

Présentation de preuves

À : **Comité permanent des ressources naturelles.**
Étude de l'aide fédérale pour diverses industries des ressources naturelles

De : **West Coast Environmental Law Association**

Date : **Le 25 novembre 2022**

En octobre 2022, West Coast Environmental Law a publié un nouveau rapport qui examine en profondeur les dossiers du gouvernement pour révéler que le gouvernement fédéral utilise des formules magiques de comptabilité et des sociétés fictives pour cacher les pertes de Trans Mountain aux Canadiens.

Le rapport, [*Trans Mountain: Compromised viability to cost taxpayers more than \\$17 billion*](#)¹, projette que la ministre des Finances, Chrystia Freeland, se prépare à abandonner jusqu'à 17 milliards de dollars de dette prêtée à Trans Mountain par les contribuables canadiens afin de continuer l'illusion de la viabilité commerciale. Cela équivaldrait à une autre subvention massive à l'industrie pétrolière et gazière.

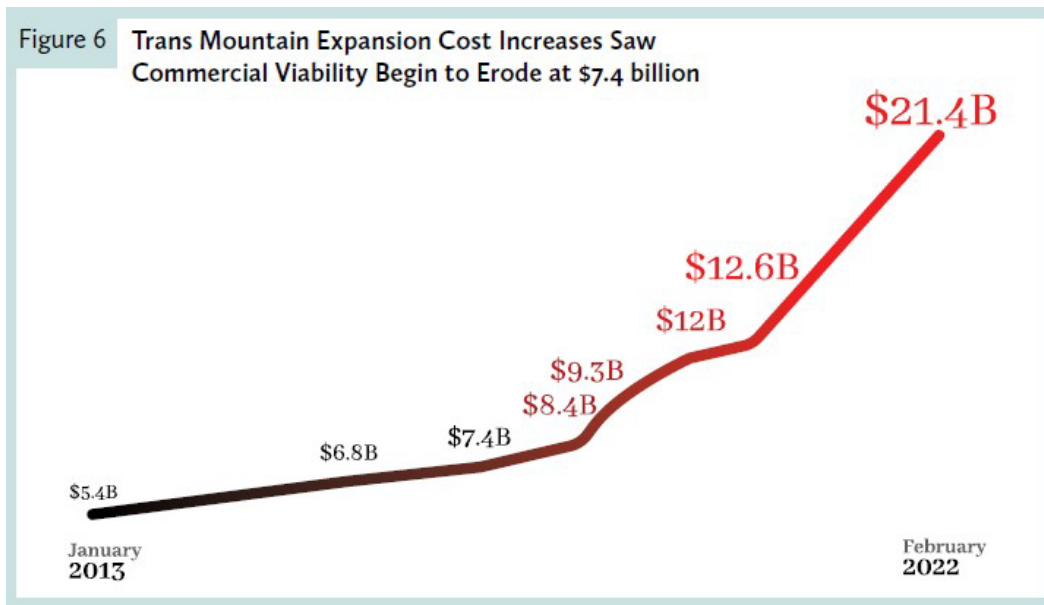
En février 2022, Trans Mountain a annoncé que le coût de construction du projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain s'était élevé à 21,4 milliards de dollars, soit plus du double du coût estimatif lorsque le Canada a acheté l'entreprise à Kinder Morgan en 2018.

En réponse à l'augmentation astronomique des coûts, la ministre des Finances Freeland a déclaré que « *le gouvernement ne dépensera pas de fonds publics supplémentaires pour le projet* » et que « *malgré l'augmentation des estimations des coûts et du délai d'achèvement, le projet demeure viable sur le plan commercial*². »

Ce rapport révèle que les deux revendications sont fausses. En rassemblant les rapports de la Corporation de développement des investissements du Canada (CDEV) et les plans d'entreprise, ainsi que les états financiers des sociétés Trans Mountain, le rapport révèle que la société TMP Finance est utilisée pour cacher les pertes de Trans Mountain en agissant comme société fictive et la ministre des Finances Freeland se prépare à pardonner 17 milliards de dollars dus au public canadien.

¹ Le rapport complet peut être téléchargé ici : <https://wcel.org/publication/trans-mountain-compromised-viability-coût-contribuables-plus-17-milliards>.

² Ministère des Finances Canada, Communiqué de presse, [*Le gouvernement du Canada annonce les prochaines étapes du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain*](#), 18 février 2022.



Trans Mountain utilise sa structure organisationnelle et sa structure du capital pour cacher ses pertes

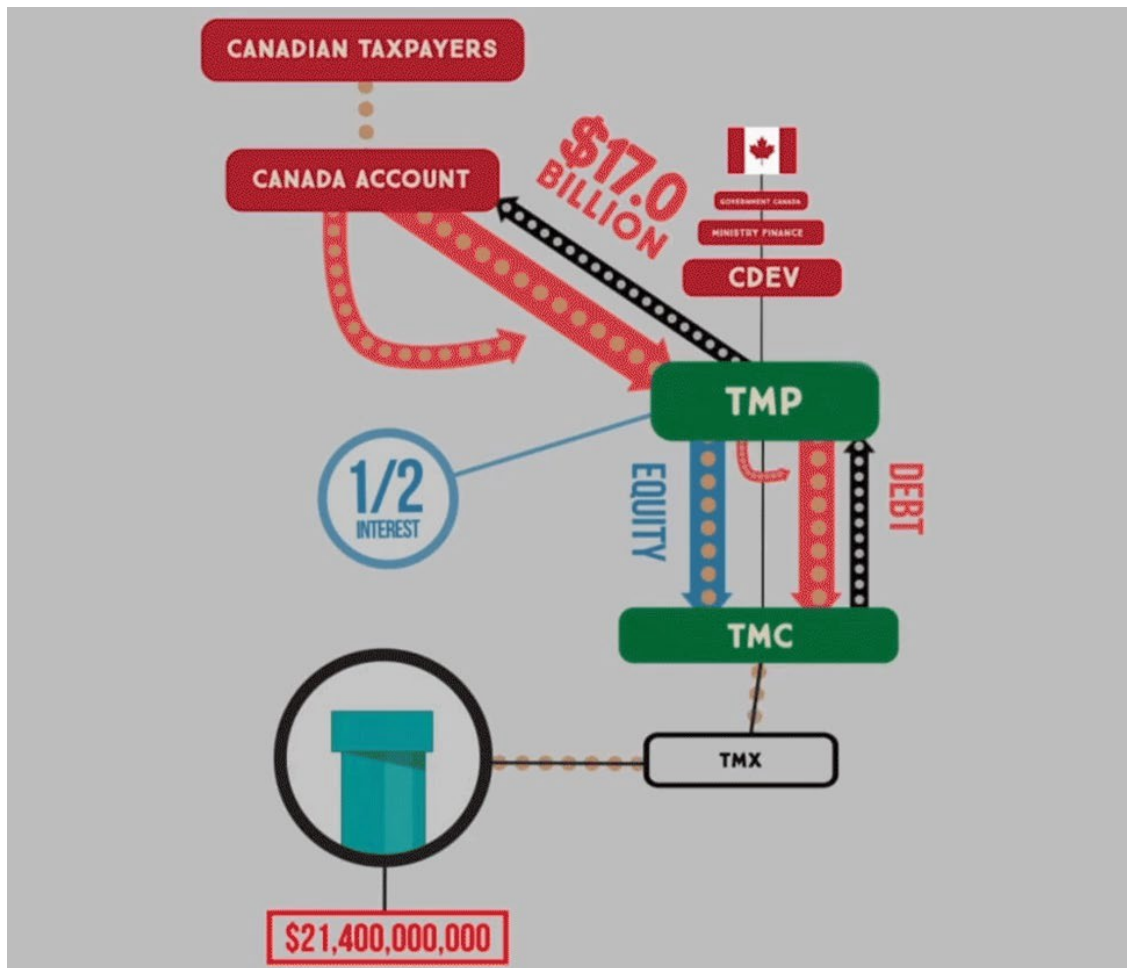
TMP Finance est une société fictive classique. Elle ne possède aucun employé et son conseil

d'administration est composé du personnel de la CDEV. TMP Finance :

- 1) a été mise en place pour cacher les pertes de Trans Mountain et masquer la viabilité compromise du projet d'agrandissement;
- 2) est retenue afin d'offrir un soutien public aux besoins de financement continus de Trans Mountain lorsque les Canadiens ont été informés qu'ils cesseraient;
- 3) sera utilisée à l'avenir pour comptabiliser les radiations de dettes nécessaires pour continuer la façade de rentabilité et de viabilité de Trans Mountain.

Les états financiers de TMP Finance révéleraient la situation financière compromise de Trans Mountain sur le plan commercial, mais ces états financiers n'ont pas été rendus publics. Au lieu de cela, la CDEV consolide le rendement financier de TMP Finance dans ses états trimestriels et annuels, ce qui dissimule en fait le mauvais rendement financier de Trans Mountain. Si la CDEV révélait les résultats de TMP Finance dans des rapports accessibles au public, les états montreraient également que Trans Mountain a subi des pertes continues depuis son achat.

En revanche, la Trans Mountain Corporation (TMC) publie ses états financiers trimestriels et annuels sur son site Web. TMC rapporte les profits. TMC se présente comme rentable parce que TMP Finance prend en charge les pertes de Trans Mountain. Ottawa accomplit ce tour de passe-passe grâce à la structure du capital de TMC.



Le dossier public indique que TMP Finance a emprunté 15,8 milliards de dollars³ du Compte du Canada, principalement financé par les contribuables canadiens, pour financer l'achat et la construction de Trans Mountain en vue de l'agrandissement.

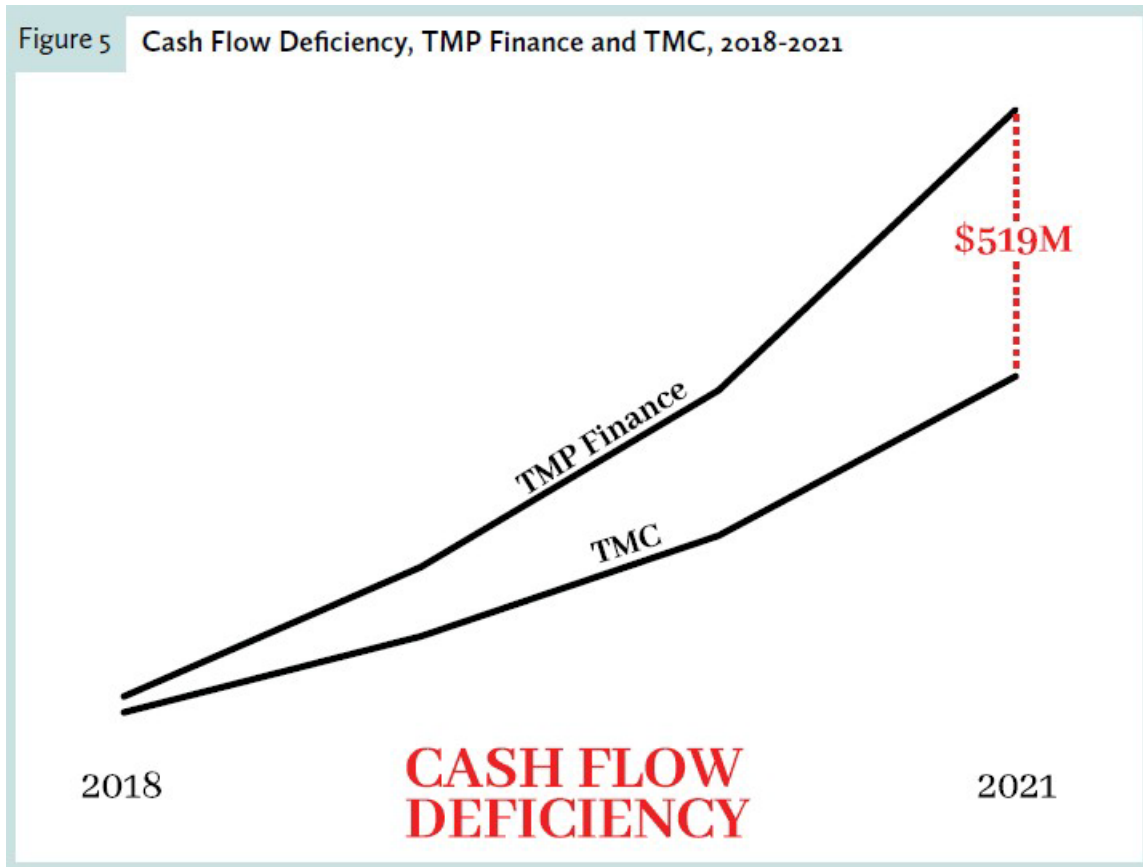
Lorsque TMP Finance a transféré cet argent à Trans Mountain Corporation (TMC) pour effectuer les transactions, elle a eu recours à des formules magiques de comptabilité pour diviser la dette de 100 % en une dette de 55 % et des capitaux propres de 45 %⁴. Par conséquent, TMP Finance ne perçoit des intérêts et doit des intérêts que sur environ la moitié de l'argent emprunté. L'« insuffisance du flux de trésorerie » qui en résulte signifie que TMP Finance empruntera environ 1,2 billion de dollars du Compte

³ CDEV, [États financiers du T2 de 2022](https://www.cdev.gc.ca/wp-content/uploads/2022/08/CDEV-Q2-2022-Quarterly-Report-FinalENG.pdf). Prêts créditeurs de 15,754 milliards de dollars – 4,67 milliards de dollars pour l'acquisition et 11,084 milliards de dollars pour la construction, p. 22, note 10. Le montant supplémentaire de 10 milliards de dollars de la facilité de crédit des banques canadiennes prélevé au besoin s'élève au total à 25,8 milliards de dollars. En date du 30 juin 2022, 2,598 milliards de dollars avaient été prélevés, <https://www.cdev.gc.ca/wp-content/uploads/2022/08/CDEV-Q2-2022-Quarterly-Report-FinalENG.pdf>.

⁴ En échange d'une injection de capitaux propres de 2,1 milliards de dollars pour l'achat de Trans Mountain, TMC a émis 2 064 150 actions ordinaires à 1 000 \$ chacune. [TMC, Rapport financier du T3 de 2018](#) (en anglais), note 16, p. 33. Avec une valeur actualisée nette négative, ces actions n'ont aucune valeur marchande.

du Canada en 2022 et 2023 pour couvrir les intérêts impayés, ce qui porte la dette due aux Canadiens à près de 17 milliards de dollars⁵.

La garantie de prêt offerte par le gouvernement fédéral pour le prêt bancaire syndiqué de 10 milliards de dollars est une autre source de soutien public à Trans Mountain qui pourrait augmenter à mesure que les coûts de construction augmenteront.



La structure tarifaire de 2013 de Trans Mountain est le talon d'Achille de la viabilité du pipeline

Le rapport traite également de la structure tarifaire (ou de péage) de l'agrandissement de Trans Mountain comme le « talon d'Achille » du pipeline.

Les péages, négociés en 2013, limitent le montant que le propriétaire du pipeline peut facturer aux clients de sa compagnie pétrolière pour l'utilisation du pipeline. La viabilité commerciale a commencé à s'éroder lorsque les coûts de construction approchaient les 7,4 milliards de dollars, à ce moment-là, près de 80 % de tous les dépassements de coûts seront absorbés par le propriétaire du pipeline.

Par conséquent, au moins 10 milliards de dollars du coût de construction actuel de 21,4 milliards de dollars ne seront pas récupérés des péages, laissant les propriétaires, le public canadien, payer les pots cassés.

⁵ [Trans Mountain : La viabilité compromise coûtera aux contribuables plus de 17 milliards de dollars](#) (en anglais). Voir p. 8-10.

Les péages créent également un incitatif financier pervers pour dépenser moins en sécurité, en préparation aux déversements et en intégrité des pipelines.

En bref, les péages signifient qu'il est impossible pour Trans Mountain d'être commercialement viable au prix de 21,4 milliards de dollars. Par conséquent, le rapport prévoit que la ministre des Finances Freeland se prépare à utiliser sa capacité de pardonner la dette de 17 milliards de dollars de TMP Finance envers les Canadiens afin de maintenir l'illusion de la viabilité commerciale du pipeline.

Le rapport examine également les diverses analyses de la valeur actualisée des flux de trésorerie sans effet de levier réalisées au fil des ans par Kinder Morgan, TD, BMO et le directeur parlementaire du budget. Il fait remarquer que la valeur actualisée des flux de trésorerie sans effet de levier ne considère pas les titres de créance importants liés au pipeline et qu'il s'agit donc d'une analyse incomplète.

Deux variables dans la valeur actualisée des flux de trésorerie, le taux d'actualisation et l'horizon temporel influencent grandement les conclusions de l'analyse. Le rapport révèle que Kinder Morgan a utilisé un taux d'actualisation de 15 % et un horizon temporel de 20 ans, tandis que TD et BMO, dans leur analyse de 2022, citée par le ministre des Finances Freeland, ont utilisé un taux d'actualisation inconnu (mais probablement inférieur à 10 %), et un horizon temporel de 100 ans, et conclut que :

« S'appuyer sur un horizon temporel de 100 ans est irresponsable sur le plan professionnel. Il faut des hypothèses héroïques pour prédire les revenus et les dépenses dix décennies plus tard. L'incapacité de rembourser la dette due aux Canadiens pendant au moins 100 ans est implicite dans la date limite des banques. Ottawa fait la promotion de l'analyse de TD Securities et de BMO avec un horizon temporel de 100 ans indique qu'elle a déjà décidé que Trans Mountain ne peut pas rembourser la dette envers les Canadiens et ne le fera pas⁶. »

Table 1 Comparing Unlevered DCF Analyses Over the Years

	Year	Rate of Return (%)	Cut-Off (years)
Kinder Morgan \$5.4B	2012	12 - 15	20
TD Securities \$9.3B	2018	10	40
Parliamentary Budget Officer \$21.4B	2022	7.8	40
TD and BMO \$21.4B	2022	?	100

La radiation de la dette de 17 milliards de dollars se traduirait par l'une des plus importantes subventions au secteur pétrolier et gazier à ce jour, et irait à l'encontre de la promesse du gouvernement fédéral d'éliminer ces subventions⁷.

Le rapport révèle que les Canadiens sont délibérément induits en erreur quant à la viabilité commerciale de Trans Mountain au moyen de sociétés fictives et de formules magiques de comptabilité comptables, pour un montant de 17 milliards de dollars.

⁶ Voir p. 29.

⁷ <https://liberal.ca/fr/notre-plateforme/eliminer-les-subventions-et-le-financement-public-de-lindustrie-des-combustibles-fossiles/>.

Le portrait complet :

Les Canadiens veulent savoir :

- 1) Trans Mountain est-elle rentable?
- 2) le projet d'agrandissement est-il commercialement viable?
- 3) la dette envers les Canadiens sera-t-elle remboursée?
- 4) y aura-t-il un rendement de l'investissement disponible pour financer l'abandon des combustibles fossiles?

Intégrer TMP Finance dans le portrait, reconnaître le brouillage inhérent au traitement comptable de TMC et intégrer une compréhension des subventions à péage qu'Ottawa a accordées aux producteurs de pétrole, et la réponse à toutes ces questions est un « non » clair.

Voici le portrait que la ministre des Finances Freeland ne veut pas que les Canadiens voient :

- TMP Finance continue d'emprunter du Compte du Canada pour couvrir ses obligations en matière d'intérêts, ce qui ajoutera environ 745 millions de dollars par année, additionnés, à la charge de dette de TMP Finance;
- Le titre de créance pour financer l'achat et la construction de l'agrandissement de Trans Mountain atteindra 27 milliards de dollars d'ici la fin de 2023;
- TMC reçoit 49 % de son capital de TMP Finance en tant qu'avoir sans obligation afin de fournir un taux de rendement ou de remboursement, ce qui fausse la réalité financière de TMC;
- Le flux de trésorerie disponible est insuffisant pour rembourser la dette et les capitaux propres que TMP Finance a transférés à TMC, de sorte que TMP Finance ne sera pas en mesure de rembourser la dette qu'il doit au Compte du Canada et, par extension, la dette qu'il doit aux Canadiens;
- L'incapacité de rembourser la dette envers les Canadiens laisse entendre qu'Ottawa se prépare à rembourser plus de 17 milliards de dollars de dette afin de rendre TMC attrayante pour le secteur privé.

Le rapport conclut que la solution économiquement prudente et responsable est d'annuler l'agrandissement de Trans Mountain, à moins que les compagnies pétrolières qui bénéficient du pipeline n'acceptent de payer le coût total de la construction.

Vous pouvez télécharger le rapport complet à l'adresse suivante :

<https://wcel.org/publication/trans-mountain-compromised-viability-cost-taxpayers-more-17-billion>.