



RAPPORT DE LA DIRECTION

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024

Le 6 novembre 2024

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 2024 (les « états financiers de la CTM ») ainsi que les états financiers consolidés audités de la Corporation Trans Mountain et le rapport de la direction pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Les états financiers de la CTM ont été établis conformément aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (les « PCGR des États-Unis »). À moins d'indication contraire, toutes les mesures financières contenues dans le présent rapport sont en dollars canadiens.

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

Notre mandat

La 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. 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 PARTM, dont les installations mécaniques ont été achevées et l'exploitation commerciale a commencé au deuxième trimestre de 2024, se trouve 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.

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

Pipeline Puget Sound

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

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

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

Projet d'agrandissement de Trans Mountain

Au 30 septembre 2024, la construction du PARTM était presque achevée, des travaux de nettoyage, de remise en état, de construction routière et de génie civil devant continuer d'être engagés au cours du premier semestre de 2025. Depuis le lancement du projet, des dépenses en capital de 28,4 G\$ ont été engagées dans la construction et des coûts de possession de 5,1 G\$ ont été inscrits à l'actif. Le PARTM a été achevé sur le plan mécanique, les travaux de soudure « golden weld » ayant pris fin le 11 avril 2024. L'exploitation commerciale du réseau élargi a commencé le 1^{er} mai 2024. Depuis, toutes les livraisons sont assujetties aux tarifs et aux droits du réseau élargi, et les deux pipelines transportent du pétrole brut. La CTM peut charger des cargaisons à partir de ses installations de chargement à la fine pointe de la technologie, soit au terminal maritime Westridge, où trois postes d'amarrage offrent un accès maritime au marché mondial. Le remplissage final des conduites du réseau élargi a été achevé au début de mai, suivi du chargement d'un premier navire au cours de la seconde moitié du mois de mai, selon le cycle mensuel normal de nomination.

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

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

Faits saillants financiers

Mesures non conformes aux PCGR

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

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

Faits saillants financiers (en milliers de dollars canadiens, sauf le débit)	Trimestres		Périodes de neuf mois	
	clos		closes	
	les 30 septembre		les 30 septembre	
	2024	2023	2024	2023
Produits des activités ordinaires	665 904	137 946	1 187 135	398 161
Charges d'exploitation ¹⁾	(153 575)	(92 879)	(355 935)	(254 734)
BAlIA ajusté ²⁾	512 329	45 067	831 200	143 427
Dotation aux amortissements	(214 901)	(26 576)	(393 030)	(79 783)
Dépréciation du goodwill	-	(888 098)	-	(888 098)
Résultat d'exploitation	297 428	(869 607)	438 170	(824 454)
Composante liée au coût des capitaux propres de la provision pour les fonds utilisés pendant la construction	788	308 728	461 412	835 026
Charges d'intérêts, déduction faite des coûts de financement par emprunt incorporés	(389 343)	(111 384)	(845 433)	(210 813)
Change et autre	326	503	792	1 021
Résultat avant impôt sur le résultat	(90 801)	(671 760)	54 941	(199 220)
Produit (charge) d'impôt sur le résultat	22 822	(53 154)	(12 685)	(169 426)
Résultat net	(67 979)	(724 914)	42 256	(368 646)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	325 215	(45 085)	369 503	(2 401)
Dépenses en capital engagées	420 811	2 622 363	2 068 398	8 614 298
Débit quotidien moyen				
Livraisons transitant par la canalisation principale (b/j)	692 000	369 000	499 000	352 000
Pipeline Puget Sound (b/j)	232 000	246 000	232 000	236 000
Terminal maritime Westridge (b/j)	365 000	34 000	190 000	40 000
Situation financière aux				
(en milliers de dollars canadiens)		30 septembre 2024	31 décembre 2023	
Trésorerie et équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions		216 693	116 239	
Total de l'actif		37 089 477	35 174 647	
Total de la dette		26 195 444	24 340 314	

1) Ne tient pas compte de la dépréciation du goodwill et de la dotation aux amortissements.

2) Le BAlIA ajusté est une mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à « Mesures non conformes aux PCGR ».

Produits des activités ordinaires

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Transport	649 829	119 561	444 %	1 140 303	343 284	232 %
Contrats de location	15 395	17 761	(13 %)	44 779	53 005	(16 %)
Autres	680	624	9 %	2 053	1 872	10 %
Total	665 904	137 946	383 %	1 187 135	398 161	198 %

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 au moyen du réseau élargi ont entraîné une augmentation importante des produits. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2024, le total des produits a augmenté de 528,0 M\$ pour s'établir à 665,9 M\$, contre 137,9 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, le total des produits a augmenté de 788,9 M\$ pour s'établir à 1 187,1 M\$, contre 398,2 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Les produits tirés du transport ont augmenté de 530,2 M\$ au troisième trimestre de 2024, pour s'établir à 649,8 M\$, comparativement à 119,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul depuis le début de l'exercice, les produits tirés du transport pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024 ont augmenté de 797,0 M\$, pour s'établir à 1 140,3 M\$, comparativement à 343,3 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes 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 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 2024, les produits locatifs ont diminué de 2,4 M\$ pour s'établir à 15,4 M\$, comparativement à 17,8 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul depuis le début de l'exercice, les produits locatifs pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024 ont diminué de 8,2 M\$ pour s'établir à 44,8 M\$, comparativement à 53,0 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution pour le semestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, est surtout attribuable au rappel de deux réservoirs de stockage au quatrième trimestre de 2024 visant le soutien du réseau élargi et à la baisse 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 milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Coûts d'exploitation liés au pipeline	79 371	50 702	57 %	168 918	139 828	21 %
Dotation aux amortissements	214 901	26 576	709 %	393 030	79 783	393 %
Salaires et avantages du personnel	43 639	29 202	49 %	118 247	78 317	51 %
Impôts autres que l'impôt sur le résultat	16 354	9 621	70 %	41 390	28 794	44 %
Frais administratifs	14 211	3 354	324 %	27 380	7 795	251 %
	368 476	119 455	208 %	748 965	334 517	124 %
Dépréciation du goodwill	-	888 098	n.s.	-	888 098	n.s.
Total	368 476	1 007 553	(63 %)	748 965	1 222 615	(39 %)

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

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 2024 se sont chiffrés à 79,4 M\$, en hausse de 28,7 M\$ par rapport à 50,7 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. 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 2024 ont augmenté de 29,1 M\$ pour s'établir à 168,9 M\$, comparativement à 139,8 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, 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 primes d'assurance et des coûts liés à l'intégrité des actifs pendant les périodes considérées ainsi qu'à une augmentation des coûts d'électricité au troisième trimestre de 2024.

La dotation aux amortissements pour le troisième trimestre de 2024 a augmenté de 188,3 M\$, pour s'établir à 214,9 M\$, comparativement à 26,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, la dotation aux amortissements a augmenté de 313,2 M\$ pour s'établir à 393,0 M\$, comparativement à 79,8 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, est attribuable à la mise en exploitation commerciale

du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, car les immobilisations liées au PARTM ont été transférées des « Travaux de construction en cours » à leur catégorie respective d'immobilisations corporelles, ce qui a entraîné une dotation aux amortissements.

La charge liée aux salaires et avantages du personnel pour le trimestre clos le 30 septembre 2024 a augmenté de 14,4 M\$ pour s'établir à 43,6 M\$, en comparaison de 29,2 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 2024 a augmenté de 39,9 M\$ pour s'établir à 118,2 M\$, comparativement à 78,3 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, 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.

Pour le troisième trimestre de 2024, les impôts autres que l'impôt sur le résultat ont augmenté de 6,8 M\$ pour s'établir à 16,4 M\$, en comparaison de 9,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, les impôts autres que l'impôt sur le résultat ont augmenté de 12,6 M\$ pour s'établir à 41,4 M\$, en comparaison de 28,8 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, est principalement attribuable à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, ce qui a donné lieu à une augmentation des impôts fonciers.

Les frais administratifs du trimestre clos le 30 septembre 2024 ont augmenté de 10,8 M\$, pour s'établir à 14,2 M\$, en comparaison de 3,4 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 2024 ont augmenté de 19,6 M\$ pour s'établir à 27,4 M\$, comparativement à 7,8 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024 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.

Dépréciation du goodwill

Au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2023, une perte de valeur du goodwill de 888,1 M\$ a été comptabilisée sur la valeur comptable totale du goodwill. Le goodwill était auparavant lié à l'acquisition du TMPL et du pipeline Puget, le 31 août 2018. En raison des facteurs importants liés à la mise en service du PARTM et principalement d'une hausse du coût du capital découlant de l'augmentation des taux d'intérêt au Canada, la CTM a réalisé un test de dépréciation au 30 septembre 2023. Le test de dépréciation était particulièrement sensible aux variations des taux d'actualisation qui ont eu une incidence sur la juste valeur de l'unité d'exploitation au 30 septembre 2023.

Résultat d'exploitation et BAIIA ajusté

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

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2024	2023	2024	2023
Produits des activités ordinaires	665 904	137 946	1 187 135	398 161
Moins : Charges d'exploitation	(368 476)	(1 007 553)	(748 965)	(1 222 615)
Résultat d'exploitation	297 428	(869 607)	438 170	(824 454)
Plus : Dotation aux amortissements	214 901	26 576	393 030	79 783
Plus : Dépréciation du goodwill	-	888 098	-	888 098
BAIIA ajusté	512 329	45 067	831 200	143 427

Le résultat d'exploitation au troisième trimestre de 2024 a augmenté de 1 167,0 M\$ pour s'établir à 297,4 M\$, comparativement à une perte de 869,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul annuel, le résultat d'exploitation pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024 a augmenté de 1 262,7 M\$, pour s'établir à 438,2 M\$, comparativement à une perte de 824,5 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation importante du résultat d'exploitation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent est principalement attribuable à une dépréciation du goodwill de 888,1 M\$ comptabilisée au troisième trimestre de 2023, ainsi qu'à la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024, qui a entraîné une augmentation importante des volumes transportés, des produits et du BAIIA ajusté.

Le BAIIA ajusté pour le trimestre clos le 30 septembre 2024 a augmenté de 467,2 M\$, pour s'établir à 512,3 M\$, contre 45,1 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. En cumul annuel, le BAIIA ajusté pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024 a augmenté de 687,8 M\$ pour s'établir à 831,2 M\$, comparativement à 143,4 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation du BAIIA ajusté pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, 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 au moyen 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 au coût des capitaux propres de la PFUPC s'est établie à 0,8 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2024, en baisse de 307,9 M\$, par rapport à 308,7 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, la composante liée au coût des capitaux propres de la PFUPC a diminué de

373,6 M\$, pour s'établir à 461,4 M\$, comparativement à 835,0 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution importante pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, comparativement aux périodes correspondantes 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 milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2024	2023	Variation (%)	2024	2023	Variation (%)
Intérêts et commissions d'engagement						
Facilité consortiale	272 076	223 584	22 %	829 443	500 508	66 %
Facilités de crédit – parties liées	106 685	101 799	5 %	312 636	297 248	5 %
Commission de garantie – parties liées	11 219	8 506	32 %	32 522	16 120	102 %
Coûts de financement par emprunt incorporés	(732)	(218 476)	(100 %)	(326 840)	(590 925)	(45 %)
Charge (produit) d'intérêts et autres	95	(4 029)	(102 %)	(2 328)	(12 138)	(81 %)
Charges d'intérêts	389 343	111 384	250 %	845 433	210 813	301 %

L'augmentation des charges d'intérêts pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, 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, par les taux d'intérêt plus élevés sur la facilité consortiale de la CTM, ainsi que par la cessation de la capitalisation des intérêts pour le PARTM à la suite de la mise en exploitation commerciale du réseau élargi le 1^{er} mai 2024. Se reporter à la rubrique « Liquidités et ressources en capital » pour de l'information complémentaire sur les ententes de financement de la CTM.

Impôt sur le résultat

L'impôt sur le résultat pour le trimestre clos le 30 septembre 2024 était en position de recouvrement et a totalisé 22,8 M\$, ce qui rend compte d'un taux d'imposition effectif de 25,1 %, comparativement à une charge d'impôt sur le résultat de 53,2 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, pour un taux d'imposition effectif de 24,6 % après normalisation pour tenir compte de la dépréciation du goodwill comptabilisée à la période précédente.

L'impôt sur le résultat pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024 était en position de recouvrement et a totalisé 12,7 M\$, ce qui rend compte d'un taux d'imposition effectif de 23,1 %, comparativement à une charge d'impôt sur le résultat de 169,4 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, pour un taux d'imposition effectif de 24,6 % après normalisation pour tenir compte de la dépréciation du goodwill comptabilisée à la période précédente.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, les taux d'impôt effectifs étaient différents du taux de 24,67 % prévu par la loi en raison de l'incidence des écarts par rapport au taux d'imposition à l'étranger.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2023, les taux d'imposition effectifs correspondaient au taux d'imposition prévu par la loi de la CTM de 24,67 %, après normalisation pour tenir compte de la dépréciation du goodwill non déductible comptabilisée au troisième trimestre de 2023.

Résultat net

Pour le troisième trimestre de 2024, la CTM a enregistré une perte nette de 68,0 M\$, comparativement à une perte nette de 724,9 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, le bénéfice net a totalisé 42,3 M\$, comparativement à une perte nette de 368,6 M\$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Alors que le BAIIA ajusté rend compte des résultats des activités de base de la CTM, le résultat net tient compte de la dépréciation du goodwill comptabilisée au troisième trimestre de 2023, 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, des charges d'intérêts et des coûts de financement par emprunt incorporés.

Comme prévu, en raison de la nature transitoire de 2024, la perte nette comptabilisée pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 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 des charges d'intérêts.

Dépenses en capital

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2024	2023	2024	2023
Dépenses de construction liées au PARTM engagées	391 757	2 053 354	1 210 399	7 108 549
Coûts de possession du PARTM ¹⁾	122	526 333	784 447	1 424 072
PARTM, incluant les éléments de trésorerie et sans effet sur la trésorerie	391 879	2 579 687	1 994 846	8 532 621
Dépenses en capital	28 932	42 676	73 552	81 677
Total	420 811	2 622 363	2 068 398	8 614 298

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.

Les dépenses en capital pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024 sont principalement liées aux activités de construction relatives au PARTM. Au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, des dépenses en capital totalisant

respectivement 391,8 M\$ et 1,2 G\$ ont été engagées dans la construction du PARTM. Au cours du troisième trimestre de 2024, ces dépenses étaient liées à des travaux de nettoyage, de remise en état, de construction routière et de génie civil, qui devraient se poursuivre pendant le reste de 2024 et le premier semestre de 2025. En cumul annuel, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2024, un certain nombre de jalons importants liés au PARTM ont été atteints avant l'achèvement des installations mécaniques et la mise en service du réseau élargi, y compris l'achèvement des installations mécaniques du Mountain Tunnel 3 dans la vallée du Fraser entre Hope et Chilliwack, en Colombie-Britannique, et l'achèvement des installations mécaniques de la totalité du PARTM, les travaux de soudure « golden weld » ayant pris fin le 11 avril 2024.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, les dépenses en capital liées au réseau de pipelines existant ont totalisé 28,9 M\$ et 73,6 M\$, respectivement. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, les dépenses en capital comprenaient de nouveaux projets d'investissement principalement liés à l'installation des pôles de communication pour le réseau de fibre optique, qui totalisaient respectivement 3,5 M\$ et 11,8 M\$. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024, les tranches restantes des dépenses en capital de 25,4 M\$ et de 61,8 M\$, respectivement, étaient liées à des projets d'investissement de maintien visant à assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation du TMPL et de Puget.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2023, les dépenses en capital liées au réseau de pipelines existant ont totalisé 42,7 M\$ et 81,7 M\$, respectivement. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2023, les dépenses en capital comprenaient de nouveaux projets d'investissement principalement liés à l'installation des pôles de communication pour le réseau de fibre optique, qui totalisaient respectivement 6,8 M\$ et 15,2 M\$. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2023, les tranches restantes des dépenses en capital liées au réseau de pipelines existant de 35,9 M\$ et de 66,5 M\$, respectivement, étaient liées à des projets d'investissement de maintien visant à assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation du TMPL et de Puget.

Liquidités et ressources en capital

Les principaux besoins de la CTM en matière de liquidités et de ressources en capital portent sur le financement des travaux de nettoyage final, de remise en état, de construction routière routiers et de génie civil liés à la construction du PARTM, les paiements d'intérêts exigibles et la constitution du fonds de roulement. Au 30 septembre 2024, les principales sources de liquidité 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 sa société mère ainsi que de la facilité consortiale, qui sont décrits plus en détail ci-après.

La CTM a conclu une convention de crédit avec Financière TMP (la « convention de crédit »), qui comprend une « facilité d'acquisition », une facilité d'emprunt à terme non renouvelable, et une « facilité de crédit de construction », une facilité de crédit de construction renouvelable utilisée pour financer la construction du PARTM. Les facilités sont assorties d'un taux d'intérêt de

5 % sur les montants en cours. Les facilités ont été modifiées le 27 juin 2024 pour reporter la date d'échéance du 29 août 2025 au 29 août 2027. Les intérêts engagés aux termes de la convention de crédit sont ajoutés tous les six mois au solde en capital de la facilité de crédit de construction. Aucun autre prélèvement en trésorerie n'est autorisé aux termes de la convention de crédit.

De plus, la CTM a conclu une convention de crédit conforme aux Principes de l'Équateur 4 avec un consortium de prêteurs (la « convention de crédit consortiale ») datée du 29 avril 2022 et modifiée le 17 mai 2024, qui comprend deux facilités renouvelables de premier rang, une facilité consortiale de 18,9 G\$ (la « facilité consortiale ») et une facilité de lettres de crédit de 100 M\$ (la « facilité de lettres de crédit »), pour un crédit disponible combiné de 19,0 G\$ aux termes des deux facilités. Les Principes de l'Équateur 4 sont un référentiel de gestion des risques adopté par les institutions financières pour déterminer, évaluer et gérer les risques environnementaux et sociaux des grands projets d'infrastructure. Les facilités aux termes de la convention de crédit consortiale viennent à échéance le 31 août 2026, et comprennent une garantie fournie par le gouvernement du Canada.

De plus, TMP LP détient une convention de marge de crédit de 550 M\$ inutilisée avec Financière TMP datée du 25 mars 2019 et modifiée le 27 octobre 2023 (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 prélevés 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 2024 et l'encours de crédit au 30 septembre 2024 et au 31 décembre 2023 sont présentés dans le tableau suivant. Il n'y a pas de clauses restrictives de nature financière.

(en milliers de dollars canadiens)	Total du crédit disponible au 30 septembre 2024	En cours au 30 septembre 2024	En cours au 31 décembre 2023
Facilité consortiale	18 900 000	17 740 000	16 090 000
Facilité d'acquisition	2 506 350	2 506 350	2 506 350
Facilité de construction	5 949 094	5 949 094	5 743 964
Marge de crédit liée à la capacité financière	550 000	-	-
Total de la dette	27 905 444	26 195 444	24 340 314
Apports en capital			
Acquisition		2 064 150	2 064 150
Construction		5 350 500	5 350 500
Total des apports en capital		7 414 650	7 414 650
Total des placements		33 610 094	31 754 964

Aux termes de la facilité de lettres de crédit, au 30 septembre 2024 et au 31 décembre 2023, la CTM avait des lettres de crédit émises et en cours de 73,4 M\$ et de 69,3 M\$, respectivement. La convention de crédit consortiale permet à la CTM de choisir de réaffecter le crédit disponible aux termes de la facilité de lettres de crédit à la facilité consortiale.

Résumé des résultats trimestriels

(en milliers de dollars canadiens)								
	T3 2024	T2 2024	T1 2024	T4 2023	T3 2023	T2 2023	T1 2023	T4 2022
Produits des activités ordinaires	665 904	395 935	125 296	123 642	137 946	126 280	133 935	135 430
BAlIA ajusté	512 329	282 971	35 900	45 776	45 067	48 219	50 141	52 510
Résultat net	(67 979)	(47 831)	158 066	160 233	(724 914)	172 112	184 156	158 259

Les produits et le BAlIA ajusté ont augmenté de façon importante au deuxième et au troisième trimestres 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 au moyen du réseau élargi ont entraîné une augmentation importante des volumes transportés, des produits et du BAlIA 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 BAlIA ajusté a été principalement touché par le débit et les produits de Puget, ce qui a entraîné une augmentation du BAlIA ajusté du quatrième trimestre de 2022 jusqu'au deuxième trimestre de 2023. Du troisième trimestre de 2023 au premier trimestre de 2024, le BAlIA 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.

Le résultat net affiche une croissance régulière du troisième trimestre de 2022 au deuxième trimestre de 2023, en raison de l'effet cumulatif des dépenses en capital engagées pour le PARTM et de 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. Toutefois, la hausse des charges d'intérêts découlant de l'augmentation des niveaux d'endettement et des taux d'intérêt a eu une incidence négative sur le résultat net du deuxième semestre de 2023 au premier trimestre de 2024. Le résultat net a également été fortement affecté par une dépréciation du goodwill qui a entraîné une perte nette au troisième trimestre de 2023. La perte nette comptabilisée au deuxième et au troisième 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 BAlIA 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 des charges d'intérêts.

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 depuis le début de l'exercice 2024.

Santé et sécurité	Moyenne sur trois ans de	
	2024	la CTM
Taux d'accidents de véhicule évitables (par million de km parcourus)	0,00	0,17
Taux d'accidents de travail à déclarer ¹⁾		
Employés	0,15	0,34
Sous-traitants	0,33	0,67
Environnement		
Taux des fuites de matières ²⁾	1,22	0,27
Volume des fuites (m ³)	3,0	2,3

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 y a eu une fuite ayant atteint ce seuil en 2024.

Critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)

En juillet 2024, la CTM a publié son quatrième 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 (« GIFCC ») de la CTM, rapport que l'on peut lire sur notre site Web à l'adresse www.transmountain.com/fr/esg-report.

Facteurs de risque

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

Conformité réglementaire

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

Risques opérationnels

Les risques opérationnels comprennent, sans toutefois s'y limiter : les fuites de pipelines; les pannes ou les défaillances du matériel, des pipelines et des installations; les systèmes d'information ou les processus; la compromission des systèmes d'information et des systèmes de contrôle; la sous-performance du matériel par rapport aux prévisions; les conditions défavorables affectant l'accès maritime et les déversements ou les rejets de navires chargés au terminal maritime Westridge; l'incapacité à maintenir des stocks adéquats de pièces de rechange; les erreurs de manipulation; les conflits de travail; les manifestations ou les protestations; les catastrophes, y compris celles découlant des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes, comme les feux de forêt, les inondations, les tremblements de terre ou les autres catastrophes naturelles similaires, les épidémies ou les pandémies, les actes de terrorisme ou de sabotage ou 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 poursuite de l'exploitation, de la mise en valeur et du transport 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 taux d'intérêt du marché, qui subissent l'incidence des mesures prises par les banques centrales pour stabiliser l'économie et limiter l'inflation, ont fluctué depuis mars 2022. 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.

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 le 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 équivalentes.

Modifications des lois

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

Incertitude politique

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

Litiges

Dans le cours de ses activités, la CTM et ses filiales peuvent faire l'objet de poursuites et d'autres réclamations. Au cours des dernières années, il y a eu une augmentation des litiges liés au climat et à la communication d'information dans le secteur de l'énergie, et rien ne garantit que la CTM ne sera pas touchée par de tels litiges ou 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 services, 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 lesquelles 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, exprimés en dollars canadiens. Les variations des cours de change sont indépendantes de notre volonté et pourraient avoir une incidence défavorable sur nos flux de trésorerie et nos résultats d'exploitation.

Information prospective

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

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