



Canada Development Investment Corporation La corporation de développement des investissements du Canada

LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT
DES INVESTISSEMENTS DU CANADA

RÉSUMÉ DES MODIFICATIONS AU PLAN D'ENTREPRISE

de 2022 à 2026

et

RÉSUMÉ DES MODIFICATIONS AU BUDGET

D'INVESTISSEMENT DE 2022

Avril 2022

RÉSUMÉ DES MODIFICATIONS AU PLAN D'ENTREPRISE DE LA CDEV
TABLE DES MATIÈRES

1.0	RÉSUMÉ ET OBJET DES MODIFICATIONS	3
2.0	MANDAT ET APERÇU DE L'ENTREPRISE	3
3.0	GOUVERNANCE D'ENTREPRISE ET CONTEXTE D'EXPLOITATION	3
4.0	RENDEMENT DE L'ENTREPRISE	4
5.0	OBJECTIFS ET STRATÉGIES DE LA CDEV POUR LA PÉRIODE ALLANT DE 2022 À 2026.....	4
6.0	SECTION FINANCIÈRE	6
	ANNEXE A – ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS PRO FORMA DE LA CDEV POUR LES EXERCICES ALLANT DE 2022 À 2026	9
	ANNEXE B – PLAN D'ENTREPRISE DE 2022 À 2026 DE CTM	

1.0 RÉSUMÉ ET OBJET DES MODIFICATIONS

Le plan d'entreprise de 2022 approuvé de la CDEV comprenait une attente que CTM chercherait ensuite à obtenir un financement par des tiers auprès de banques commerciales assorti d'une garantie gouvernementale, pour lequel CTM paiera une redevance au gouvernement.

Par l'intermédiaire des présentes modifications, la CDEV demande l'autorisation de permettre à CTM de conclure le financement par des tiers qui permettra de couvrir les coûts de construction pour achever le PARTM d'ici 2023.

2.0 MANDAT ET APERÇU DE L'ENTREPRISE

Financière Canada TMP Ltée

Financière TMP est propriétaire de CTM et en est également jusqu'à présent l'entité de financement. Une fois que CTM aura obtenu le financement nécessaire à l'achèvement du PARTM, Financière TMP continuera de détenir des participations dans CTM et des investissements dans des prêts à CTM.

Corporation Trans Mountain

Il y a lieu de se reporter à l'annexe B pour obtenir de plus amples renseignements sur la nouvelle structure de financement de CTM au moyen du financement par des tiers.

Le gouvernement du Canada a fait part de son intention d'assurer la participation économique des Autochtones à Trans Mountain et a indiqué qu'il comptait annoncer ses plans à cet égard plus tard en 2022. CTM travaillera avec le gouvernement du Canada pour soutenir l'engagement envers les groupes autochtones établis le long du corridor du pipeline et de la route de navigation maritime afin de parvenir à un accord sur la participation économique des Autochtones à Trans Mountain.

3.0 GOUVERNANCE D'ENTREPRISE ET CONTEXTE D'EXPLOITATION

Aucune modification de cette section du plan de 2022 n'est proposée.

Il est prévu que le gouvernement du Canada émette une proclamation déclarant que la *Loi sur la gestion des finances publiques* ne s'applique plus à CTM, ce qui fera en sorte que CTM ne serait plus une société mandataire de l'État. Cette proclamation ne changera pas la structure de gouvernance de la CDEV ou de CTM.

4.0 RENDEMENT DE L'ENTREPRISE

Le rendement de la CDEV demeure sensiblement le même que celui qui est décrit dans le plan d'entreprise de 2022. Il est à noter que dans les tableaux financiers ci-joints, nous avons présenté les résultats réels de 2021 plutôt que des prévisions.

5.0 OBJECTIFS ET STRATÉGIES DE LA CDEV POUR LA PÉRIODE ALLANT DE 2022 À 2026

Les objectifs principaux de la CDEV sont de gérer d'une façon commerciale les intérêts du gouvernement qui lui sont confiés. Les principaux domaines d'activités pour l'exercice 2022 et les années subséquentes qui ont changé dans les présentes modifications au plan d'entreprise sont les suivants :

- Rester prêt à se départir de CTM ou à appuyer le recours à d'autres sources de financement pour le PARTM en tenant compte du meilleur moment pour le dessaisissement eu égard aux risques du projet. Aussi, donner des conseils sur les différentes façons d'intégrer la participation économique des groupes autochtones à CTM. Pour ce faire, il faudra continuer de retenir les services de conseillers financiers chargés de fournir des conseils de structuration financière et des conseils stratégiques et travailler en étroite collaboration avec les représentants du gouvernement et CTM.
- Financière TMP ne fournira plus de financement à CTM. Les participations dans CTM et les prêts à cette dernière au 18 février 2022 resteront en place. Financière TMP continuera de fournir à CTM la ligne de crédit pour la Régie de l'énergie du Canada (la « Régie ») afin de satisfaire aux exigences réglementaires, laquelle sera soutenue par une facilité similaire consentie par EDC agissant en tant que mandataire du Compte du Canada.

5.1 Corporation Trans Mountain

Possibilités en matière de financement

Le gouvernement a demandé à la CDEV de veiller à ce que CTM repère d'autres sources de capitaux pour financer les coûts de construction supplémentaires. La CDEV entend demander à CTM de rechercher un financement sur les marchés publics et privés de la dette (par exemple, des prêts bancaires, du papier commercial, des acceptations bancaires et des émissions sur le marché obligataire) pour couvrir, au minimum, le solde des coûts de construction du PARTM. Le gouvernement serait tenu de fournir des garanties, administrées par EDC sur le Compte du Canada.

La CDEV travaille en étroite collaboration avec le ministère des Finances du Canada dans le but de trouver d'autres sources de capitaux pour financer les coûts de construction supplémentaires et refinancer la dette existante consentie par EDC.

Estimation du coût du PARTM

L'estimation du coût du PARTM approuvée dans le plan d'entreprise de 2022 se présente comme suit :

En milliards de dollars	Plan de 2022 approuvé (février 2022)
Coûts de construction du projet	16,8 \$
Éventualités	1,3 \$
Coûts du projet, y compris les éventualités	18,1 \$
Financement (dette et capitaux propres)	3,3 \$
Coût total d'installation	21,4 \$
Achèvement des travaux mécaniques	T4 2023
Date de mise en service (génération de produits)	Fin de 2023

Le coût estimatif total du PARTM n'a pas changé depuis l'approbation du plan d'entreprise en février. Cependant, CTM a déplacé certaines dépenses de 2023 à 2022, y compris les coûts supplémentaires de 500 millions de dollars engagés en raison des inondations en Colombie-Britannique en 2021.

5.2 Financière Canada TMP Ltée

CTM utilisera le financement par des tiers pour rembourser Financière TMP, et cette dernière remboursera à EDC tout prélèvement de fonds effectué après le 18 février 2022 et les intérêts connexes dus. Une fois que ce financement aura été remboursé, Financière TMP ne financera plus les besoins de trésorerie de CTM.

5.8 Plan d'emprunt

La CDEV demande l'autorisation d'emprunter à des tiers autres que Sa Majesté la Reine du chef du Canada au moyen d'une combinaison de facilités de crédit, d'emprunts bancaires et d'instruments, y compris du papier commercial, des acceptations bancaires, des obligations, des billets et des débetures sur une base temporaire ou renouvelable, à court et à long terme. Ces emprunts seront garantis par le Compte du Canada administré par EDC.

Des négociations sont actuellement en cours afin de conclure un financement par un tiers avec un syndicat de grandes institutions financières canadiennes. Une fois le financement par un tiers obtenu, la facilité de construction d'EDC sera fermée à tout nouveau tirage au sort. Tous les intérêts facturés par EDC seront ajoutés au solde du prêt de la facilité de construction et ne seront plus payés en espèces. Tous les intérêts du prêt d'EDC seront dus au moment du remboursement final des facilités d'EDC, y compris les intérêts différés.

6.0 SECTION FINANCIÈRE

6.1 Aperçu financier pour l'exercice 2021

Il y a lieu de consulter l'annexe A-1 pour les projections financières pro forma, qui comprennent les chiffres réels de 2021 (exercice clos en décembre) (dans les tableaux suivants, les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué) :

Tableau 1 – États consolidés de la situation financière

Tableau 2 – Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Tableau 3 – États consolidés des variations des capitaux propres

Tableau 4 – États consolidés du résultat global

6.2 Hypothèses pour la période visée par le plan (hypothèses révisées dans les présentes modifications)

Les présentes modifications au plan d'entreprise sont fondées sur les hypothèses révisées suivantes :

Financière Canada TMP Ltée

- 1) Les prêts négociés avec EDC demeurent assortis d'un taux d'intérêt de 4,7 % par an et de commissions d'engagement de 0,065 % pour les montants inutilisés, bien que la disponibilité de la facilité de construction consentie par EDC sera plafonnée une fois que CTM aura obtenu un financement par des tiers et qu'aucune commission

d'engagement ne sera facturée par EDC. Les prêts à CTM (55 % du financement) rapportent des intérêts de 5,0 % tandis que les apports en capitaux propres restants ne portent pas intérêt. La commission d'engagement sur la facilité de crédit pour la Régie est de 0,30 %.

- 2) Sous réserve de la finalisation de la disponibilité aux termes de la facilité de construction consentie par EDC, et après les remboursements susmentionnés, Financière TMP aura la possibilité d'accumuler les frais d'intérêt sans les verser à EDC. Tous les frais d'intérêt futurs seront composés et payés au moment du remboursement de la facilité.
- 3) Si un excédent de trésorerie est obtenu par CTM par rapport à ses besoins en matière d'investissement et d'exploitation et qu'il est remboursé à Financière TMP, il est présumé que cette dernière remboursera à EDC un montant équivalent.

CTM

- 4) Les hypothèses d'exploitation de CTM sont sensiblement les mêmes que celles du plan de 2022 approuvé. Les hypothèses relatives aux dépenses d'investissement ont été modifiées afin de tenir compte d'un déplacement de dépenses de 2023 à 2022. Les projections financières supposent que tout excédent de trésorerie obtenu par CTM ou gagné après la mise en service du PARTM peut être utilisé pour rembourser sa dette envers des tiers, sa dette envers Financière TMP ou les avances de capitaux propres de Financière TMP.
- 5) Le taux d'intérêt réel facturé à CTM pour son financement par des tiers sera fondé sur les conditions du marché.
- 6) Il est prévu qu'EDC facture à CTM une commission de garantie pour tous les prêts ou les instruments de créance garantis par le gouvernement. La commission de garantie devrait être comptabilisée mais non payée jusqu'à ce que la garantie soit annulée ou que la dette garantie soit remboursée.

6.4 Budget d'investissement

Sommaire des dépenses d'investissement

en millions de dollars	2022	2023	2024	2025	2026
CTM – Budget original du PARTM	4 953	2 047	0	0	0
CTM - Incidence des inondations sur le PARTM (février 2022)	300	200			
	5 253	2 247			
CTM – Budget révisé du PARTM	5 771	1 888			
CTM – Intérêts inscrits à l'actif	650	845	0	0	0
CTM – investissements de maintien	95	52	41	43	44
SGCH	37	27	26	27	30
CDEV – contrats de location de locaux à bureaux et baux complémentaires	1	0	0	0	0
CFUEC (données non consolidées)	0	0	0	0	0
Total (données consolidées de la CDEV avec la CFUEC)	6 554	2 812	67	70	74

Note : Les dépenses d'investissement totales réelles du PARTM en 2021 ont été inférieures de 167 millions de dollars à celles prévues dans le plan initial de 2022.

6.5 Budget d'exploitation

Aucune modification n'a été apportée par rapport au plan d'entreprise approuvé initialement, si ce n'est une modification des intérêts débiteurs et de la commission de garantie versés par CTM.

Annexe A – États financiers consolidés pro forma de la CDEV pour les exercices allant de 2022 à 2026

Tableau 1 – États consolidés pro forma de la situation financière
en millions de dollars (31 décembre)

	Chiffres réels 2020	Plan 2021	Chiffres réels 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Actifs								
Actifs courants								
Trésorerie et équivalents de trésorerie	311,7	465,2	330,5	487,7	630,7	49,0	74,2	167,1
Trésorerie soumise à des restrictions	–	2,5	–	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Clients et autres débiteurs	114,2	66,1	105,5	53,3	42,8	190,7	196,6	201,4
Autres actifs courants	26,8	21,5	26,0	5,1	(15,1)	(13,9)	(15,8)	(16,2)
	452,7	555,3	462,1	551,1	663,3	230,7	259,9	357,4
Actifs non courants								
Immobilisations corporelles (note 1)	9 169,8	13 335,1	14 639,6	21 174,0	23 930,0	23 696,1	23 085,3	22 476,5
Goodwill	1 015,9	1 015,8	1 015,9	1 015,9	1 015,9	1 015,9	1 015,9	1 015,9
Placements détenus au titre d'obligations futures	172,6	178,6	146,5	186,6	187,5	191,9	199,8	205,6
Trésorerie soumise à des restrictions	84,2	70,8	81,3	78,3	78,3	78,3	78,3	78,3
Autres actifs	382,1	213,9	292,9	341,5	234,2	199,0	163,8	128,7
	10 918,5	14 915,6	16 272,5	22 907,6	25 572,4	25 334,7	24 724,2	24 114,2
	11 371	15 471	16 735	23 459	26 236	25 565	24 984	24 472
Passifs et capitaux propres								
Passifs courants								
Fournisseurs et autres créditeurs	557,9	731,2	907,5	888,8	418,7	59,0	62,1	63,6
Impôt sur le résultat à payer	–	(4,3)	1,3	(1,4)	(1,4)	(1,4)	(1,4)	(1,4)
Autres passifs courants	211,5	67,0	159,0	166,4	343,2	79,4	77,3	77,2
	769,4	794,0	1 067,8	1 053,8	760,5	137,0	138,0	139,4
Passifs non courants								
Total des emprunts payables à des sociétés liées	9 055,0	13 213,0	14 246,0	15 725,1	16 066,3	16 066,3	15 466,3	14 866,3
Emprunts payables à des tiers	–	–	–	5 125,0	7 745,0	7 745,0	7 745,0	7 745,0
Impôt sur le résultat différé	514,6	498,8	540,6	537,3	462,0	530,9	615,6	722,9
Provision au titre des obligations de démantèlement	621,2	632,8	596,6	639,5	649,8	660,3	671,1	682,1
Provision au titre de la remise en état d'un site	4,7	3,3	4,2	3,1	2,2	0,0	–	–
Obligation au titre des prestations définies	100,7	88,6	75,4	75,3	75,2	75,1	75,0	74,6
Autres passifs non courants (note 1)	128,1	133,4	128,1	135,9	147,6	171,0	196,0	220,7
	10 424,3	14 569,9	15 590,9	22 241,2	25 148,0	25 248,6	24 769,0	24 311,7
Capitaux propres								
Capital social	–	–	–	–	–	–	–	–
Surplus d'apport	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3
Réserve au titre de la participation au bénéfice net	11,8	1,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5
Déficit accumulé	(414,4)	(487,2)	(549,7)	(462,0)	(298,5)	(445,8)	(548,8)	(605,4)
Cumul des autres éléments du résultat global	(23,2)	(10,6)	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	3,3
	177,6	107,0	75,9	163,6	327,1	179,8	76,8	20,6
	11 371	15 471	16 735	23 459	26 236	25 565	24 984	24 472

Note 1 – Les actifs au titre de droits d'utilisation sont inclus dans les immobilisations corporelles; les obligations locatives sont incluses dans les autres passifs non courants.

Tableau 2 – Tableaux consolidés pro forma des flux de trésorerie
en millions de dollars (31 décembre)

	Chiffres réels 2020	Plan 2021	Chiffres réels 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :								
Activités d'exploitation								
Bénéfice net (perte nette)	(58,4)	(45,2)	(41,4)	122,7	212,5	(92,3)	(46,0)	13,4
Ajustements								
Épuisement et amortissement	153,9	157,5	140,1	134,8	138,2	695,7	698,1	702,3
Perte sur décomptabilisation	8,6	21,7	(0,3)	–	–	–	–	–
Charge d'impôt sur le résultat	24,2	(0,9)	48,5	15,1	16,3	22,3	23,3	29,4
Produits d'intérêts	(8,3)	8,9	(7,2)	(0,9)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)
Désactualisation des provisions	7,8	(0,1)	11,0	10,2	10,4	10,7	11,0	11,2
Variation nette des prestations définies	2,3	–	4,9	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)
Charge d'intérêts liée aux contrats de location	1,8	–	1,7	–	–	–	–	–
Profit (perte) de change latent(e)	–	(1,9)	–	–	–	–	–	–
Variation de la provision	(0,3)	(6,0)	0,2	(1,4)	(1,2)	(1,0)	(2,2)	(2,2)
Paiement d'intérêts en nature	–	–	–	140,8	167,8	–	–	–
Impôt sur le résultat différé	–	–	–	(3,3)	(75,4)	68,9	84,7	107,3
Paiement au titre des obligations locatives	(4,0)	–	(1,7)	–	–	–	–	–
Intérêts reçus	8,3	1,2	7,2	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1
Provisions réglées	(4,1)	–	(0,9)	(1,7)	(5,1)	(3,1)	(5,1)	(3,8)
Impôt sur le résultat payé	(12,8)	(21,7)	(29,3)	(14,3)	(16,3)	(22,3)	(23,3)	(29,4)
	118,9	113,5	132,7	402,9	447,2	679,1	740,5	828,4
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(85,3)	70,3	(50,5)	91,4	(128,1)	(710,6)	60,0	60,1
	33,7	183,8	82,2	494,3	319,2	(31,5)	800,5	888,4
Activités de financement								
Produit de l'attribution de prêts	3 000,0	4 213,0	5 191,0	2 745,0	–	–	–	–
Produit du financement par des tiers	–	–	–	5 125,0	2 620,0	–	–	–
Rentrées de la PBN	104,6	110,0	220,8	83,0	98,5	124,0	124,1	148,7
Remboursement de la dette	–	–	–	(1 595,0)	–	–	(600,0)	(600,0)
Paiement au titre des obligations locatives	(23,2)	(3,8)	(58,9)	(3,6)	(3,7)	(3,7)	(3,7)	(3,7)
Dividendes versés	(123,6)	(152,0)	(346,2)	(118,0)	(147,5)	(179,0)	(181,1)	(218,7)
	2 957,8	4 167,2	5 006,7	6 236,4	2 567,3	(58,7)	(660,7)	(673,7)
Activités d'investissement								
Retrait du compte du Trésor	–	5,0	3,0	–	5,0	–	–	–
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 212,0)	(4 214,7)	(5 088,8)	(6 551,0)	(2 727,5)	(417,5)	(38,8)	(44,2)
Autres variations	(52,6)	(27,1)	(18,9)	(22,6)	(20,9)	(74,0)	(75,8)	(77,6)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	–	0,1	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	(3 264,6)	(4 236,7)	(5 104,7)	(6 573,5)	(2 743,5)	(491,5)	(114,6)	(121,7)
Incidence des fluctuations des cours de change sur la trésorerie	(2,3)	–	0,7	–	–	–	–	–
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(275,4)	114,3	(15,0)	157,1	143,0	(581,8)	25,2	92,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	587,1	350,9	345,6	330,5	487,7	630,7	49,0	74,2
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	311,7	465,2	330,5	487,7	630,7	49,0	74,2	167,1

Tableau 3 – États consolidés pro forma des variations des capitaux propres
en millions de dollars (31 décembre)

	Chiffres réels 2020	Plan 2021	Chiffres réels 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Capital social								
Solde à l'ouverture et à la clôture de l'exercice	–	–	–	–	–	–	–	–
Surplus d'apport								
Solde à l'ouverture et à la clôture de l'exercice	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3	603,3
Réserve au titre de la PBN								
Solde à l'ouverture de l'exercice	(34,2)	1,5	11,8	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5
Provision	(4,0)	–	(5,2)	–	–	–	–	–
Paiements aux propriétaires	–	–	–	–	–	–	–	–
Rentrées de la PBN	104,6	110,0	220,8	83,0	98,5	124,0	124,1	148,7
Dividendes versés	(54,6)	(110,0)	(208,0)	(83,0)	(98,5)	(124,0)	(124,1)	(148,7)
Solde à la clôture de l'exercice	11,8	1,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5
Déficit accumulé								
Solde à l'ouverture de l'exercice	(287,0)	(400,0)	(414,4)	(549,7)	(462,0)	(298,5)	(445,8)	(548,8)
Bénéfice net (perte nette)	(58,4)	(45,2)	(41,4)	122,7	212,5	(92,3)	(46,0)	13,4
Dividendes versés	(69,0)	(42,0)	(94,0)	(35,0)	(49,0)	(55,0)	(57,0)	(70,0)
Solde à la clôture de l'exercice	(414,3)	(487,2)	(549,7)	(462,0)	(298,5)	(445,8)	(548,8)	(605,4)
Cumul des autres éléments du résultat global								
Solde à l'ouverture de l'exercice	(10,6)	(10,6)	(23,2)	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Autres éléments du résultat global	(12,6)	–	26,0	–	–	–	–	0,4
Solde à la clôture de l'exercice	(23,2)	(10,6)	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	3,3
Total des capitaux propres	177,6	107,0	75,9	163,6	327,1	179,8	76,8	20,6

Tableau 4 – États consolidés pro forma du résultat global
en millions de dollars (31 décembre)

	Chiffres réels 2020	Plan 2021	Chiffres réels 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Produits								
Produits tirés du transport	374,8	398,2	380,0	551,4	591,4	2 193,3	2 264,1	2 322,5
Produits nets tirés du pétrole brut	120,6	129,7	165,7	127,3	134,8	144,3	162,5	186,6
Produits locatifs	63,6	63,5	63,6	65,5	64,0	54,4	54,1	53,7
Autres produits	8,7	3,1	7,5	3,6	3,2	3,1	2,7	2,9
	567,7	594,5	616,8	747,8	793,4	2 395,0	2 483,4	2 565,7
Charges								
Épuisement et amortissement	153,9	157,5	140,1	134,8	138,2	695,7	698,1	702,3
Charges d'exploitation des pipelines	162,7	130,0	173,9	154,9	158,1	339,0	368,1	373,4
Exploitation, transport et commercialisation du pétrole brut	23,2	26,1	23,9	26,6	25,5	27,8	27,1	28,5
Salaires et avantages du personnel	77,9	77,8	86,3	88,8	92,3	113,8	118,3	122,9
Honoraires	7,0	5,2	10,7	11,0	11,4	7,7	8,0	8,2
Perte sur décomptabilisation	8,6	–	(0,3)	–	–	–	–	–
Autres charges	3,8	8,8	6,2	46,3	47,3	89,6	91,8	98,1
	437,0	405,4	440,7	462,3	472,9	1 273,6	1 311,2	1 333,4
Charges financières								
Charges d'intérêts	165,3	175,4	165,2	142,5	158,2	1 113,4	1 100,8	1 072,6
Produits d'intérêts	(8,3)	(2,0)	(7,2)	(1,6)	(1,5)	(1,5)	(1,6)	(1,6)
Désactualisation	7,8	8,9	11,0	10,2	10,4	10,7	11,0	11,3
	164,9	182,3	168,9	151,1	167,2	1 122,6	1 110,2	1 082,3
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur le résultat	(34,1)	6,8	7,1	134,5	153,4	(1,1)	62,0	150,1
Impôt sur le résultat								
Exigible	14,7	58,1	31,1	15,1	16,3	22,3	23,3	29,4
Différé	9,5	(6,0)	17,4	(3,3)	(75,4)	68,9	84,7	107,3
	24,2	52,1	48,5	11,7	(59,1)	91,2	108,0	136,6
Bénéfice net (perte nette)	(58,4)	(45,3)	(41,4)	122,7	212,5	(92,3)	(46,0)	13,4
Autres éléments du résultat global								
Écart de conversion	(6,3)	–	(0,4)	–	–	–	–	–
Réévaluations des obligations au titre des prestations définies	(6,3)	–	26,4	–	–	–	–	–
Total des autres éléments du résultat global	(12,6)	–	26,0	–	–	–	–	–
Résultat global	(71,0)	(45,3)	(15,3)	122,7	212,5	(92,3)	(46,0)	13,4

ANNEXE B



CORPORATION TRANS MOUNTAIN

Filiale entièrement détenue de

**La Corporation de développement des investissements
du Canada**

**RÉSUMÉ DES MODIFICATIONS
AU PLAN D'ENTREPRISE
de 2022 à 2026**

Table des matières

Résumé des modifications	3
Profil de l'entreprise	6
Stratégie commerciale	8
Analyse du marché	11
Aperçu de l'entreprise	14
Pipeline Trans Mountain	16
Pipeline de Puget Sound	17
Trans Mountain Canada Inc.	17
Questions environnementales, sociales et de gouvernance	22
Cibles de rendement et objectifs	25
Risques	26
Aperçu financier	27
Chiffres réels de 2021	27
Plan annuel de 2022 modifié	28
Période allant de 2022 à 2026	29
<i>Annexe 1 : Gouvernance d'entreprise</i>	30
<i>Annexe 2 : États financiers</i>	32
<i>Annexe 3 : Plan d'emprunt</i>	35

Résumé des modifications

Le plan d'entreprise de 2022 de la Corporation Trans Mountain (le « plan de 2022 ») a été approuvé par le conseil d'administration le 27 septembre 2021. Depuis lors, des événements externes se sont produits et le plan de 2022 doit donc être modifié pour en tenir compte. Ces événements externes comprennent ce qui suit :

- L'annonce faite par le gouvernement du Canada le 18 février 2022 ayant trait au transfert du financement du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (le « PARTM ») au secteur privé (le « financement par des tiers »);
- Les inondations sans précédent de novembre et de décembre 2021 en Colombie-Britannique qui ont eu des répercussions importantes sur les travaux, le calendrier et les coûts du PARTM (ce fait nouveau a été pris en compte et son incidence reflétée dans le plan d'entreprise de 2022 à 2026 de la CDEV, mais n'a pas été traité au même titre dans le plan d'entreprise de CTM);
- La réaffirmation par le gouvernement du Canada de son intention de prendre des mesures en faveur de la participation des Autochtones à CTM.

Les pouvoirs actuels définis dans le plan de 2022 approuvé ne sont pas suffisants pour mettre en œuvre le financement par des tiers, énoncé par le gouvernement le 18 février 2022, ou pour faire progresser la participation des Autochtones à CTM, conformément à l'intention politique du gouvernement. Par conséquent, les points suivants doivent être modifiés dans le plan de 2022 :

- le pouvoir d'emprunt et le recours au financement par des tiers;
- le montant des dépenses d'investissement autorisé;
- le budget d'exploitation autorisé;
- l'autorisation de soutenir l'engagement du gouvernement envers les groupes autochtones établis le long du corridor du pipeline et de la route maritime afin de parvenir à un accord sur la participation économique des Autochtones.

Pouvoir d'emprunt et recours au financement par des tiers

CTM a modifié son plan de 2022 pour mettre en place le financement par des tiers. Les présentes modifications visent à obtenir l'autorisation permettant à CTM d'emprunter au moyen d'une combinaison d'emprunts bancaires et d'instruments, y compris du papier commercial, des acceptations bancaires, des obligations, des billets et des débentures, renouvelables ou à terme.

Le financement par des tiers accordé à CTM peut prendre différentes formes, notamment des prêts bancaires, des facilités de crédit, des prêts bancaires à terme, des émissions de papier commercial, des acceptations bancaires, des émissions d'obligations, des billets, des débentures ou les opérations de couverture connexes, qui ont des durées et des modalités différentes, et qui sont libellés en dollars canadiens ou en dollars américains, et qui peuvent tous être modifiés (refinancés) par CTM au fur et à mesure que le PARTM se rapproche de son achèvement. Les décisions de CTM à cet égard seront fondées sur des paramètres tels que la rapidité d'obtention du financement, les coûts financiers, les répercussions sur un éventuel dessaisissement, le montant du financement par des tiers et la capacité du marché à fournir ce type de financement à CTM. Compte tenu du risque qui subsiste pour achever le PARTM, le gouvernement devra garantir le financement par des tiers. Toutefois, la portée et les conditions de ces garanties pourraient être modifiées de temps à autre pour les harmoniser avec celles du financement par des tiers. Il est prévu que les garanties de prêt du gouvernement soient administrées au nom du gouvernement du Canada par Exportation et développement Canada (« EDC ») au moyen du Compte du Canada.

États financiers et plan d'entreprise

Les hypothèses sous-jacentes aux données financières présentées dans le présent plan d'entreprise modifié sont largement cohérentes avec celles figurant dans la version précédente du plan d'entreprise de 2022 de CTM et de la CDEV, à l'exception des éléments énumérés dans les présentes modifications au plan d'entreprise de 2022. Les hypothèses d'exploitation de CTM sont sensiblement les mêmes que celles du plan de 2022 approuvé. Les hypothèses relatives aux dépenses d'investissement ont été modifiées afin de tenir compte d'un déplacement des dépenses de 2023 à 2022 et du fait que les emprunts après le 18 février 2022 sont présumés provenir de tiers. Les projections financières supposent que tout excédent de trésorerie obtenu par CTM ou gagné après la mise en service du PARTM peut être utilisé pour rembourser sa dette envers des tiers, sa dette envers Financière TMP ou les avances de capitaux propres de Financière TMP.

Montant des dépenses d'investissement autorisé

Par suite des inondations survenues en Colombie-Britannique à la fin de 2021, des dommages importants ont été causés aux emprises, aux points d'accès, aux routes, ainsi qu'au matériel et aux équipements stockés pour le PARTM. Les inondations, et les destructions de routes et de ponts qui en ont résulté, ont entraîné des interruptions de travaux à la fin de l'automne et au début de l'hiver.

En outre, compte tenu des risques de retard causés par les inondations en Colombie-Britannique et d'autres enjeux de productivité persistants causés par la COVID-19, d'autres facteurs externes et les normes d'exécution de CTM, les dépenses ont été devancé de 2023 à 2022 afin de respecter la date de mise en service prévue du PARTM, soit le quatrième trimestre de 2023. Cette accélération du financement ne modifie pas les dépenses d'investissement de 21,4 milliards de dollars du PARTM.

À la suite de ces changements, le montant des dépenses d'investissement autorisé pour 2022 passe de 6,1 milliards de dollars à 6,9 milliards de dollars, pour les activités de base du PARTM et de CTM, y compris la provision pour les fonds utilisés pendant la construction (la « PFUPC »).

Société d'État non mandataire

Les modifications proposées aux présentes présument que le gouvernement du Canada prendra les mesures nécessaires pour que CTM cesse d'être une société d'État mandataire en vertu de la *Loi sur le fonctionnement des sociétés du secteur public*.

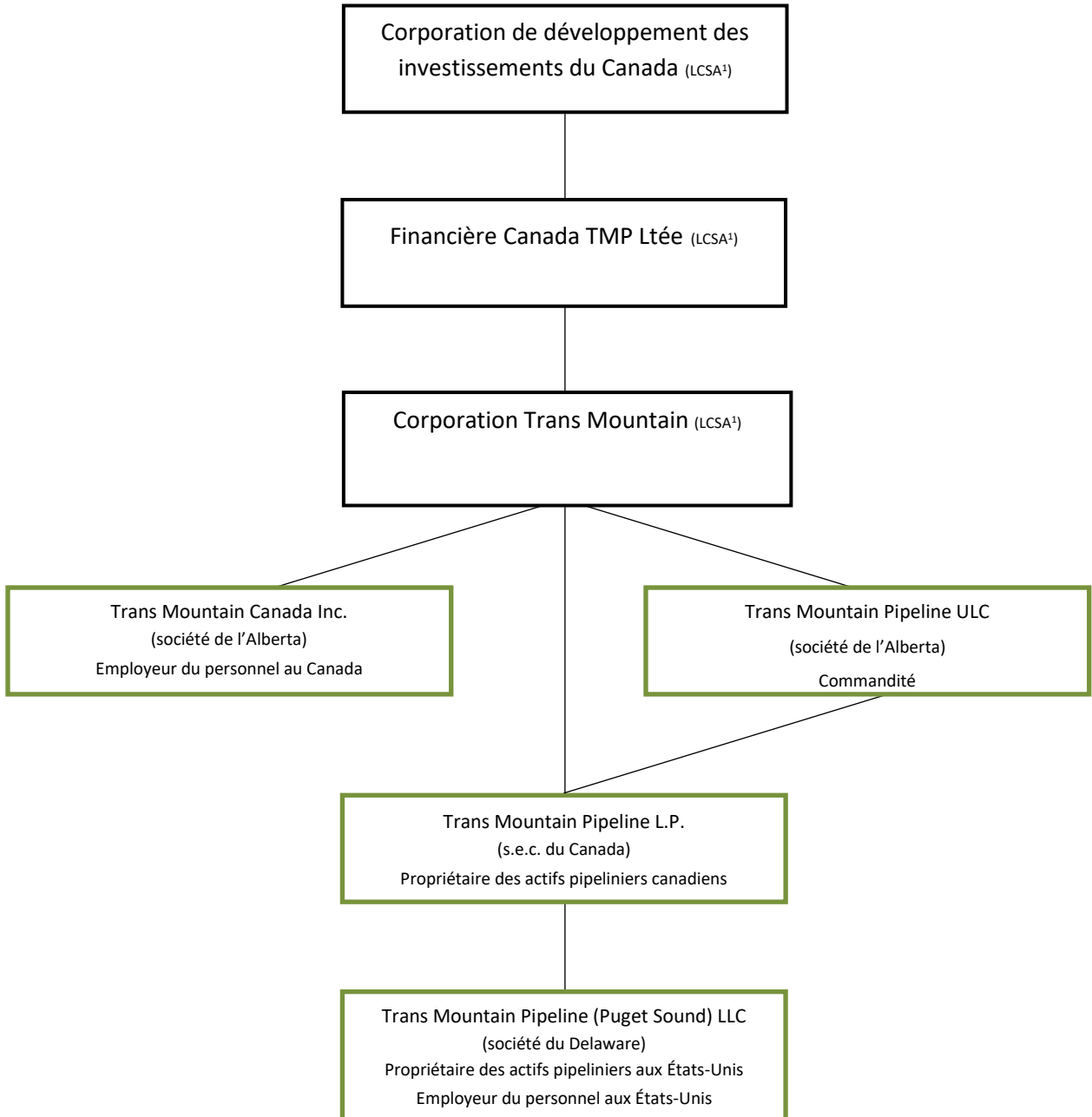
Propriété de CTM

Le gouvernement du Canada a fait part de son intention d'assurer la participation économique des Autochtones à Trans Mountain et a indiqué qu'il comptait annoncer ses plans à cet égard plus tard en 2022. CTM travaillera avec le gouvernement du Canada pour soutenir l'engagement envers les groupes autochtones établis le long du corridor du pipeline et de la route de navigation maritime afin de parvenir à un accord sur la participation économique des Autochtones dans Trans Mountain. Sous réserve de pourparlers ultérieurs avec le ministre des Finances et les fonctionnaires du ministère des Finances du Canada et de la CDEV, cette participation pourrait prendre les formes suivantes : l'organisation d'ateliers, l'attribution d'une aide financière aux groupes autochtones participants ou à leurs représentants, la gestion d'une table de négociation multilatérale et d'autres activités jugées nécessaires pour parvenir à un accord satisfaisant pour toutes les parties.

Profil de l'entreprise

Corporation Trans Mountain (« CTM ») a été créée en tant que filiale de Financière Canada TMP Ltée (« Financière TMP »). Financière TMP est une filiale de la Corporation de développement des investissements du Canada (la « CDEV »). Le 31 août 2018, conformément à l'entente d'achat d'actions et de parts entre le gouvernement du Canada et Kinder Morgan, CTM a acheté quatre entités : Trans Mountain Pipeline Limited Partnership (« TMP LP ») et sa filiale en propriété exclusive Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC (« Puget »), Trans Mountain Pipeline ULC (« TMP ULC ») et Trans Mountain Canada Inc. (« TMCI »). Collectivement, ces quatre entités sont « Trans Mountain ». Ces entités détiennent et gèrent le réseau pipelinier Trans Mountain. Dans le cadre de l'achat de Trans Mountain, CTM a également acquis certains droits, conceptions et contrats de construction liés à l'agrandissement du réseau connu sous le nom de projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (le « PARTM »).

Le diagramme suivant illustre la structure organisationnelle de CTM.



1. Loi canadienne sur les sociétés par actions.

Stratégie commerciale

Mandat : Le mandat actuel de Corporation Trans Mountain consiste à exploiter le réseau pipelinier Trans Mountain et à réaliser l'actuel projet d'agrandissement du pipeline en temps opportun et d'une manière viable du point de vue commercial.

CTM n'a pas de rôle de politique des pouvoirs publics direct à part le fait d'exercer ses activités conformément aux lois et à la réglementation applicables et de s'assurer que les activités sont gérées d'une manière commerciale conformément aux normes et aux attentes environnementales. CTM mènera à bien le PARTM en conformité avec les politiques et les priorités énergétiques du gouvernement afin de procurer aux producteurs de pétrole canadiens un accès au marché international.

Dans l'exécution de son mandat, CTM s'est engagée à :

- Exploiter nos actifs de manière sécuritaire pour protéger la population, nos salariés et l'environnement.
- Exploiter nos actifs conformément à toutes les exigences légales applicables.
- Employer des pratiques commerciales durables.
- Exercer nos activités de façon éthique, honnête, responsable et intègre.
- Coopérer avec les collectivités dans lesquelles nous exerçons nos activités et établir et conserver des relations productives fondées sur le respect et la confiance mutuels.
- Fournir un environnement de travail respectueux et gratifiant à nos salariés et aux entrepreneurs.
- Faire progresser la réconciliation économique avec les peuples autochtones du Canada en travaillant de concert avec les communautés autochtones pour gérer les répercussions de nos activités sur les territoires traditionnels et offrir des possibilités de nature économique.

Mission : Fournir des services de transport de manière sécuritaire et responsable pour intégrer l'offre pétrolière canadienne au marché.

Vision : Permettre à l'énergie canadienne d'avoir accès aux marchés mondiaux.

Stratégie fondamentale : Les éléments clés de notre stratégie soutiennent notre capacité à être concurrentiels, responsables et novateurs alors que nous transportons en toute sécurité l'énergie canadienne vers les marchés mondiaux.

Notre stratégie commerciale actuelle met l'accent sur l'aménagement et l'agrandissement de notre réseau pipelinier existant, tandis que nous restons concentrés sur l'exploitation sécuritaire, fiable, efficace et efficiente de nos actifs actuels. Notre stratégie commerciale est axée sur les éléments suivants :

1. Maximisation de la valeur de nos actifs

Nous assurons la sécurité et la fiabilité de l'exploitation de manière à garantir l'intégrité des actifs, tout en réduisant au minimum les conséquences sur l'environnement. Nous nous attendons à un taux d'utilisation élevé de nos actifs existants et à de nouvelles possibilités de croissance, puisque notre pipeline restera un service vital pour nos expéditeurs. Notre capacité d'atteindre les marchés mondiaux à partir de notre terminal maritime de Westridge multipliera les débouchés pour nos expéditeurs.

2. Excellence et fiabilité de l'exploitation

Nous mettons l'accent sur la rigueur financière et en matière d'exploitation, tout en favorisant un environnement de travail qui encourage l'apprentissage et l'innovation. Nous sommes déterminés à exploiter nos actifs d'une manière qui soit conforme, sécuritaire, responsable sur le plan environnemental, durable et efficace.

3. Expansion de nos principales plateformes d'actifs

Nous prévoyons que la croissance de notre pipeline passera par l'importance soutenue accordée à l'optimisation, à la productivité et à l'efficacité dans toutes nos activités, notamment l'optimisation des produits au moyen d'ententes tarifaires attrayantes sur le plan commercial, une meilleure organisation des horaires à nos terminaux et des mesures d'augmentation du débit.

4. Exécution sécuritaire des travaux du projet

L'exécution sécuritaire des travaux du projet est essentielle à notre performance et à notre positionnement stratégique à long terme. Nous sommes déterminés à réaliser nos projets en veillant au respect des normes les plus élevées en matière de sécurité, de qualité, de respect de l'environnement et de conformité à la réglementation.

5. Maximisation de nos atouts concurrentiels

La sécurité, l'intégrité de l'environnement, les relations avec les autochtones, les tarifs concurrentiels, l'excellence de l'exploitation et les relations efficaces avec les parties prenantes, de même que nos principes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance, sont des atouts distinctifs que nous bonifierons afin de créer de la valeur pour l'actionnaire.

La proposition de valeur à long terme de CTM repose sur notre capacité à dégager des flux de trésorerie prévisibles et un flux constant de dividendes d'un exercice à l'autre grâce aux investissements dans notre réseau pipelinier et à l'exploitation efficace de celui-ci. CTM joue un rôle fondamental pour acheminer en toute sécurité l'énergie provenant de l'Ouest canadien vers les populations d'Amérique du Nord et du monde entier à partir de notre terminal maritime de Westridge. Lorsque le PARTM sera mis en service, nos actifs étendus seront soutenus par des contrats à long terme qui procureront des flux de trésorerie résilients quel que soit le cycle économique.

Outre la résilience, la gestion responsable des questions environnementales, sociales et de gouvernance s'inscrit dans notre passé et notre présent et fait partie intégrante de notre avenir. En tant que société responsable, nous nous efforçons d'équilibrer les effets économiques, sociaux et environnementaux de nos activités tout en acheminant l'énergie provenant de l'Ouest canadien vers les populations du Canada et du monde entier. Alors que la société cherche des moyens de combler la demande énergétique mondiale, le Canada continuera de jouer un rôle prépondérant et nous continuerons de prendre part à l'avenir de l'énergie canadienne responsable en ouvrant l'accès aux marchés mondiaux, en créant de la valeur dans le cadre de la transition énergétique ainsi qu'en étant une source d'emplois et de prospérité pour les Canadiens.

Nous continuerons de mettre à profit notre infrastructure pipelinère et de concentrer nos efforts sur les projets à faibles émissions de carbone qui aideront le Canada à respecter son engagement selon l'Accord de Paris à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. En 2021, nous avons fait avancer plusieurs de nos priorités stratégiques, notamment l'installation de câbles à fibres optiques contigus le long du tracé de notre pipeline, la conclusion d'une convention d'achat d'actifs avec Synergize Inc. et la recherche d'autres possibilités d'achat de crédits compensatoires pour les gaz à effet de serre, et la CTM recherche d'autres opportunités pour soutenir les activités de réduction des GES, les peuples autochtones et les entreprises privées le long de son réseau de pipelines.

Analyse du marché

Trans Mountain exploite le seul pipeline canadien qui transporte du pétrole brut et des produits raffinés vers la côte ouest, acheminant chaque jour quelque 300 000 barils de produits pétroliers provenant de l'Alberta vers les raffineries de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington aux États-Unis. De surcroît, le réseau pipelinier Trans Mountain est le seul pipeline en Amérique du Nord qui transporte à la fois des produits raffinés et du pétrole brut léger et lourd en lots pour différents expéditeurs. Le réseau pipelinier Trans Mountain a accès aux marchés mondiaux par le truchement de son terminal maritime de Westridge situé dans le port de Vancouver, lequel peut accueillir des navires allant jusqu'à la taille Aframax qui transportent les produits pétroliers de l'Ouest canadien vers des marchés outre-mer comme les pays du bassin du Pacifique, où une hausse de la demande est attendue.

La pandémie de COVID-19 et la concurrence que se livrent les pays producteurs membres de l'OPEP+ (Organisation des pays exportateurs de pétrole) pour les parts de marché ont eu des répercussions importantes sur la demande mondiale de pétrole brut et de liquides. Les stocks excédentaires accumulés en 2020 sont en voie d'être écoulés et le retour des stocks mondiaux de pétrole aux niveaux d'avant la pandémie était prévu pour 2021. Il est peu probable que la demande mondiale de pétrole reprenne la trajectoire qu'elle affichait avant la pandémie de COVID-19, mais les moteurs de croissance à plus long terme continueront de la faire augmenter. D'ici 2026, la consommation de pétrole à l'échelle mondiale devrait atteindre 104,1 millions de barils par jour et elle proviendra principalement des économies émergentes et en voie de développement, alors que la demande de pétrole en Asie continuera sa forte progression¹.

La reprise sera soutenue par les mesures de gestion de l'offre de pétrole brut, principalement par l'OPEP, et la croissance de la demande mondiale viendra principalement des économies émergentes situées dans des régions qui ne font pas partie de l'Organisation de coopération et de développement économiques, au premier chef l'Inde et la Chine. En Amérique du Nord, un ralentissement de la croissance de la demande liée aux carburants pour le transport est attendu en raison de l'adoption par le marché de technologies écoénergétiques, de l'augmentation des ventes de véhicules électriques et des politiques gouvernementales.

Il est prévu que le choc sur la demande causé par la pandémie et les investissements qui se dirigent de plus en plus vers les énergies propres feront ralentir l'augmentation de la capacité de production de pétrole dans le monde jusqu'en 2026, et seule une hausse marginale des investissements en amont est attendue en 2021². Cependant, en l'absence de politiques plus radicales, il faudrait que la production mondiale de pétrole augmente de 10,2 Mb/j d'ici 2026 pour répondre au rebond prévu de la demande³.

L'attention du monde entier se tourne de plus en plus vers l'atteinte des cibles de l'Accord de Paris par les pays et les entreprises et vers le passage à une véritable carboneutralité d'ici 2050. Cette

¹ Agence internationale de l'énergie (2021), Rapport *Oil 2021: Analysis and forecast to 2026*.

² Agence internationale de l'énergie (2021), Rapport *Oil 2021: Analysis and forecast to 2026*.

³ Agence internationale de l'énergie (2021), Rapport *Oil 2021: Analysis and forecast to 2026*.

transition est grandement tributaire du rythme de l'innovation dans les nouvelles technologies, des politiques gouvernementales, de la mesure dans laquelle les citoyens peuvent ou veulent changer leurs comportements, de la disponibilité des énergies renouvelables et de l'accès à celles-ci, ainsi que de l'ampleur et de l'efficacité de la collaboration internationale. Les pipelines continueront de jouer un rôle essentiel dans le transport et la distribution d'énergie, et des investissements seront nécessaires pour relier la production de liquides à faibles émissions aux centres de consommation. Les développements géopolitiques mondiaux peuvent introduire une volatilité importante dans toute prévision de l'offre et de la demande de pétrole brut et des prix des produits de base connexes.

La consommation d'énergie au Canada remontera jusqu'en 2022, mais il est prévu qu'elle diminuera ensuite de 12 % d'ici 2030 et de 35 % de plus d'ici 2050⁴. Les baisses les plus importantes auront lieu dans les secteurs des industries et du transport, en raison notamment des gains d'efficacité énergétique, de l'électrification graduelle du secteur du transport, des progrès technologiques et de différentes politiques comme la tarification du carbone. En parallèle, les énergies renouvelables et nucléaire connaîtront une croissance de 31 % d'ici 2050 et représenteront une plus grande part des sources d'énergie. La diminution de l'utilisation des produits pétroliers raffinés sera progressive du fait des gains d'efficacité énergétique et du recours accru aux carburants renouvelables et à l'électricité.

La production de pétrole brut au Canada augmentera de 20 % d'ici 2039 (pour se chiffrer juste au-dessus de 5,8 Mb/j) puis diminuera de 8 % entre 2040 et 2050 (pour s'établir à 5,3 Mb/j), mais elle représentera toujours plus de 60 % des sources de carburant en 2050⁵. Dans un avenir rapproché, la capacité d'exportation des pipelines canadiens devrait rester utilisée au maximum; ainsi, la répartition de l'espace dans notre pipeline se poursuivra et la production supplémentaire continuera d'être transportée par d'autres moyens (p. ex., trains et camions) jusqu'à ce qu'une capacité de transport par pipeline suffisante soit disponible. À plus long terme, les grands projets de pipelines de pétrole brut actuellement en construction, dont le PARTM, pourront absorber la croissance future jusqu'en 2050.

À long terme, CTM s'attend à ce que la réduction de la demande de pétrole au Canada entraîne une nécessité accrue d'exporter le pétrole brut canadien vers les marchés mondiaux. Traditionnellement, les États-Unis ont été le principal client des exportations de pétrole du Canada. À mesure que les États-Unis décarbonisent leur économie, la demande américaine risque de diminuer et cette baisse se traduira par une demande plus forte pour les exportations vers d'autres marchés, que ce soit par l'entremise du réseau pipelinier Trans Mountain ou d'autres pipelines concurrents ayant accès aux ports de la côte américaine du golfe du Mexique. Il est prévu que les marchés asiatiques seront une destination clé dans l'avenir pour le pétrole brut canadien. Les exportations à partir de notre terminal de Westridge devraient représenter l'option la moins coûteuse pour les producteurs canadiens qui veulent accéder aux pays du bassin du Pacifique.

⁴ Régie de l'énergie du Canada (2020), Avenir énergétique du Canada en 2020 – Projections de l'offre et de la demande énergétiques à l'horizon 2050.

⁵ Régie de l'énergie du Canada (2020), Avenir énergétique du Canada en 2020 – Projections de l'offre et de la demande énergétiques à l'horizon 2050.



Trans Mountain pourrait être touchée par les politiques sur les changements climatiques et les baisses de la demande de pétrole découlant de la fermeture de raffineries, quoique de façon minimale puisque Trans Mountain est le seul pipeline canadien qui permet aux producteurs canadiens de pétrole brut d'accéder au marché en croissance de l'Asie Pacifique, où les prix sont plus élevés. De plus, le PARTM prévoit une augmentation considérable de la capacité du terminal maritime de Westridge permettant à l'énergie canadienne d'atteindre les marchés émergents du bassin du Pacifique où une hausse de la demande est attendue, ce qui donnera de meilleures occasions aux producteurs de pétrole canadiens d'obtenir les prix mondiaux pour leur produit. À la lumière des prévisions de prix du pétrole brut qui tiennent compte des relations de prix actuelles et prévues et des nouvelles politiques environnementales adaptées aux changements climatiques, une forte utilisation du réseau pipelinier Trans Mountain est attendue dans un avenir prévisible.

Aperçu de l'entreprise

Le réseau pipelinier Trans Mountain comprend le pipeline de Trans Mountain, qui est la partie du réseau pipelinier située au Canada, et le pipeline Puget Sound, qui est la partie du réseau pipelinier située aux États-Unis.

Clients

Le réseau pipelinier Trans Mountain offre aux expéditeurs des services de transport visés par des contrats ou non. À l'heure actuelle, cinq expéditeurs sous contrat représentent 54 000 b/j à destination des marchés hors-frontière à partir de notre quai de Westridge, le reste de la capacité disponible étant attribué à des mouvements non visés par des contrats vers des quais ou des raffineries ou terminaux reliés à des pipelines. Les expéditeurs de Trans Mountain, qui sont des pétrolières intégrées ou des sociétés de production, de raffinage et de commercialisation de pétrole, soumettent des demandes pour acheminer des produits pétroliers raffinés et un éventail de produits de pétrole brut lourd et léger, tous en provenance d'Edmonton, vers des points de livraison dans l'État de Washington et en Colombie-Britannique. Le pipeline de Puget Sound est relié à quatre raffineries dans l'État de Washington, deux à Anacortes et deux à Ferndale. Les expéditeurs soumettent chaque mois des demandes pour acheminer des produits de pétrole brut lourd et léger et font souvent des demandes spéciales de mélange sur mesure pour certains clients.

Offre et demande

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions majeures sur les marchés de l'énergie. Toutefois, l'accès aux marchés intéressants en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde, conjugué à des tarifs peu élevés, a fait en sorte que le réseau pipelinier Trans Mountain a fonctionné à plein régime durant la pandémie. L'effet combiné de l'envergure et de l'emplacement de nos actifs nous aide à obtenir de nouveaux volumes et à faire croître nos activités à long terme.

Nous continuons de nous positionner pour tirer profit de l'augmentation de la production dans l'Ouest canadien. Les raccordements aux terminaux et les installations de stockage favorisent les volumes entrants et sortants dans notre réseau de pipelines, ce qui nous a aidé à conclure des contrats à long terme pour le PARTM et devrait attirer d'importantes ventes au comptant de volumes supplémentaires. Nous nous attacherons également à exploiter au mieux nos actifs actuels et la réalisation de projets pour atteindre les régions où la croissance se profile, comme la côte du Pacifique.

La proximité du Canada avec les États-Unis et la production considérable de pétrole brut lourd et léger au Canada revêtent une importance stratégique pour le secteur américain du raffinage. De nombreux raffineurs américains traitent une grande variété de types de pétrole brut, notamment des volumes considérables de brut lourd et léger. Cette souplesse, la proximité de l'offre de pétrole brut léger et lourd, les économies d'échelle et l'accès facile aux marchés sont autant de facteurs qui permettent à ces raffineries d'être parmi les plus rentables du monde. Les marchés de raffinage américains dépendent largement des importations de pétrole brut lourd et léger, et le Canada est le premier exportateur de pétrole brut aux États-Unis. La demande de pétrole brut lourd aux États-Unis est persistante et elle devrait rester solide dans un avenir prévisible.

Nous sommes d'avis que nous sommes en bonne position pour résister à l'incidence des fluctuations à court terme des prix des marchandises et réagir aux mouvements de l'offre et de la demande. Nos activités existantes et l'agrandissement dans le cadre du PARTM sont visés par des ententes tarifaires et des contrats à long terme qui ne varient pas en fonction du prix des marchandises ou du débit. La nature cyclique du prix des marchandises peut cependant jouer sur la cadence de l'expansion des activités de nos expéditeurs, ce qui peut influencer sur le rythme de croissance de la production dans notre secteur, la valeur de nos services à mesure que les contrats viennent à échéance et le calendrier de la demande de services de transport ou de nouvelles infrastructures. Nous surveillons de près le marché afin d'améliorer la connectivité de notre réseau ou d'étendre notre empreinte en Amérique du Nord. Nous préconisons toujours une approche rigoureuse et nous positionnerons stratégiquement nos activités d'expansion afin de saisir les occasions qui se présenteront en conformité avec nos préférences en matière de risque.

Concurrence

Les autres transporteurs qui sont capables d'expédier les hydrocarbures liquides de l'Ouest canadien vers les marchés du Canada, des États-Unis et d'ailleurs dans le monde représentent les concurrents de notre pipeline. La concurrence entre les pipelines existants s'exerce principalement au niveau du coût du transport, de l'accès à l'offre, de la qualité et de la fiabilité du service, du recours à d'autres transporteurs contractuels et de la proximité avec les marchés.

La concurrence vient aussi des projets d'agrandissement de pipelines qui donnent accès à des marchés actuellement desservis par notre pipeline. En outre, la volatilité des écarts de prix du brut et la capacité insuffisante des pipelines, les nôtres comme ceux de nos concurrents, peuvent rendre le transport ferroviaire du pétrole brut concurrentiel, en particulier pour les marchés non desservis par pipeline à l'heure actuelle.

Nous estimons que nos pipelines offrent toujours des possibilités intéressantes aux producteurs de l'Ouest canadien grâce à nos accès aux marchés mondiaux par l'entremise du terminal maritime de Westridge, au temps de transit des produits et aux tarifs concurrentiels que nous pratiquerons lorsque le PARTM sera en service.

Pipeline Trans Mountain

TMP ULC est le commandité de TMP LP et le détenteur du certificat d'utilité publique émis pour l'exploitation du pipeline Trans Mountain. TMP LP est propriétaire des actifs qui composent le pipeline Trans Mountain. Le pipeline Trans Mountain (« TMPL »), qui est en exploitation depuis 1953, a une longueur d'environ 1 150 kilomètres et son tracé commence dans la région d'Edmonton, en Alberta, pour se terminer à Burnaby, en Colombie-Britannique. Vingt-trois stations de pompage alimentées à l'électricité en activité et quatre terminaux situés à Edmonton, à Kamloops, à Sumas et à Burnaby de même que le terminal maritime de Westridge facilitent le mouvement dans le réseau. Le réseau dispose de réservoirs d'une capacité de stockage totale de près de 11 millions de barils, surtout à Edmonton (8 millions de barils) et à Burnaby (1,7 million de barils). La capacité restante se trouve à Kamloops, à Sumas et au terminal maritime de Westridge. La capacité de 8 millions de barils à Edmonton est répartie dans 35 réservoirs : 20 réservoirs (2,9 millions de barils) sont actuellement utilisés pour le service de transport par pipeline du TMPL et 15 réservoirs (5,1 millions de barils) sont loués à un tiers. Trans Mountain a la capacité, à certaines conditions, de rappeler ces réservoirs afin de les utiliser pour son service de transport par pipeline réglementé.

La capacité nominale de 300 000 barils par jour du pipeline est déterminée selon une combinaison du débit de 20 % de pétrole lourd et de 80 % de pétrole léger. La capacité de livraison réelle de la canalisation principale du TMPL est fonction du type de marchandise transportée.

Le TMPL transporte régulièrement plusieurs produits, notamment du pétrole raffiné, du pétrole brut synthétique, du pétrole brut léger et du pétrole brut lourd, et il est le seul pipeline en Amérique du Nord qui transporte à la fois des produits raffinés et du pétrole brut dans la même conduite. Ce procédé, appelé « mise en lots », fait en sorte qu'une série de produits peuvent se succéder dans le pipeline sous forme d'un « train de lots ». Généralement, un train de lots dans la canalisation principale est constitué de diverses matières transportées pour différents expéditeurs. Le temps de transit d'un baril entre Edmonton et Burnaby est d'environ 10 jours.

Le TMPL est un pipeline public qui génère des revenus grâce à la perception de droits pour le service de transport par pipeline conformes aux droits approuvés par la Régie de l'énergie du Canada (la « Régie »). Les taux tarifaires sont ajustés chaque année en fonction de la détermination de l'exigence en matière de revenus annuels et de l'application d'une conception des droits approuvée. Les paramètres relatifs aux exigences en matière de revenus sont négociés avec les expéditeurs et sont énoncés dans une entente de tarification qui a toujours été fondée sur une méthode axée sur le coût du service. La durée de chaque entente de tarification a varié entre un an et cinq ans, l'actuelle entente de tarification visant le règlement avec droits incitatifs 2019-2021 étant d'une durée de trois ans.

Pipeline de Puget Sound

En exploitation depuis 1954, le pipeline de Puget Sound (« Puget ») transporte du pétrole brut depuis la frontière entre le Canada et les États-Unis près du terminal de Sumas jusqu'aux raffineries de l'État de Washington situées à Anacortes et à Ferndale.

Puget est d'une longueur d'environ 111 kilomètres et dispose d'une station de pompage et de deux réservoirs de stockage pour faciliter le mouvement dans le réseau pipelinier. Le pipeline a une capacité de débit totale d'environ 240 000 barils par jour lorsqu'il transporte principalement du pétrole léger. Le temps de transit pour un baril dans le réseau de Puget est d'environ une journée.

Puget est aussi un pipeline public. Il est réglementé par la Federal Energy Regulatory Commission des États-Unis (la « FERC ») pour ce qui est des questions financières et par le Department of Transportation des États-Unis (le « USDOT ») pour ce qui est de la sécurité et de l'intégrité de ses actifs.

Trans Mountain Canada Inc.

TMCI, qui a été constituée en 2002, emploie le personnel qui assure l'exploitation et l'entretien du TMPL et qui fournit certains services de soutien et de surveillance à Puget. Le siège social de TMCI est situé à Calgary, en Alberta.

Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain

Le PARTM est en voie d'achever un doublement du pipeline existant entre Strathcona County (près d'Edmonton), en Alberta, et Burnaby, en Colombie-Britannique. Le PARTM, une fois achevé, créera un réseau de pipelines d'une capacité nominale de 890 000 barils par jour, soit une forte augmentation par rapport à la capacité actuelle de 300 000 barils par jour. La portée du PARTM comprendrait ce qui suit :

- Nouveau pipeline d'une longueur d'environ 860 km et d'un diamètre de 36 pouces, nouveau pipeline d'une longueur d'environ 120 km et d'un diamètre de 42 pouces et pipeline remis en service d'une longueur d'environ 193 km et d'un diamètre de 24 pouces ainsi que trois nouvelles conduites de livraison parallèles d'une longueur de 3,6 km et d'un diamètre de 30 pouces allant du terminal Burnaby jusqu'au terminal maritime de Westridge.
- Construction de 12 nouvelles stations de pompage.
- Installation de 72 nouvelles vannes d'isolement dans la canalisation principale pour apporter un complément aux vannes d'isolement de la canalisation principale existantes. Ces vannes servent à limiter le volume et les répercussions d'une fuite ou d'une rupture d'un pipeline.
- Construction de 19 nouveaux réservoirs, soit 14 à Burnaby, 1 à Sumas et 4 à Edmonton. Démolition d'un réservoir à Burnaby et retrait de deux réservoirs à Edmonton utilisés pour les services commerciaux afin de les utiliser pour les services réglementés.
- Construction de trois nouveaux postes d'amarrage au terminal maritime de Westridge à Burnaby et d'un quai d'intervention pour les remorqueurs et l'équipement d'intervention d'urgence, suivie de la mise hors service et de la démolition du poste d'amarrage actuel.

Après l'agrandissement, il est prévu que le terminal maritime de Westridge serait en mesure de répondre aux besoins d'un maximum de 34 navires de classe Aframax par mois.

- Les emprises existantes de Trans Mountain seront utilisées sur environ 73 % du tracé du pipeline, 16 % du tracé suivra d'autres infrastructures linéaires comme des lignes de télécommunication, des lignes de transport d'électricité ou des autoroutes et de nouvelles emprises seront utilisées sur 11 % du tracé.
- Lorsqu'elle serait en service, la « conduite 1 », d'un diamètre de 24 pouces pour la majeure partie, transporterait des produits raffinés, du pétrole brut synthétique et du pétrole brut léger et elle aurait la capacité de transporter du pétrole brut lourd; la « conduite 2 », d'un diamètre de 36 pouces pour la majeure partie, transporterait du pétrole lourd et elle aurait la capacité de transporter du pétrole brut léger.

Le 22 août 2019, après des retards dans l'obtention des autorisations réglementaires, les travaux de construction ont repris à l'égard du PARTM. Les entrepreneurs en construction ont été déployés et les travaux de construction sur le réseau ont repris, y compris au terminal de Burnaby, au terminal maritime de Westridge et en Alberta.

Le 4 février 2020, la Cour d'appel fédérale a rejeté les procédures de contestation de l'approbation du PARTM par le gouvernement fédéral.

Le 2 juillet 2020, la Cour suprême du Canada a rejeté toutes les demandes d'autorisation d'appel du rejet par la Cour d'appel fédérale, le 4 février 2020, des contestations de l'approbation du PARTM par le gouvernement fédéral.

Des progrès importants ont été réalisés à l'égard de la construction du PARTM en 2021, en dépit de divers enjeux, dont la COVID-19 et des incidents majeurs touchant la sécurité. Des travaux de construction sont en cours sur la plus grande partie du tracé du pipeline, aux installations et dans le Lower Mainland, et ils se poursuivent sur le terrain et dans l'eau au terminal maritime de Westridge Marine et au terminal de Burnaby. Les travaux de construction se sont poursuivis aux installations, aux pipelines et aux terminaux de Trans Mountain en respectant tous les protocoles de santé et de sécurité définis par Santé Canada pour la COVID-19. La société a pris des mesures importantes pour assurer la sécurité du personnel, des entrepreneurs et des collectivités en mettant en place des mesures strictes en matière d'équipement de protection individuelle, d'hygiène, de prise de température, de distanciation physique, d'hébergement des travailleurs, de transport, de formation et de surveillance de la gestion.

Étant donné l'étendue et la complexité substantielles de ce projet, la direction a élaboré un plan de projet axé sur l'exécution et qui comprend une série d'initiatives que l'on peut classer généralement en quatre volets clés du PARTM.

1) Stratégie d'exécution

Communiquer clairement les objectifs du PARTM à tous les membres de l'équipe et modifier nos tactiques pour favoriser l'exécution des travaux de construction en toute sécurité, de façon rentable et en temps utile.

- 2) Culture
Mettre l'accent sur le resserrement de la collaboration entre les groupes internes au sein de l'organisation du PARTM et à l'externe avec nos entrepreneurs.
- 3) Gouvernance
Passer en revue les pratiques et les documents de gouvernance qui régissent le PARTM et les actualiser pour rendre compte de l'état actuel du projet.
- 4) Suivi de la performance
Élargir le suivi pour englober la performance au chapitre des coûts et des risques, de même que l'avancement.

Les paramètres économiques du PARTM génèrent des rendements attrayants et conformes aux taux de rendement prévus autorisés par l'autorité de réglementation de Trans Mountain. Le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements (le « BAIIA ») ajusté devrait atteindre plus de 1,7 milliard de dollars pour la première année d'exploitation complète du PARTM, montant qui devrait augmenter d'année en année. Ces projections sont soutenues par des engagements contractuels à long terme (15 ans et 20 ans) visant 80 % de la capacité de 890 000 barils par jour du réseau.

Structure de droits liée au contrat de service du PARTM

Dans le cadre du PARTM, la conception des droits et du modèle de produits afférente aux services de transport sur le réseau agrandi fait l'objet d'un changement fondamental en ce sens que les droits fixés pour la première année sont calculés en fonction des exigences énoncées dans les ententes de service de transport négociées avec les expéditeurs sous contrat. Ces ententes de service de transport portent sur l'engagement que prend chacun des expéditeurs conformément aux exigences en matière de service de transport, tels que l'engagement relatif au volume mensuel, le lieu de livraison et le type de pétrole brut (léger ou lourd).

Droits du PARTM

Les droits sont constitués de deux éléments, soit une composante fixe et une composante variable. La composante fixe des droits correspond au montant que doit payer un expéditeur sous contrat conformément à son engagement relatif au volume mensuel. La composante variable des droits tient compte du recouvrement de frais, comme les coûts de l'électricité, imposés aux expéditeurs en fonction de leur utilisation du pipeline. Les coûts de l'électricité sont recouverts dans la composante variable des droits alors que tous les autres coûts d'exploitation sont pris en compte dans la composante fixe. Environ 80 % de la capacité de 890 000 barils par jour a fait l'objet d'accords passés avec les expéditeurs, dont une proportion de plus de 93 % pour une période de 20 ans. La note de crédit de la plupart des expéditeurs est de première qualité ou presque. Les expéditeurs peuvent se prévaloir d'une réduction s'ils sont sous contrat pour une période de 20 ans (réduction de 10 % des droits) ou s'ils s'engagent à acheminer de grands volumes (réduction de 7,5 % des droits).

La composante fixe des droits sera ajustée en fonction de la date de mise en service du PARTM selon la variation de certains coûts non plafonnés (c.-à-d. les coûts imputés aux expéditeurs) à un taux de 0,07 \$ par tranche de 100 millions de dollars. Dans les catégories des coûts non plafonnés, on retrouve ce qui suit :

- 1) Coûts d'acquisition de terrains et d'emprises pour le tronçon 7 (région du Lower Mainland en Colombie-Britannique).
- 2) Acquisition de matériaux liés aux conduites.
- 3) Travaux de construction de pipelines du tronçon 5B (région montagneuse).
- 4) Travaux de construction de pipelines du tronçon 7 (région du Lower Mainland), dont le tunnel du mont Burnaby.
- 5) Coûts de mesures d'accommodement payables à des communautés autochtones jusqu'à la date de mise en service inclusivement.
- 6) Accords d'investissement destiné aux communautés.

Les coûts résiduels du projet se classent dans la catégorie des coûts plafonnés et ils sont recouverts conformément à une base tarifaire convenue en 2017. La composante fixe des droits déterminés pour la première année d'une entente de service de transport relativement au réseau agrandi augmente de 2,5 % par année sur la durée des ententes en question, sans aucun lien avec les mesures économiques générales de lutte contre l'inflation.

Dans le cadre des négociations commerciales afférentes au projet, il a été convenu que la moitié des produits au comptant générés par les volumes acheminés excédant 85 % de la capacité des pipelines serait partagée entre les expéditeurs. La quote-part de ce montant revenant aux expéditeurs leur sera retournée puis portée au crédit de la composante variable des droits. Par ailleurs, Trans Mountain a également négocié une entente avec la province de la Colombie-Britannique selon laquelle Trans Mountain partagera avec cette province un montant oscillant entre un minimum de 0,5 milliard de dollars et un maximum de 1,0 milliard de dollars, en fonction des volumes au comptant, sur une période de 20 ans. Le mécanisme de partage fait partie des modalités des contrats conclus avec les expéditeurs et du contrat avec la Colombie-Britannique, qui ont dans les deux cas été signés bien avant l'acquisition de Trans Mountain par le gouvernement du Canada.

La composante variable des droits comprend des coûts transférables qui feront l'objet d'un rapprochement chaque année. Les coûts devant être transférés dans les droits variables sont les suivants :

- Coûts de l'électricité.
- Coûts d'abandon de pipeline.
- Quote-part des produits au comptant non visés par des contrats revenant à l'expéditeur, le cas échéant.
- Coûts de mesures d'accommodement payables à des communautés autochtones suivant le début de la mise en service.
- Émission de gaz à effet de serre – mesures de compensation liées aux activités de construction du PARTM.
- Autres coûts prévus au contrat.

Questions environnementales, sociales et de gouvernance

En juillet 2021, nous avons publié notre premier rapport sur les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (« ESG ») qui présente notre performance à cet égard au cours des deux derniers exercices et décrit plus en détail les pratiques ci-dessous.

Environnement

Nous nous sommes dotés 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 ce qui concerne le pipeline étendu, nous installons une nouvelle technologie qui place un câble à fibre optique à l'extérieur de la canalisation sur sa longueur et qui peut nous aider à localiser l'emplacement d'une fuite présumée. En cas d'incident, nous utilisons le système de commandement des interventions (SCI), reconnu internationalement, pour gérer nos interventions d'urgence. Nous disposons de plans d'intervention d'urgence et de notre propre matériel pour les interventions d'urgence sur le pipeline, les stations de pompage et le terminal maritime de Westridge. Bien que les émissions de gaz à effet de serre associées à l'exploitation d'un pipeline soient relativement faibles, nous fixerons des cibles de réduction et de compensation de ses émissions de niveau 1 et de niveau 2 d'ici 2050. Cette cible soutient l'objectif du gouvernement du Canada d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Dans le cadre de l'exécution du PARTM, nous avons recours à un éventail de pratiques et de technologies environnementales de pointe. Nous avons évalué et cherchons à réduire au minimum les répercussions des activités de construction sur la terre, l'eau et l'air, en tenant compte des connaissances traditionnelles et des ressources patrimoniales. La construction du PARTM générera des émissions provenant principalement des mouvements des véhicules et du matériel. Dans le cadre du processus d'obtention des approbations réglementaires, nous nous sommes engagés à compenser ces émissions liées aux travaux de construction (voir le texte portant sur Synergraze à la page 7). Nous avons commencé à évaluer les risques liés aux changements climatiques, soit les risques physiques et les risques de transition (c.-à-d. les risques liés à la transition à une économie à faibles émissions de carbone). 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. La taxe sur le carbone et la diminution de la demande de pétrole sont pour nous deux risques importants liés à la transition. La taxe sur le carbone peut avoir une incidence indirecte sur nous puisqu'elle peut rendre la production pétrolière et gazière canadienne plus coûteuse, tandis que les variations de la demande de pétrole peuvent éventuellement avoir des répercussions plus directes. Nous avons toutefois conclu avec nos expéditeurs plusieurs contrats d'achat ferme à long terme, dont la durée est de 15 à 20 ans, ce qui nous rend plus résilients face à ces répercussions.

Responsabilité sociale

Conformément à notre mandat d'exercer nos activités de manière à respecter l'engagement du Canada à promouvoir la réconciliation économique avec les peuples autochtones, nous nous efforçons de trouver des façons d'ouvrir des possibilités pour les peuples autochtones. Nous tâchons aussi de générer des retombées positives qui perdureront au-delà du projet d'agrandissement et feront en sorte que les collectivités autochtones seront dans une position plus enviable que lorsque nous sommes entrés en contact avec elles pour la première fois. Nous cherchons à nous engager d'une manière significative avec les Autochtones et leurs collectivités, en adaptant notre engagement afin de respecter les divers besoins, principes de gouvernance et protocoles de chaque population.

Nous avons établi et entretenu des relations avec les propriétaires fonciers le long du tracé du pipeline existant. Nous attachons une grande importance à ces interactions continues et savons que l'exploitation sécuritaire de notre pipeline dépend chaque jour de ces relations. Notre principal objectif est de traiter chaque propriétaire foncier de manière juste et équitable. De plus, nous investissons dans les collectivités où nous exerçons nos activités afin de favoriser le bien-être économique et social dans le but de laisser un legs positif aux collectivités environnantes.

Nous nous soucions de la sécurité et du bien-être de nos employés, mais aussi de la sécurité des autres membres de la collectivité et de l'environnement. C'est pourquoi nous nous sommes dotés de règles et de pratiques rigoureuses en matière de sécurité et d'attentes élevées à l'égard de nos entrepreneurs, et nous nous efforçons toujours d'améliorer nos pratiques de sécurité.

Gouvernance

Une bonne gouvernance d'entreprise est au cœur de l'atteinte d'un succès durable et de la création d'avantages à long terme pour toutes nos parties prenantes.

CTM est gérée par une équipe de dirigeants chevronnés située à Calgary et dirigée par le président et chef de la direction, lequel relève du conseil d'administration. Le conseil d'administration compte 12 membres nommés par la CDEV, dont 11, notamment le président, sont considérés comme indépendants. Le conseil jouit d'une autorité étendue sur la gouvernance d'entreprise et sur la stratégie et nomme plusieurs comités qui sont chargés de superviser des domaines spécialisés précis. Ces comités comprennent le comité des ressources humaines, de la rémunération, des mises en candidature et de gouvernance, qui surveille et approuve la rémunération de la haute direction, le comité d'audit, qui nomme l'auditeur externe commun et qui supervise la communication de l'information financière et les questions de comptabilité, le comité de l'environnement et de la santé et sécurité, qui surveille la protection environnementale et les questions liées à la santé et à la sécurité ainsi que le comité de surveillance du projet d'agrandissement qui supervise le PARTM. En 2020, un comité spécial du conseil d'administration a été mis sur pied pour superviser les mesures prises par CTM pour faire face à la pandémie de COVID-19. En septembre 2021, les questions relatives à la pandémie de COVID-19 ont été transférées au comité de l'environnement et de la santé et sécurité.

Les communications avec la CDEV s'appuient sur le plan d'entreprise et le résumé du plan d'entreprise, sur les rapports annuels et trimestriels ainsi que sur les réunions exceptionnelles, au besoin. La haute direction de la CDEV collabore étroitement avec la haute direction de CTM sur la plupart des questions stratégiques en soutien au conseil d'administration de CTM. Quant à la CDEV, elle relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Finances.

La composition actuelle du conseil d'administration et de l'équipe de direction de CTM est décrite à l'annexe 1.

Cibles de rendement et objectifs

Voici les principales cibles de rendement de CTM pour les cinq prochaines années :

- Assurer l'exploitation d'une manière sécuritaire, conforme à la réglementation et commercialement viable du réseau pipeline Trans Mountain.
- Achever la construction liée au PARTM d'une manière sécuritaire, conforme à la réglementation et commercialement viable, et mettre en service les actifs construits.
- Étudier les occasions d'optimisation et d'agrandissement potentielles du réseau actuel Trans Mountain.
- Exécuter un plan de préparation des activités visant la transition et l'intégration harmonieuses des actifs liés à l'agrandissement dans les activités en cours du réseau pipeline Trans Mountain.
- Préserver une réputation fondée sur l'éthique, et respecter les exigences pertinentes auxquelles est soumise une société d'État.
- Établir et mettre en œuvre un plan pour réduire à néant ses émissions de niveau 1 et de niveau 2 d'ici 2050, conformément à l'engagement du Canada selon l'Accord de Paris.
- Promouvoir la réconciliation économique avec les communautés autochtones et ouvrir davantage de possibilités pour celles-ci.
- Exploiter le réseau de pipelines pendant une période de changements et de grande intensité des travaux et assurer la continuité de l'exploitation dans le cadre de toute structure de propriété ultérieure.
- Maintenir un lieu de travail diversifié, inclusif et accessible.

Risques

CTM est assujettie à des risques qui pourraient occasionner des coûts supplémentaires, se répercuter sur les activités, créer des retards dans l'exécution des travaux de construction ou porter atteinte à la réputation, notamment en ce qui a trait aux points suivants :

- L'évolution de la situation du marché, les prix des marchandises, le contexte politique, les épidémies ou les pandémies sévères et la conjoncture économique au Canada et à l'échelle mondiale.
- La survenance d'un incident majeur ayant une incidence sur la sécurité du public, et du personnel et sur la protection de l'environnement, et découlant de l'exécution des travaux de construction, des activités ou de dommages causés par des tiers.
- Les aléas naturels et environnementaux ayant des répercussions sur l'exécution des travaux de construction ou sur les activités.
- Les manifestations ou les mouvements de protestations ayant des répercussions sur l'exécution des travaux de construction ou sur les activités.
- La réception en temps opportun des permis et l'accès aux terres ayant des répercussions sur l'exécution des travaux de construction.
- Les décisions et les résultats de nature réglementaire et juridique, ainsi que les éventuelles modifications des lois et règlements ayant une incidence sur l'exécution des travaux de construction ou sur les activités courantes.
- Les contrôles inadéquats à l'égard de la surveillance des entrepreneurs ayant des répercussions sur l'exécution des travaux de construction ou sur les activités.
- Les contrôles inadéquats entraînant des infractions à la loi, des fraudes ou une augmentation des coûts.
- Le fait d'attirer et de maintenir en poste une main-d'œuvre compétente.
- La performance et le risque de crédit de nos contreparties.
- Une atteinte à la cybersécurité ou une violation de la confidentialité entraînant des répercussions sur les activités ou une atteinte à la réputation.

CTM gère ces risques au moyen d'une série de politiques et de procédures, d'activités de suivi opérationnel et d'entretien, d'assurances et d'autres ententes contractuelles, et de consultations avec des experts internes et externes.

CTM a promulgué un arrêt volontaire des travaux pour des raisons de sécurité à l'échelle du projet à compter du 18 décembre 2020. L'arrêt des travaux pour des raisons de sécurité a été l'occasion pour CTM d'engager le dialogue avec ses entrepreneurs, leur personnel et les membres du personnel de CTM. CTM et ses entrepreneurs ont repris les travaux de construction en mars 2021 après avoir posé les gestes exigés et approuvés par CTM avant la reprise des travaux. Au cours de cet arrêt, CTM s'est assurée que tous les systèmes de gestion de la sécurité étaient en place, y compris les protocoles liés à la COVID-19, pour garantir que chacun retourne au travail dans de bonnes conditions de sécurité. CTM continue de se concentrer sur la sécurité de sa main-d'œuvre.

CTM maintient un programme d'assurance afin de s'assurer que les coûts éventuels découlant d'incidents liés à la gestion et à l'exploitation de l'entreprise et des biens matériels peuvent être

recouverts. Le programme d'assurance offre une couverture pour les dommages matériels, les pertes d'exploitation et divers types de responsabilités. Le PARTM est assuré de façon distincte.

La Régie exige que TMPL conserve des ressources financières de 1 milliard de dollars. TMPL respecte ces exigences en maintenant une couverture d'au moins 500 millions de dollars canadiens en responsabilité civile et une ligne de crédit de 500 millions de dollars canadiens auprès de Financière TMP.

Aperçu financier

CTM prépare ses états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (les « PCGR des États-Unis ») et applique les exigences du Topic 980 de *l'Accounting Standards Codification intitulé Regulated Operations* (l'« ASC 980 »). Ainsi, CTM comptabilise certains produits, charges et actifs et passifs réglementaires pour tenir compte des incidences économiques de la réglementation des tarifs. La comptabilisation de ces éléments peut différer de ce qui est prévu par les PCGR des États-Unis pour les entreprises qui ne sont pas à tarifs réglementés. CTM est assujettie, par règlement, à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Il est à noter que, dans le plan de la CDEV, tous les résultats financiers sont convertis conformément aux Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») qui constituent le référentiel en vertu duquel la CDEV fait rapport au gouvernement. Dans le plan de la CDEV, les données financières de CTM ont été converties conformément aux IFRS.

Chiffres réels de 2021

TMPL a transporté environ 299 000 barils par jour, dont approximativement 189 000 barils par jour dans le réseau de Puget vers l'État de Washington. Les mouvements sur Puget sont influencés par les écarts de prix en vigueur entre le pétrole lourd et le pétrole léger. De manière générale, plus l'écart est grand (c'est-à-dire plus le prix du baril de pétrole lourd est faible), plus il y a de pression sur la capacité des quais et moins il y a d'espace disponible pour les barils légers provenant de Puget.

En novembre et en décembre, les pluies abondantes et les conditions météorologiques extrêmes, lesquelles ont occasionné d'importantes inondations en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, ont eu une incidence sur la performance globale du réseau. Par mesure de précaution, la canalisation principale a été fermée le 14 novembre et, le 5 décembre, les activités d'exploitation ont redémarré en toute sécurité avec une capacité réduite. La canalisation principale a fonctionné à capacité réduite jusqu'au 14 janvier 2022, date à laquelle la pleine capacité a été rétablie. La majeure partie des coûts liés aux mesures prises par Trans Mountain pour contrer les inondations devraient être recouverts des expéditeurs, de l'assurance ou de tiers. L'incidence des inondations sur l'exécution du TMEP est en cours d'évaluation.

Le total du BAIIA de CTM s'est élevé à 181 millions de dollars, ce qui, de manière générale, est conforme au montant de 182 millions de dollars figurant au budget de 2021, malgré les inondations survenues au quatrième trimestre.

Les dépenses d'investissement non liées au PARTM pour 2021 se sont chiffrées à 90 millions de dollars, compte tenu de dépenses d'investissement de 24 millions de dollars liées aux inondations. Pour ce qui est du PARTM, les dépenses de 2021 se sont élevées à 5,6 milliards de dollars, y compris une PFUPC de 0,6 milliard de dollars, compte tenu des activités de construction au terminal maritime de Westridge, au terminal de Burnaby, au terminal d'Edmonton et aux tronçons de pipeline en Alberta et en Colombie-Britannique.

Plan annuel de 2022 modifié

En 2022, le réseau de TMPL devrait transporter environ 317 000 barils par jour, dont approximativement 197 000 barils par jour dans le réseau de Puget vers l'État de Washington.

Le total du BAIIA de CTM devrait s'élever à environ 180 millions de dollars, soit environ 1 million de dollars de moins que le montant réel de 181 millions de dollars pour 2021, en raison principalement de l'accroissement des coûts liés à la main-d'œuvre de Trans Mountain et des frais administratifs liés au plan de préparation des activités engagés en vue de la mise en service du PARTM.

Les dépenses d'investissement non liées au PARTM devraient totaliser environ 95 millions de dollars en 2022, dont une tranche d'environ 29 millions de dollars est destinée à des éléments de conformité, notamment l'installation d'un réseau de fibre optique le long du pipeline. Une tranche d'environ 23 millions de dollars est destinée à l'atténuation des risques liés aux aléas naturels et à la préservation de l'intégrité du réseau. Un montant d'environ 18 millions de dollars devrait être consacré à des projets d'investissement qui créent des synergies avec la construction du PARTM ou qui sont associés à la préparation des activités postérieures à la mise en service du PARTM. Un montant d'environ 11 millions de dollars devrait être consacré à l'infrastructure de TI et aux applications informatiques. La tranche restante de 14 millions de dollars vise l'efficacité et la fiabilité du réseau de pipelines, les occasions de croissance et de raccordement, et les projets liés à la sécurité et aux interventions d'urgence.

En ce qui a trait au PARTM, des dépenses d'environ 6,8 milliards de dollars, y compris une provision pour les fonds utilisés pendant la construction de 1,0 milliard de dollars, devraient être engagées en 2022 à l'égard des travaux de construction de l'ensemble des tronçons du pipeline et des terminaux.

Période allant de 2022 à 2026

Les hypothèses concernant les activités d'exploitation de CTM demeurent inchangées jusqu'en 2022, peu de variations importantes étant prévues. CTM s'attend à ce que la mise en service commerciale du PARTM se fasse le 31 décembre 2023 au plus tard et que les coûts totaux atteignent 21,4 milliards de dollars. Lorsque le PARTM sera achevé, les produits tirés du transport augmenteront en raison de la hausse de la capacité du pipeline, qui sera portée à 890 000 barils par jour, et d'une nouvelle structure de droits liée aux nouvelles ententes de services de transport qui ont été négociées avec les expéditeurs relativement au PARTM. Trans Mountain prévoit un débit d'environ 851 500 b/j pour la première année complète d'exploitation du réseau agrandi. CTM estime que le BAIIA s'élèvera à plus de 1,7 milliard de dollars pour la première année complète d'exploitation du réseau pipelinier agrandi.

CTM continue de rechercher des occasions d'améliorer, d'optimiser et d'étendre ses activités, ce qui peut inclure l'amélioration de la productibilité du réseau de Puget, l'exploitation optimale des droits de passage et des systèmes de communication de notre réseau de pipelines, ainsi que des mesures de compensation des gaz à effet de serre liés à la construction; toutefois, l'incidence financière de telles occasions n'est pas prise en compte dans le présent plan d'entreprise.

L'annexe 2 présente les états financiers pro forma pour les modifications au plan d'entreprise de 2022 à 2026.

Annexe 1 : Gouvernance d'entreprise

Au 4 avril 2022, le conseil d'administration et les comités de CTM se présentaient comme suit :

Conseil d'administration

William Downe (président du conseil d'administration)
Harold Calla
Brian Ferguson
Carol Anne Hilton
Patricia Koval
H. Stanley Marshall
Marie-José Nadeau
Michael Sabia
Sandra Stash
Stephen Swaffield
Elizabeth Wademan

Comité de surveillance du projet d'agrandissement (SPA)

Stanley Marshall (président du comité)
Brian Ferguson
Carol Anne Hilton
Sandra Stash
Stephen Swaffield

Comité d'audit

Brian Ferguson (président du comité)
Harold Calla
Patricia Koval
Michael Sabia

Comité de l'environnement et de la santé et sécurité (ESS)⁶

Sandra Stash (présidente du comité)
Brian Ferguson
Stephen Swaffield

Comité des ressources humaines, de la rémunération, des mises en candidature et de la gouvernance (RHRMCG)

Marie-José Nadeau (présidente du comité)
Carol Anne Hilton
Patricia Koval

Le président du conseil d'administration, M. W. Downe, siège d'office à tous les comités.

⁶ Le 1^{er} septembre 2021, le conseil d'administration a dissous le comité de la COVID-19. Les responsabilités de ce comité et les affaires qui en relevaient sont maintenant assumées et réglées par le comité de l'environnement et de la santé et sécurité.



L'équipe de direction de CTM se présente comme suit :

Rob Van Wallegem	Président (intérimaire) et dirigeant principal des juridiques
Michael Davies	Dirigeant principal des opérations
Mark Maki	Dirigeant principal des finances
Corey Goulet	Vice-président directeur du PARTM, Exécution
Amerigo Silvestri	Vice-président directeur du PARTM, Services de soutien et intégration
Paul Huddleston	Vice-président, Services d'Ingénierie et techniques
Heather Mark	Vice-présidente, Finances
Maureen Neufeldt	Vice-présidente, Ressources humaines et Technologie
Norm Rinne	Vice-président, développement des affaires
Scott Stoness	Vice-président, réglementation et conformité
Siobhan Vinish	Vice-présidente, Affaires publiques

Annexe 2 : États financiers

Corporation Trans Mountain
États de la situation financière consolidés modifiés pro forma
Du 31 décembre 2022 au 31 décembre 2026
En milliers de dollars canadiens

	Chiffres réels 2021	Modification 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Actifs						
Actifs courants						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	115 740	252 446	224 786	150 210	160 635	261 272
Liquidités soumises à des restrictions	—	—	—	—	—	—
Débiteurs	87 262	38 683	39 491	187 443	193 322	198 166
Autres actifs courants	61 549	41 549	21 549	21 549	21 549	21 549
Total des actifs courants	264 551	332 679	285 826	359 203	375 506	480 987
Immobilisations corporelles	14 562 231	21 352 893	24 227 672	23 674 950	23 121 594	22 569 338
Actif au titre du droit d'utilisation	108 786	50 213	38 466	38 466	38 466	38 466
Actifs réglementaires	85 444	133 562	176 362	141 185	106 008	70 831
Goodwill	888 098	888 098	888 098	888 098	888 098	888 098
Placements soumis à des restrictions	96 263	111 261	126 608	153 536	181 091	209 288
Liquidités soumises à des restrictions	72 761	72 761	72 761	72 761	72 761	72 761
Montants différés et autres actifs	210 288	210 288	60 142	60 142	60 142	60 142
Total des actifs	16 288 422	23 151 755	25 875 936	25 388 341	24 843 666	24 389 912
Passifs et capitaux propres						
Passifs courants						
Créditeurs	887 187	878 701	411 350	51 637	54 790	56 327
Passifs réglementaires	81 818	75 237	5 262	5 262	5 262	5 262
Autres passifs courants	71 893	89 405	336 445	71 445	71 445	71 445
Total des passifs courants	1 040 898	1 043 342	753 058	128 344	131 497	133 034
Dette à long terme	7 552 600	12 592 350	15 212 350	14 962 350	13 962 350	12 962 350
Impôt sur le résultat différé	729 570	883 197	976 270	1 064 697	1 168 941	1 295 745
Passifs réglementaires	100 026	115 024	130 371	157 299	184 854	213 051
Prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	74 637	74 637	74 637	74 637	74 637	74 637
Obligation locative	56 207	44 460	44 460	44 460	44 460	44 460
Autres crédits différés	10 240	10 240	10 240	10 240	10 240	10 240
Total des passifs	9 564 178	14 763 250	17 201 387	16 442 027	15 576 979	14 733 517
Capitaux propres	6 724 244	8 388 505	8 674 549	8 946 313	9 266 687	9 656 395
Total des passifs et des capitaux propres	16 288 422	23 151 755	25 875 936	25 388 341	24 843 666	24 389 912

Corporation Trans Mountain
États du résultat net et du résultat global consolidés modifiés pro forma
Pour les exercices clos du 31 décembre 2022 au 31 décembre 2026
En milliers de dollars canadiens

	Chiffres réels 2021	Modification 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Produits						
Produits tirés du transport	376 945	396 283	408 243	2 193 297	2 264 099	2 322 535
Produits locatifs	63 619	65 537	64 017	54 363	54 071	53 733
Autres produits	2 580	2 381	1 628	1 660	1 693	1 727
	443 144	464 201	473 888	2 249 320	2 319 863	2 377 995
Charges						
Coûts d'exploitation des pipelines	140 732	154 908	158 090	338 964	368 051	373 420
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	102 374	106 879	107 810	594 194	595 932	595 932
Salaires et avantages du personnel	79 208	84 208	87 695	109 084	113 447	117 985
Taxes et impôts, autres que l'impôt sur le résultat	33 789	37 829	38 234	73 565	75 772	78 046
Charges administratives	8 195	7 656	8 142	15 088	15 060	19 117
	364 298	391 480	399 971	1 130 895	1 168 262	1 184 500
Bénéfice d'exploitation	78 846	72 721	73 917	1 118 424	1 151 600	1 193 495
Composante capitaux propres de la PFUPC	373 981	653 663	660 567	–	–	–
Charges d'intérêts, déduction faite des coûts de financement de la dette inscrits à l'actif	(87 756)	(146 006)	(355 366)	(758 233)	(726 983)	(676 983)
Autres, montant net	873	2 259	–	–	–	–
(Perte) profit de change	(335)	–	–	–	–	–
Recouvrement (charge) d'impôt	(92 332)	(153 627)	(93 073)	(88 427)	(104 244)	(126 804)
Bénéfice net	273 277	429 011	286 044	271 764	320 374	389 708
BAIIA ajusté	181 220	179 600	181 727	1 712 618	1 747 532	1 789 427
BAIIA du plan d'entreprise de 2022 à 2026		180 890	575 515	1 704 741	1 753 792	1 790 651

Corporation Trans Mountain
Tableaux des flux de trésorerie consolidés modifiés pro forma
Pour les exercices clos du 31 décembre 2022 au 31 décembre 2026
En milliers de dollars canadiens

	Chiffres réels 2021	Modification 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Activités d'exploitation						
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	273 277	429 011	286 044	271 764	320 374	389 708
Éléments sans effet sur la trésorerie						
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	102 374	106 879	107 810	594 194	595 932	595 932
Composante capitaux propres de la provision pour les fonds utilisés pendant la construction	(373 981)	(653 663)	(660 567)	–	–	–
Impôt sur le résultat différé	90 674	153 627	93 073	88 427	104 244	126 804
Variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(78 183)	84 729	(136 651)	(710 562)	60 006	60 067
	14 161	120 582	(310 290)	243 824	1 080 556	1 172 511
Activités d'investissement						
Dépenses d'investissement	(4 950 351)	(6 243 878)	(2 322 022)	(41 472)	(42 576)	(43 676)
Dépenses liées aux logiciels à usage interne	(1 012)	–	–	–	–	–
Acquisitions de placements soumis à des restrictions	(10 237)	(14 998)	(15 347)	(26 927)	(27 555)	(28 198)
	(4 961 600)	(6 258 876)	(2 337 370)	(68 399)	(70 131)	(71 874)
Activités de financement						
Émission (remboursement) de prêts	2 725 250	5 039 750	2 620 000	(250 000)	(1 000 000)	(1 000 000)
Apports en capital	2 229 750	1 235 250	–	–	–	–
	4 955 000	6 275 000	2 620 000	(250 000)	(1 000 000)	(1 000 000)
Incidence des opérations de change sur les soldes de trésorerie	749	–	–	–	–	–
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des liquidités soumises à des restrictions	8 310	136 706	(27 660)	(74 576)	10 425	100 637
Trésorerie et liquidités soumises à des restrictions, à l'ouverture de la période	180 191	188 501	325 207	297 547	222 971	233 396
Trésorerie et liquidités soumises à des restrictions, à la clôture de la période	188 501	325 207	297 547	222 971	233 396	334 033
Trésorerie, à l'ouverture de la période	104 454	115 740	252 446	224 786	150 210	160 635
Liquidités soumises à des restrictions, à l'ouverture de la période	75 737	72 761	72 761	72 761	72 761	72 761
Trésorerie et liquidités soumises à des restrictions, à l'ouverture de la période	180 191	188 501	325 207	297 547	222 971	233 396
Trésorerie, à la clôture de la période	115 740	252 446	224 786	150 210	160 635	261 272
Liquidités soumises à des restrictions, à la clôture de la période	72 761	72 761	72 761	72 761	72 761	72 761
Trésorerie et liquidités soumises à des restrictions, à la clôture de la période	188 501	325 207	297 547	222 971	233 396	334 033

Annexe 3 : Plan d'emprunt

À l'heure actuelle, CTM a une entente de financement avec Financière Canada TMP Ltée. Le financement consenti aux termes de cette entente est traité comme un financement sous forme d'emprunts à 55 % et comme un financement sous forme de capitaux propres à 45 %. La dette porte intérêt au taux de 5 %.

CTM a emprunté 2,5 milliards de dollars pour financer l'acquisition de Trans Mountain. Pour 2022, il est prévu que les entrées de trésorerie liées à l'exploitation satisfassent aux besoins de l'exploitation et assurent le financement du programme d'investissement non lié au PARTM.

CTM a modifié le présent plan d'entreprise de 2022 à 2026 pour mettre en place le financement par des tiers. Les présentes modifications visent à obtenir l'autorisation permettant à CTM d'emprunter, au moyen d'une combinaison d'emprunts bancaires et d'émissions de papier commercial, d'acceptations bancaires, d'obligations, de billets et de débentures, renouvelables ou à terme.

Le financement par des tiers accordé à CTM peut prendre différentes formes, notamment des prêts bancaires, des facilités de crédit, des prêts bancaires à terme, des émissions de papier commercial, des acceptations bancaires, des émissions d'obligations billets, débentures et/ou opérations de couverture associées, qui ont des durées et des modalités différentes, et qui sont libellés en dollars canadiens ou en dollars américains, et qui peuvent tous être modifiés ou refinancés par CTM au fur et à mesure que la fin des travaux du PARTM se rapproche. Les décisions de CTM à cet égard seront fondées sur des paramètres tels que la rapidité d'obtention du financement, les coûts financiers, les répercussions sur un éventuel dessaisissement, le montant du financement par des tiers et la capacité du marché à fournir ce type de financement à CTM. Compte tenu du risque qui subsiste pour achever le PARTM, le gouvernement devra garantir le financement par des tiers. Toutefois, la portée et les conditions de ces garanties pourraient être modifiées de temps à autre pour les harmoniser avec celles du financement par des tiers. Il est prévu que les garanties de prêt du gouvernement soient administrées au nom du gouvernement du Canada par EDC au moyen du Compte du Canada.

Corporation Trans Mountain
Tableaux complémentaires pro forma
Plan de financement sous forme d'emprunts

		Chiffres réels 2021	Modification 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
Entente de financement							
Solde d'ouverture		4 220 000	9 175 000	10 325 000	–	–	–
Demande de financement		4 955 000	1 150 000	–	–	–	–
Solde de clôture		9 175 000	10 325 000	10 325 000	–	–	–
Limite maximale de financement (LMF)		11 200 000	11 200 000	11 200 000	–	–	–
Apport en capital	45 %	2 229 750	1 235 250	–	–	–	–
Financement de la dette							
Facilité de construction							
Solde d'ouverture		2 321 000	5 046 250	4 961 000	4 961 000	4 711 000	3 711 000
Prélèvement (remboursement)	55 %	2 725 250	(85 250)	–	(250 000)	(1 000 000)	(1 000 000)
Solde de clôture		5 046 250	4 961 000	4 961 000	4 711 000	3 711 000	2 711 000
Limite de la facilité de construction (LMF x 55 %)		6 160 000	6 160 000	6 160 000	5 910 000	4 910 000	3 910 000
Facilité d'acquisition							
Solde d'ouverture		2 506 350	2 506 350	2 506 350	2 506 350	2 506 350	2 506 350
Prélèvement (remboursement)		–	–	–	–	–	–
Solde de clôture		2 506 350	2 506 350	2 506 350	2 506 350	2 506 350	2 506 350
Facilité bancaire							
Solde d'ouverture		–	–	5 125 000	7 745 000	7 745 000	7 745 000
Prélèvement (remboursement)		–	5 125 000	2 620 000	–	–	–
Solde de clôture		–	5 125 000	7 745 000	7 745 000	7 745 000	7 745 000
Limite de la facilité bancaire		–	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000

Une facilité de 500 millions de dollars inutilisée est maintenue pour satisfaire aux exigences de nature financière imposées par la Régie. Une commission d'engagement de 0,30 % est versée sur la facilité au titre des montants non utilisés. Aucun montant ne devrait être prélevé sur cette nouvelle facilité dans le cours normal des activités.

Après la mise en service commerciale du PARTM, CTM présume que les flux de trésorerie excédentaires seront affectés au remboursement de la dette. Les autres possibilités de refinancement susceptibles d'accélérer le remboursement de la dette ou d'abaisser le coût en capital global en prévision d'un changement de propriété n'ont pas été prises en considération dans le présent plan.

Contrats de location

CTM a conclu des contrats de location en vigueur jusqu'en 2022. CTM pourrait conclure de nouveaux contrats de location en 2022 comportant des paiements annuels pouvant atteindre environ 21 millions de dollars, dont une tranche de 7 millions de dollars pour des locaux temporaires qui serviront à réceptionner et à entreposer les matériaux et l'équipement et qui serviront également d'ateliers tout le long du tracé prévu, 2 millions de dollars pour des locaux à bureaux et 12 millions de dollars pour des véhicules requis pour soutenir l'effectif croissant et le matériel des camps. Les engagements financiers au titre de contrats de location ou les contrats de location relatifs au PARTM sont inclus dans les exigences d'emprunt liées au PARTM.

Année	Plan	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Par la suite
	2022	(au 31 déc.) 2022	(au 31 déc.) 2023	(au 31 déc.) 2024	(au 31 déc.) 2025	(au 31 déc.) 2026	
Actifs au titre de droits d'utilisation : terrains (locaux, entrepôts, espaces de fixation, stations de pompage)							
Locaux pour la réception et le stockage des matériaux et de l'équipement et servant également d'ateliers tout au long du pipeline							
Total du passif (en millions de dollars)	6 747 000	3 773 000	-	-	-	-	-
Nombre d'années restantes prévues	1,00	0,63	-	-	-	-	-
Actifs au titre de droits d'utilisation : bâtiments (locaux à bureaux, etc.)							
Surtout des locaux à bureaux – Emplacements divers							
Total du passif (en millions de dollars)	2 120 000	1 324 000	674 000	97 000	-	-	-
Nombre d'années restantes prévues	4,00	1,90	1,01	0,14	-	-	-
Actifs au titre de droits d'utilisation : matériel (location de parcs, camps, matériel de bureau, etc.)							
Matériel divers, dont des véhicules loués au Canada et aux États-Unis, du matériel de bureau comme des imprimantes et du matériel lié à la construction du pipeline							
Total du passif (en millions de dollars)	11 739 000	9 597 000	3 074 000	2 207 000	1 340 000	473 000	-
Nombre d'années restantes prévues	5,00	1,94	1,31	0,94	0,57	0,20	-

Ententes commerciales

CTM a conclu des ententes commerciales et elle pourrait conclure de nouvelles ententes commerciales visant des investissements destinés aux communautés dans le cadre du PARTM. Ces accords d'investissement destinés aux communautés engagent financièrement CTM à fournir des fonds assortis de modalités de paiement pouvant dépasser un an à des administrations municipales ou à des communautés autochtones.