ensemble, la construction du projet est achevée à environ 44 %, l'enlèvement et le nivellement étant terminés sur une distance

d'environ 490 km dans l'emprise, le soudage de tuyaux sur une longueur de 380 km ayant été effectué, et les tuyaux sur une longueur de 350 km étant installés dans le sol. En outre, des travaux importants ont été réalisés sur les installations le long du tracé, qui étaient achevées à environ 73 % à la fin de l'exercice.

En Alberta, la construction du pipeline était quasi terminée dans la région métropolitaine d'Edmonton et a été achevée avec succès au début de 2022. Dans la région de Yellowhead, les forages directionnels horizontaux ont progressé, un forage ayant été terminé à la fin de 2021. Les travaux de réactivation de la conduite vers la région de Jasper Mount Robson se sont poursuivis par des forages techniques et les travaux de remise en état suivant des catastrophes naturelles.

Les travaux se sont également accélérés en Colombie-Britannique, le long du corridor du pipeline, bien que les activités de construction aient été freinées en août dans certaines régions en raison de la chaleur extrême et par précaution en raison des incendies de forêt, puis de nouveau en novembre et en décembre dans les régions de l'intérieur et de la vallée du Fraser en Colombie-Britannique, en raison des inondations généralisées. Dans la région de North Thompson, les travaux de construction comprenaient diverses activités liées à l'emprise, au franchissement de cours d'eau ainsi qu'à l'assemblage, au soudage et à l'installation de la conduite. Dans la région de l'intérieur de la Colombie-Britannique, les travaux incluaient des activités à la station de pompage Black Pines et le long du pipeline à Kamloops ainsi qu'au sud vers Merritt le long de la canalisation principale. Dans la région de Coquihalla à Hope, les travaux consistaient en l'aménagement de la route d'accès et à la construction du pipeline avant d'être redirigés, à la fin du quatrième trimestre, vers les mesures d'intervention et de nettoyage en raison des inondations. Dans la vallée du Fraser, les travaux pour le franchissement de la rivière Sumas ont avancé.

La construction du terminal maritime Westridge et du terminal de Burnaby se poursuit, la moitié des travaux ayant été complétés. À partir du deuxième trimestre de 2021, les activités de forage du tunnel ont commencé sur une distance de 2,6 kilomètres, tunnel qui reliera le terminal de Burnaby au terminal maritime Westridge, et la construction du tunnel était achevée sur environ 530 mètres en 2021.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2021, les dépenses en capital non liées au PARTM se sont chiffrées respectivement à 40,5 M$ et à 90,5 M$, dont un montant d'environ 24,1 M$ qui est lié à l'intervention en raison des inondations en Colombie-Britannique. Les autres dépenses en capital avaient principalement trait à des projets d'investissement de maintien courants visant à assurer la sécurité et la fiabilité des conditions d'exploitation du TMPL, y compris la mise à niveau des installations de la station Sumas et l'intégrité des points de franchissement, le remplacement du toit d'un réservoir à Burnaby, le projet de dosage du dispositif d'alimentation de Cold Lake et les travaux d'infrastructure de la canalisation principale.

Perspectives financières pour 2022

Pour 2022, CTM prévoit que ses activités d'exploitation existantes dégageront un BAIIA ajusté compris entre 175 M$ et 185 M$. Trans Mountain prévoit un débit d'environ 312 000 b/j pour le réseau TMPL et de 196 000 b/j pour Puget.

Les dépenses en capital visant le PARTM devraient totaliser environ 6,0 G$ en 2022, dont 1,0 G$ pour la PFUPC, et des dépenses additionnelles de quelque 90 M$ sont prévues à l'égard d'autres projets d'immobilisations et de la mise hors service d'immobilisations.

Ces prévisions reposent sur un certain nombre d'hypothèses, dont les suivantes :

- Demande de transport soutenue vers la côte ouest du Canada et l'État de Washington.
- Financement de Financière TMP composé à 55 % d'emprunts et à 45 % de capitaux propres, les emprunts portant intérêt au taux de 5 %.
- Taux de change $ US/$ CA de 1 $ US pour 1,25 $ CA.

Comme le risque lié au projet est considérablement atténué et que le PARTM est achevé à plus de 50 %, le gouvernement fédéral a indiqué que CTM devra désormais faire appel au financement de tiers, soit sur les marchés de la dette publique soit auprès d'institutions financières, pour obtenir le financement nécessaire pour achever le projet.

CTM a entrepris la recherche du financement externe nécessaire et s'attend à l'obtenir en temps opportun et à des conditions satisfaisantes pour CTM.

Les résultats réels pourraient différer de nos attentes.

Environnement, santé et sécurité

Notre programme Environnement, santé et sécurité compare notre performance avec notre moyenne sur les trois exercices précédents et avec celle du secteur des pipelines 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 et la comparaison avec le secteur nous permet d'évaluer l'efficacité de nos activités d'exploitation par rapport à celle des sociétés comparables. Le tableau suivant fournit un résumé du programme Environnement, santé et sécurité de CTM en 2021.

		Moyenne sur trois ans	
	2021	**CTM**	**Secteur[1)]**
Santé et sécurité			
Taux d'accidents de véhicule évitables (par million de milles parcourus)	0,30	0,09	1,05
Taux d'accidents de travail à déclarer[2)]			
Employés	0,00	0,40	0,55
Entrepreneurs	0,82	1,09	1,20
Entrepreneurs – PARTM	0,53 [4)]	S. O.	1,00
Environnement			
Taux des fuites de matières[3)]	0,80	0,79	0,23
Volume des fuites (m^3)[3)]	5,57	52,15	20,63

1) Taux du secteur fournis par la ACPÉ (Association canadienne de pipelines d'énergie), sauf les taux relatifs aux entrepreneurs, qui sont fournis par le SCIAN (Système de classification des industries de l'Amérique du Nord).
2) Taux d'accidents de travail à déclarer : nombre d'accidents à déclarer multiplié par 200 000 puis divisé par le nombre d'heures travaillées.
3) Taux des fuites par 1 000 km de pipeline en exploitation. Se reporter à la rubrique « Fuite de Sumas » ci-dessous.
4) Mesuré à partir du commencement du projet, le 31 décembre 2021.

Fuite de Sumas

Les travaux de remise en état se sont poursuivis à la station de pompage Sumas en 2021 et sont presque terminés.

CTM assure le suivi de toutes les fuites de matières, mais les données sectorielles portant sur les fuites de plus de 1,5 m^3 sont le seuil utilisé à des fins de comparaison de la performance. Au cours du troisième trimestre de 2021, une fuite au terminal d'Edmonton a atteint ce seuil.

Critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)

En juillet 2021, CTM a publié son premier 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, rapport que l'on peut lire sur notre site Web à l'adresse https://www.transmountain.com/fr/esg-report.

Mise à jour du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFCC »)

CTM adopte une approche progressive pour identifier et gérer les risques liés aux changements climatiques. Dans notre rapport ESG 2022, nous fournirons des informations sur les quatre axes thématiques du cadre du GIFCC : la gouvernance, la gestion des risques, la stratégie, les mesures et les objectifs.

Au cours du dernier exercice, CTM a :

- continué d'améliorer ses informations à fournir afin de se conformer entièrement aux exigences du GIFCC en 2023, conformément aux exigences du gouvernement fédéral;
- ajouté officiellement les risques liés aux changements climatiques à son programme de gestion des risques d'entreprise;
- effectué une analyse qualitative des scénarios.

Certains des risques physiques et de transition liés aux changements climatiques (c.-à-d. les risques liés à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone) évalués sont présentés ci-après :

Risques physiques : Les risques physiques comme les incendies, les tempêtes hivernales, les inondations et l'élévation du niveau de la mer sont évalués et gérés conformément à notre programme d'intégrité des actifs. L'année 2021 a mis à l'épreuve la résilience de nos actifs et de nos programmes, puisque CTM a réagi efficacement à trois événements météorologiques extrêmes : des feux de forêt, un froid extrême et des inondations catastrophiques. Pendant les inondations en Colombie-Britannique, nous avons arrêté l'exploitation pendant 21 jours par mesure de précaution et l'avons redémarrée de façon sécuritaire le 5 décembre 2021, sans incident important en matière de sécurité ou d'environnement.

Risques liés à la transition : CTM évalue une série de risques de transition liés à la réglementation et au marché. Ces risques comprennent notamment les variations de la demande de pétrole, la faiblesse persistante des prix et la réglementation sur le carbone, qui ont une incidence sur les clients de CTM. Au cours des dix prochaines années, CTM disposera de plusieurs moyens demeurer résiliente, notamment, notre performance ESG et notre faible empreinte carbone, plusieurs contrats d'achat ferme à long terme avec les expéditeurs, et une position stratégique unique en tant que seul réseau pipelinier transportant du pétrole brut et des produits raffinés vers la côte ouest ayant accès au terminal maritime, où la demande de pétrole devrait rester forte.

Scénarios : Au début de 2022, nos hauts dirigeants ont assisté à plusieurs ateliers pour discuter des incidences qualitatives de deux scénarios élaborés par l'Agence internationale de l'énergie : Nouveaux engagements annoncés (*Announced Pledges Scenario, APS*) et Zéro émission nette à l'horizon 2050 (*Net Zero Emissions by 2050 Scenario, NZE*). Selon le scénario des nouveaux engagements annoncés, nous estimons que CTM demeurera résiliente jusqu'en 2050, compte

tenu de la contraction modérée du marché et de la faiblesse des prix du pétrole. Selon le scénario Zéro émission nette à l'horizon 2050, CTM demeurera résiliente jusqu'en 2030, mais pourrait devoir apporter des changements à ses activités après 2030 en raison de la possibilité d'un contexte de faibles prix du pétrole et d'une forte contraction de la demande. Au cours des prochaines années, nous continuerons d'améliorer notre compréhension des scénarios et de surveiller les signes avant-coureurs critiques.

Environnement

CTM s'est dotée d'un programme d'intégrité solide et proactif qui inclut des inspections à l'intérieur des canalisations, des forages d'intégrité et un centre de contrôle qui assure une surveillance constante du fonctionnement des pipelines. En cas d'incident, CTM dispose de plans d'intervention d'urgence et de son propre matériel pour les interventions d'urgence sur les pipelines, les stations de pompage et le terminal maritime Westridge. Bien que les émissions de gaz à effet de serre (« GES ») associées à l'exploitation d'un pipeline soient relativement faibles, CTM établira des cibles de réduction et de compensation de ses émissions de niveau 1 et de niveau 2. Nos cibles soutiendront l'objectif du gouvernement du Canada d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Dans le cadre de l'exécution du PARTM, CTM a recours à un éventail de pratiques et de technologies environnementales de pointe. CTM a évalué et cherche à réduire au minimum les répercussions de ses activités de construction sur la terre, l'eau et l'air, en tenant compte des connaissances autochtones traditionnelles et des ressources patrimoniales. La construction du PARTM générera des émissions et, dans le cadre de son processus d'obtention des approbations réglementaires, CTM s'est engagée à compenser ces émissions liées aux travaux de construction.

Responsabilité sociale

Conformément à son mandat d'exercer ses activités de manière à respecter l'engagement du Canada à promouvoir la réconciliation avec les peuples autochtones, CTM cherche à optimiser les opportunités pour les peuples autochtones. CTM espère que les communautés autochtones seront touchées de façon positive à long terme sur le plan économique et qu'elles seront dans une situation plus durable que lorsque nous avons entamé le dialogue avec elles, et souhaite générer des retombées positives qui perdureront après l'achèvement du PARTM.

Pour assurer la sécurité des activités d'exploitation et de construction, CTM suit des règles de sécurité strictes, a des attentes élevées envers ses entrepreneurs et travaille sans relâche à améliorer ses pratiques de sécurité.

Gouvernance

Le conseil d'administration de CTM compte 12 membres nommés par la CDEV, dont 11, notamment le président, sont considérés comme étant indépendants. Le conseil est chargé de la bonne gouvernance de la société et a la responsabilité globale de surveiller et de superviser

les activités de gestion et les activités commerciales, tout en exerçant son jugement indépendant pour renforcer la gestion et la responsabilité.

Risques commerciaux

En plus des risques associés à la pandémie de COVID-19, les risques commerciaux actuels de CTM sont les suivants :

Activités existantes

Les risques sont limités en raison des facteurs économiques associés aux activités existantes. La plupart des coûts et des produits des activités ordinaires liés aux activités d'exploitation étant libellés en dollars canadiens, le risque de change est limité. En ce qui concerne Puget, les produits des activités ordinaires et la plupart des coûts sont libellés en dollars américains, ce qui donne lieu à un risque de change limité au sein de l'entité Puget, mais crée une certaine exposition lorsque CTM convertit les résultats de Puget en dollars canadiens au moment de la consolidation.

Les droits liés au service de transport sur le tronçon canadien du TMPL existant sont réglementés par la Régie et régis par les modalités de l'ETI, laquelle prévoit des mesures importantes d'atténuation des risques financiers. Les droits, qui sont fixés chaque année, sont conçus pour dégager un rendement sur la base tarifaire et permettre un recouvrement des coûts d'exploitation en fonction du budget annuel. Une part importante des coûts d'exploitation est classée en tant que « coûts transférables » aux termes de l'ETI, ce qui signifie que le TMPL est autorisé par les expéditeurs à engager des dépenses prudentes à des fins, par exemple, d'intégrité et d'entretien, de protection de l'environnement et de sécurité et certains autres coûts, et à ajuster les droits futurs de manière à recouvrer tout écart par rapport aux montants prévus au budget qui étaient inclus dans les droits. CTM applique les dispositions de l'ASC 980, *Regulated Operations* selon les PCGR des États-Unis et, par conséquent, comptabilise des produits des activités ordinaires et un actif réglementaire ou une créance correspondant au montant et au calendrier des dépenses liées aux coûts transférables. Ainsi, le résultat d'exploitation de TMPL est très stable et prévisible aux termes de l'ETI.

Les activités existantes de CTM comportent une variété de dangers physiques et de risques qui sont associés à la plupart des pipelines de transport à large diamètre.

Risques liés au PARTM

CTM est exposée aux risques liés à l'exécution du projet qui sont associés aux projets de construction majeurs dont la couverture géographique, la taille et la complexité sont comparables. La réalisation du PARTM nécessitera des dépenses en capital importantes et CTM devra s'assurer de la disponibilité continue du financement de sa société mère, Financière TMP Canada Ltée, pour mener à bien le PARTM. La capacité de CTM d'assurer le service de la dette actuelle et future pourrait être tributaire de plusieurs facteurs, dont sa performance financière et d'exploitation future, l'exécution du PARTM, la conjoncture économique en général ainsi que

des facteurs d'ordre financier et réglementaire et d'autres facteurs, dont bon nombre ne sont pas directement du ressort de CTM. Les flux de trésorerie d'exploitation futurs de CTM pourraient être insuffisants pour assurer le service de la dette, en particulier avant la mise en service du PARTM.

Risques liés à l'exploitation et à la réalisation des travaux de construction

CTM est exposée à des risques pouvant entraîner des coûts supplémentaires, avoir une incidence sur ses activités, causer des retards dans l'exécution des travaux de construction du PARTM ou porter atteinte à sa réputation, notamment en lien avec :

- l'évolution des prix sur le marché des marchandises, le contexte politique, les épidémies ou les pandémies et la conjoncture économique au Canada et à l'échelle mondiale;
- des incidents majeurs ayant une incidence sur la sécurité du public, des employés et la protection de l'environnement résultant de l'exécution de travaux de construction, de l'exploitation ou de dommages de tiers;
- des risques naturels et phénomènes environnementaux qui affectent le public, la protection de l'environnement, la réalisation des travaux ou les activités;
- les manifestations qui ont une incidence sur les travaux de construction ou les activités;
- la réception en temps opportun des permis et de l'accès aux terrains qui ont une incidence sur la réalisation des travaux de construction;
- les décisions et les résultats d'ordre réglementaire et juridique, ainsi que les éventuelles modifications des lois et règlements, qui ont une incidence sur la réalisation des travaux de construction ou les activités;
- des contrôles inadéquats de la surveillance des entrepreneurs qui ont une incidence sur la réalisation des travaux de construction ou les activités;
- des contrôles inadéquats qui donnent lieu à des violations de la loi, à des fraudes ou à une augmentation des coûts;
- le recrutement et la rétention d'une main-d'œuvre qualifiée;
- la cybersécurité ou la violation de la confidentialité qui ont une incidence sur les activités ou portent atteinte à la réputation.

Information prospective

Dans certaines sections du présent rapport, nous analysons notre stratégie et nos perspectives et formulons des commentaires sur les ressources financières, les dépenses en capital et d'autres attentes de la direction, ce qui constitue de l'information prospective. 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. Les énoncés prospectifs se reconnaissent généralement à l'emploi de termes tels que « prévoir », « croire », « estimer » ainsi que des verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables.

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.

L'information prospective que nous présentons repose sur des hypothèses et des prévisions et est assujettie à des risques et incertitudes, notamment les suivants :

Hypothèses

- 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 de croissance et d'expansion;
- les flux de trésorerie prévus et la disponibilité des fonds provenant de notre société mère immédiate et de la source de financement, Financière TMP Canada Ltée, et du financement externe une fois obtenu;
- 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 ou 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 incidences de la COVID-19 ne coûteront pas beaucoup plus cher à CTM;
- 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;
- les taux d'inflation et les prix des marchandises;
- les taux d'intérêt, d'imposition et de change.

Risques et incertitudes

- 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;
- les facteurs d'ordre concurrentiel dans le secteur des pipelines;
- 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 politique, l'épidémie ou la pandémie 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 et/ou les activités;
- 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 et les autres coûts associés aux changements climatiques;
- 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 fluctuations des taux d'intérêt, d'imposition et 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, glissements de terrain, séismes, etc.)

L'information prospective doit servir exclusivement aux fins auxquelles elle est destinée, car les résultats réels pourraient être différents.