CANADA

Office national de l'énergie

Motifs de décision

Pipelines Trans-Nord Inc.

RH-1-85

Mai 1985

Office national de l’énergie

Motifs de décision

relativement à

Pipelines Trans-Nord Inc.

Relative à une requête déposée aux termes de la Partie IV de la *Loi sur l’Office national de l’énergie*

RH-1-85

Mai 1985

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1985

Nº du Cat. NE 22-1/1985-20F
ISBN 0-662-93275-7

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

Exemplaires disponibles auprès du:
Bureau du soutien de la réglementation
Office national de l'énergie
473, rue Albert
Ottawa (Canada)
K1A 0E5
(613) 992-3972

This report is published separately in both official languages.

Copies are available on request from:
Regulatory Support Office
National Energy Board
473 Albert Street
Ottawa, Canada
K1A 0E5
(613) 992-3972

Imprimé au Canada

Printed in Canada

Table des matières

Abréviations et définitions . . . . . (iv)

Énoncé et comparutions . . . . . (v)

Résumé directeur . . . . . (vi)

1. La requête . . . . . (1)

2. La base des taux . . . . . (2)
2.1 Méthode pour calculer la base des taux . . . . . (2)
2.2 Ajouts aux installations à inclure dans la base des taux . . . . . (2)
2.3 Fonds de roulement . . . . . (3)
2.3.1 Provision pour le fonds de roulement d'encaisse . . . . . (3)
2.3.2 Inclusion dans le fonds de roulementde certains soldes non amortis, soit: frais de l'émission de la dette; frais relatifs à la requête tarifaire; perte sur le change; et excédent du fonds de pension . . . . . (3)
2.3.3 Calcul du fonds de roulement alloué . . . . . (5)
2.4 Impôts reportés accumulés . . . . . (6)
2.4.1 Calcul des impôts reportés courants pour l'année d'essai . . . . . (6)
2.5 Calcul de la base des taux allouée . . . . . (7)

3. Coût du service excluant le rendement . . . . . (8)
3.1 Traitements, salaires et avantages sociaux . . . . . (8)
3.2 Facteur d'inflation . . . . . (9)
3.3 Provision pour perte de pétrole . . . . . (9)
3.4 Frais de combustible et d'électricité . . . . . (10)
3.5 Frais d'assurance . . . . . (10)
3.6 Frais de dépréciation . . . . . (10)
3.7 Impôts sur le revenu . . . . . (10)
3.7.1 Calcul de la provision allouée pour les impôts normalisés . . . . . (11)
3.7.2 Surtaxe sur les sociétés . . . . . (11)
3.7.3 Taux d'imposition sur la revenu . . . . . (12)
3.8 Amortissement de certains montants reportés . . . . . (12)
3.8.1 Frais relatifs à la requête tarifaire . . . . . (12)
3.8.2 Frais relatifs à l'émission de la dette . . . . . (13)
3.8.3 Perte sur le change . . . . . (13)
3.8.4 Excédent du fonds de pension . . . . . (14)
3.9 Calcul du coût du service alloué, excluant le rendement . . . . . (14)

4. Taux de rendement . . . . . (17)
4.1 Structure du capital . . . . . (17)
4.2 Coût de la dette . . . . . (17)
4.3 Taux de rendement sur les avoirs ordinaires . . . . . (18)

4.4 Taux de rendement sur la base des taux . . . . . (20)
4.5 Calcul du rendement sur la base des taux alloué . . . . . (20)

5. Coût total du service alloué/besoin des recettes . . . . . (21)

6. Conception des droits . . . . . (22)
6.1 Débit . . . . . (22)
6.2 Méthode de conception des droits . . . . . (22)
6.3 Calcul des droits . . . . . (23)

7. Disposition . . . . . (25)

Annexes

I Ordonnance de l'Office n^{O} TO-3-85 . . . . . (26)

II Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse . . . . . (29)

III Ventilation de la moyenne de la base des taux et du rendement sur la base des taux . . . . . (37)

IV Ventilation du besoin de recettes . . . . . (38)

V Calcul des moyennes de 13 mois en ce qui concerne: les installations de transport nettes; les impôts reportés accumulés; et les dettes et avoirs des propriétaires . . . . . (39)

Abréviations et définitions

FMA	Flux monétaire actualisé
m^3	Mètre cube
m^3km	Mètre cube par kilomètre
Office, ONÉ	Office national de l'énergie
Requérante, société Trans-Nord	Pipelines Trans-Nord Inc.
TRI	Taux de rendement requis des investisseurs
Décision de 1979	"Motifs de décision de l'Office national de l'énergie en ce qui concerne une demande présentée par la société Trans-Northern Pipe Line Company, conformément à la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (demande relative aux droits) novembre 1979"
Décision de 1981	"Motifs de décision de l'Office national de l'énergie relative à une requête présentée par la société TNPL Inc., en vertu de la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (requête relative aux droits) décembre 1981"

Office national de l’énergie

RELATIVE À la *Loi sur l’Office national de l’énergie* et à ses règlements d’application; et

RELATIVE À une requête présentée par la société Pipelines Trans-Nord Inc. (ci-après appelée "Trans-Nord", "la requérante" ou "la société") en vue d’une ordonnance, aux termes de l’article 51 de la *Loi sur l’Office national de l’énergie*, pour l’obtention de nouveaux droits; déposée auprès de l’Office sous le numéro de référence 1762-T2-8.

ENTENDUE à Ottawa (Ontario) les 15, 16 et 17 avril 1985.

DEVANT:

W.G. Stewart	Membre présidant
R.F. Brooks	Membre
A.B. Gilmour	Membre

COMPARUTIONS:

John H. Francis, c.r.	Pipelines Trans-Nord Inc.
R.S. O’Brien, c.r.	Air Canada, CP Air, Nordair Ltée - Nordair Ltd., Québecair, Wardair
A.R. O’Brien	Pipe Line Interprovincial Limitée
D. Assh	Office national de l’énergie

Résumé directeur

NOTA: Le présent résumé n'est fourni que pour aider le lecteur et ne fait pas partie de la présente décision ni de ses motifs.

Les principales décisions de l'Office en ce qui concerne la requête relative aux droits de la société Trans-Nord, sont résumées ci-dessous.

Base des taux

L'Office a décidé que les soldes de tous les postes pertinents comprenant la base des taux de la société devraient être calculés en fonction d'une moyenne de 13 mois plutôt que la moyenne simple, employée généralement dans la requête.

Le délai de paiement utilisé comme base pour calculer la provision pour le fonds de roulement d'encaisse de la société a été réduit de 28 à 16 jours par l'Office.

L'Office a approuvé la demande de la société en vue d'inclure dans la base des taux certains montants non amortis en ce qui concerne les frais relatifs à la requête tarifaire, les frais relatifs à l'émission de la dette, une perte sur le change et un excédent du fonds de pension.

L'Office a décidé d'inclure le montant en entier du programme de construction projeté de classe "C" de 1985, dans la base des taux allouée de la société.

Coût du service excluant le rendement

L'augmentation de 5 pour cent, demandée par la société en ce qui concerne les traitements et les salaires pour l'année d'essai, a été réduite à 4 pour cent par l'Office. Ce dernier a réduit à 4,5 pour cent le taux de 5 pour cent employé par la société pour calculer les augmentations liées à l'inflation pendant l'année d'essai, en ce qui concerne certaines dépenses d'exploitation.

Ayant constaté l'augmentation dans les coûts de déclassement du produit en raison du renversement de l'écoulement dans le réseau de la requérante, l'Office a conclu que ces coûts devraient être répartis parmi tous les expéditeurs et il a inclus l'estimation de ces coûts pour l'année d'essai de la société dans le coût du service alloué.

L'Office a décidé que la surtaxe sur les sociétés, annoncée par le ministre fédéral des finances, suite à la conclusion de l'audience publique sur la requête de la Trans-Nord, devrait être incluse dans son coût du service alloué. Avant de prendre cette décision, l'Office a informé toutes les parties intéressées de son intention de tenir compte de cette surtaxe et il leur a demandé de lui fournir des commentaires à cet effet. Aucune des parties en cause n'a présenté de commentaires.

L'Office a approuvé certains montants demandés par la société en ce qui concerne les frais relatifs à la requête tarifaire, les frais relatifs à l'émission de la dette, une perte sur le change et un excèdent du fonds de pension, et qu'elle veut inclure au coût du service. L'Office a également approuvé les

périodes d'amortissement proposées par la requérante en ce qui concerne ces postes, à l'exception de l'excédent du fonds de pension qui devra être amorti sur deux ans plutôt que sur trois.

Taux de rendement

L'Office a décidé que le taux de rendement sur la base des taux devrait s'établir à 14,46 pour cent, au lieu de 14,97 pour cent, demandé par la société. Ce taux traduit la décision de l'Office d'accepter l'emploi de la structure du capital réelle pour l'année d'essai projetée de la société, exprimée sur une base d'une moyenne de 13 mois, c'est-à-dire une structure du capital constituée de 49,3 pour cent de dette et de 50,7 pour cent d'avoirs ordinaires. Ce taux traduit également la décision de l'Office d'accepter les taux réels du coût de la dette que demandait la société et de réduire à 15,75 pour cent le taux du rendement sur les avoirs de 16,75 pour cent. demandé par la requérante.

Coût du service total alloué

En mettant en vigueur toutes ses décisions en ce qui concerne la base des taux, le coût du service et le taux du rendement. l'Office a autorisé un coût du service total de 24 113 348 $, par rapport à la somme de 24 967 000 $ demandée par la société.

Conception des droits

L'Office a accepté l'estimation du débit révisé de 8 825 000 m^3, présentée par la société, pour utilisation dans la conception des droits. De plus, l'Office a approuvé la proposition de la requérante en vue de changer la méthode actuelle de répartition des frais généraux, afin de les distribuer au prorata entre ses centres de coûts, sur la base du total des frais directs associés à chaque centre.

Chapitre 1
La requête

Dans une requête en date du 8 février 1985, la Trans-Nord a demandé à l'Office, aux termes de la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, l'obtention de nouveaux droits. Les droits proposés par la société étaient fondés sur une année d'essai 1985 et étaient conçus pour recouvrer un coût de service total de presque 25 millions de dollars, qui traduisait, entre autres, un taux de rendement global de 14,97 pour cent sur une base des taux de 39 millions de dollars. Par l'ordonnance RH-1-85, l'Office a ordonné la tenue d'une audience publique pour entendre la requête de la Trans-Nord, à Ottawa à compter du 15 avril 1985. L'audience a duré trois jours et s'est terminée le 17 avril 1985.

Chapitre 2
Base des taux

2.1 Méthode de calcul de la base des taux

Dans sa requête, la société a calculé la moyenne pour l'année d'essai des installations de transport en service nettes comme une moyenne simple, des soldes d'ouverture et de fermeture de celles-ci, par opposition à la moyenne de 13 mois[1] qu'elle a utilisée pour calculer différents soldes à inclure dans la base des taux, en ce qui concerne le fonds de roulement.

Au cours du contre-interrogatoire, la société a indiqué qu'elle n'avait aucune objection à utiliser une moyenne de 13 mois pour calculer les installations en service nettes pour l'année d'essai.

L'Office est d'avis que l'emploi d'une moyenne de 13 mois représente une méthode plus précise et plus fiable de calcul et il a, par conséquent, décidé de l'utiliser pour calculer tous les postes pertinents de la base des taux.

2.2 Ajouts d'installations à inclure dans la base des taux

Les ajouts aux installations pour l'année d'essai projetée de la société, totalisant 1 835 000 $, comprenaient essentiellement tout le programme approuvé de la construction de classe "C" en 1985. Au cours de l'audience, on a interrogé la requérante sur la probabilité que cette construction soit entièrement terminée et mise en service pendant l'année d'essai, étant donné son taux d'achèvement pendant la période 1979-1984 qui était, en moyenne, de 80 pour cent.

La société était d'avis que les années plus récentes représentaient les plus pertinentes à considérer et que ces dernières montraient un taux qui se rapprochait davantage de 100 pour cent. Plus particulièrement, le taux d'achèvement pour les années 1981 jusqu'à 1984 était d'environ 107, 85, 100 et 97 pour cent respectivement. La société a précisé qu'elle était bien consciente des inquiétudes relatives aux travaux non complétés pour l'ensemble des requêtes de classe "C" approuvées par l'Office et, qu'au cours des dernières années, elle avait déployé beaucoup d'efforts pour tenter de terminer tous ces travaux.

En fonction de la preuve présentée sur cette question, l'Office a décidé d'autoriser l'inclusion de ce montant complet des ajouts d'installations prévues dans la base des taux pour l'année d'essai.

---

[1] On obtient la moyenne de 13 mois en additionnant le solde d'ouverture pour l'année d'essai et les soldes de fermeture de chaque mois et en divisant le total par 13.

2.3 Fonde de roulement

2.3.1 Provision pour le fonds de roulement d'encaisse

La société a fondé le calcul de la composante de l'encaisse pour sa provision pour le fonds de roulement demandée sur un délai moyen de 28 jours en ce qui concerne les paiements comptants et la perception des recettes. Ce délai de 28 jours avait été établi au cours de la première audience tarifaire de la société, en 1979, et comprenait un délai de paiement de 13 jours, accompagné d'un coussin ou d'une "provision pour irrégularité" de 15 jours, vu le fait que le délai de paiement était calculé d'après la moyenne et qu'il y aurait des fluctuations entre le moment où les recettes sont encaissées et celui où les dépenses sont réglées.

Étant donné que cette question avait d'abord été déterminée en 1979, d'après une étude de délai de paiement se rapportant à l'année 1977, l'Office a considéré qu'il serait opportun de passer en revue le délai de 28 jours afin de déterminer s'il était encore pertinent. En réponse à la demande de l'Office, la société a effectué une nouvelle étude de délai de paiement, basée sur l'année 1984. D'après cette étude, le délai moyen net entre l'acquittement et l'encaissement serait de 8,43 jours. Étant donné ce résultat, on a demandé à la société de justifier son utilisation du facteur de 28 jours. L'Office est d'avis que la réponse de la société à cet effet n'a pas pu apporter de preuves pour étayer cet aspect de sa requête.

Dans un argument final, un intervenant a précisé qu'en réduisant de moitié le nombre de jours autorisés, le chiffre serait conforme aux résultats de la nouvelle étude.

L'Office accepte les résultats de la nouvelle étude sur le délai de paiement et, en conséquence, il a décidé de réduire à 8,5 jours l'écart net de 13 jours, autorisé initialement dans sa décision de 1979. De plus, l'Office croit qu'il est pertinent de réduire de façon semblable la provision de 15 jours pour irrégularités, autorisée initialement dans sa décision de 1979. Par conséquent, l'Office a décidé que la composante d'encaisse de la provision du fonds de roulement de la requérante devra être calculée sur la base d'un délai de paiement total de 16 jours.

2.3.2 Inclusion dans le fonds de roulement de certains soldes non amortis, soit: Frais relatifs à l'émission de la dette; frais relatifs à la requête tarifaire; perte sur le change et excédent du fonds de pension

La requérante a inclus les soldes moyens non amortis de ses frais relatifs à la requête tarifaire et relatifs à l'émission de la dette, de sa perte sur le change et de son excédent du fonds de pension. dans le calcul du fonds de roulement. La société a précisé que ces postes relèvent de la catégorie des frais payés d'avance (ou de l'inverse dans le cas de l'excédent du fonds de pension) et que l'inclusion proposée de ces postes respecte, par conséquent, la définition de l'Office du fonds de roulement, exprimée dans sa décision de 1979[1]. En réponse aux questions qui lui ont été posées au cours de l'audience sur le traitement prévu de ces postes, la société a précisé qu'elle les envisageait comme étant un investissement dans les installations, pour lequel un rendement du montant investi, et sur ce dernier, serait autorisé.

---

[1] "L'Office considère que le fonds de roulement comprend une provision pour le fonds de roulement en espèce... et des provisions distinctes pour les stocks et les paiements effectués à l'avance".

En argument final, un intervenant était d'avis que les soldes non amortis ne devraient pas être inclus dans la partie du fonds de roulement de la base des taux.

Il est clair, d'après la preuve présentée, que la société a dû consacrer des fonds en ce qui concerne les frais encourus relativement à sa requête tarifaire, à l'émission de dettes et à la perte sur le change. Quant à l'excédent du fonds de pension, la société a reçu un remboursement en espèces. Comme il est discuté à la section 3.8 de la présente décision, l'Office a conclu qu'il serait pertinent d'inclure les montants se rapportant à chacun des quatre postes dans le coût du service de la requérante.

En tenant compte de sa conclusion que les montants relatifs à ces postes peuvent être réellement amortis dans le coût du service de la Trans-Nord et que du temps s'écoulera avant que ne s'achève ce processus d'amortissement, l'Office considère raisonnable la demande de la requérante, voulant qu'elle puisse gagner un rendement sur les différents soldes moyens non amortis.

Toutefois, puisque les postes en question peuvent se distinguer des autres montants payés d'avance normalement inclus dans le fonds de roulement[1], l'Office a décidé de les supprimer du fonds du roulement et de les inclure plutôt dans une catégorie distincte de la base des taux, intitulée postes divers reportés. La somme des soldes non amortis de ces postes, dont l'inclusion dans la base des taux de la requérante a été approuvée par l'Office, est calculée ci-dessous.

Tableau 2-1
Postes divers reportés

	Selon la requéte	**Redresements**	**Montant autoisé par l'ONE**
Frais non amortis relatifs à la requête tarifaire	112 500$	-	112 500$
Frais non amortis relatifs à lémission de la dette	117 000	(16 253)[1]	100 747
Pertes non amorties sur le change	1 418 994	-	1 418 994
Excédent non amorti du fonds de pension	(338 461)	33 846[2]	(304 615)
Total	**1 310 033$**	**17 593$**	**1 327 626$**

1 Redressements effectués pour traduire les frais révisés de l'emission de la dette. Voir la section 3.8.2

2 Redressements effectués pour traduire la décision de l'Office d'amortir l'excédent sur deux ans plutôt que les trois années demandées. Voir la section 3.8.4.

[1] Dans le mesure où ces montants représentent des paiements effectués pour des biens ou des services déjà reçus ou rendus et parce qu'ils doivent être imputés à des périodes de plus d'un an.

2.3.3 Calcul du fonds de roulement alloué

En tenant compte de ses décisions sur les questions du fonds de roulement, l'Office a calculé la provision du fonds de roulement à inclure dans la base des taux pour l'année d'essai de la société comme suit.

Tableau 2-2

	Selon la requéte	Redresements	Montant autorisé par l'ONE
Dépenses totales d'exploitation, excluant la dépréciation, les impôts normalisés et la surtaxe	13 460 000$	(384 980)$[1]	13 075 020$
Moins:			
Taxes foncières municipales	1 320 000	-	1 320 000
Dépenses d'assurance	100 000	(11 100)[2]	88 900
Dépenses de location	775 000	-	775 000
	11 265 000	**(373,880)**	**10 891 120**
Plus: Impôts exigibles	3 425 904	(326 783)	3 099 121[3]
Surtaxe	-	113 607	113 607[3]
Dépenses nettes d'exploitation en espèce	**14 690 904$**	**(587 056)$**	**14 103 848$**
Besoins de liquidités			
28/365 x 14 690 904	1 126 973$	(1 126 973)$[4]	-
16/365 x 14 103 848	-	618 251[4]	618 251
Stocks de matériaux et d'approvisionnements[5]	535 000	-	535 000
Loyer payé d'avance[5]	205 000	-	205 000
Assurance payée d'avance[5]	51 000	-	51 000
Taxes municipales payées d'avance[5]	176 000	-	176 000
Frais non amortis relatifs à la requête tarifaire	112 500	(112 500)[6]	-
Frais non amortis relatifs à l'émission de la dette	117 000	(117 000)[6]	-
Pertes non amorties sur le change	1 418 994	(1 418 994)[6]	-
Excédent non amorti du fonds de pension	(338 461)	338 461[6]	-
Provision pour fonds de roulement	**3 404 006$**	**(1 818 755)$**	**1 585 251$**

1 Les redressements de l'ONÉ totalisent 124 980 $ de ce montant (voir section 3.9). Trois autres redressements justifient le montant de 260 000 $ restant. Ce sont les coûts d'exploitation relatifs au combustible et à l'électricité (219 000 $), à l'amortissement des frais d'émission de la dette (4 000 $) et à la perte de pétrole(37 000 $). La société avait effectué ces révisions à son coût du service, mais elle ne les avait pas officiellement étendues au calcul du fonds de roulement

2 Traduit le rejet d'un montant demandé en ce qui concerne une assurance contre les pertes d'exploitation. Voir la section 3.5.

3 La détermination de ce montant nécessite l'utilisation d'une itération. Voir l'annexe II.

4 Voir la section 2.3.1.

5 Les soldes des stocks et des comptes payés d'avance traduisent une moyenne de 13 mois, conformément à la requête de la société.

6 Les postes non amortis ont été séparés du fonds de roulement, tels que discutés dans la section 2.3.2.

2.4 Impôts reportés accumulés

La moyenne du solde de l'impôt reporté accumulé devant être déduite pour calculer la base des taux allouée s'élève à 8 095 458 $. Ce solde est montré à l'annexe V et a été calculé d'après la méthode de la moyenne de 13 mois, conformément à la décision de l'Office d'utiliser cette méthode pour calculer tous les postes pertinents de la base des taux (voir la section 2.1). Les impôts reportés courants pour l'année d'essai sont calculés ci-dessous.

2.4.1 Calcul des impôts reportés courants pour l'année d'essai

Tableau 2-3

Écarts temporaire	**Selon la requéte**	**Redressements**	**Montant autorisé par l'ONE**
Dépréciation	1 846 970$	(10 970)$	1 836 000$[1]
Amortissement du coût en capital	(2 617 117)	-	(2 617 117)
Amortissement des frais de la requête tarifaire	75 000	-	75 000
Amortissement des frais d'émission de la dette	26 000	(4 000)	22 000[2]
Dépréciation de l'emprise	(21 564)	-	(21 564)
Recouvrement des frais relatifs au fonds de pension	(135 384)	(67 693)	(203 077)[3]
Amortissement des frais d'entretien	20 000	-	20 000
Écarts temporaires nets	**(806 095) $**	**(82 663) $**	**(888 758) $**
Taux de l'impôt sur le revenu	.49765	.49765	.49765
Provision courante pour impôts reportés (écarts temporaires nets taux d'imposition)	**(401 153) $**	**(41 137) $**	**(442 290) $**

1 Voir section 3.6
2 Voir section 3.8.2.
3 Voir section 3.8.4

2.5 Calcul de la base des taux allouée

Tableau 2-4

	Selon la requéte	Redressement	Montant autorisé par l'ONE
Moyenne des installations de transport nettes	43 560 736 $	(15 025) $	43 545 711 $[1]
Fonds de roulement	3 404 006	(1 818 755)	1 585 251[2]
Postes divers reportés	-	1 327 626	1 327 626[3]
Impôts reportés accumulés	(8 000 470)	(94 988)	(8 095 458)[4]
Base des taux	**38 964 272 $**	**(601 142) $**	**38 363 130 $**

1 Ce montant représente l'emploi d'une moyenne de 13 mois ainsi que la mise à jour, par la société, des soldes des comptes d'installations de transport pour l'année d'essai. Voir annexe V.

2 Voir section 2.3.3.

3 Voir section 2.3.2.

4 Ce montant représente l'emploi d'une moyenne de 13 mois et les redressements indiqués à la section 2.4.1. Voir aussi annexe V.

Chapitre 3
Coût du service excluant le rendement

3.1 Traitements, salaires et avantages sociaux

Dans ses estimations relatives aux traitements et salaires pour l'année d'essai, la Trans-Nord a prévu une augmentation totale de 5 pour cent. Ce total comprenait un redressement général de 4 pour cent et un autre 1 pour cent pour les augmentations relatives aux avancements et aux promotions. La société a indiqué qu'elle avait suivi les pratiques de l'industrie dans ce même domaine d'exploitation, pour déterminer ces redressements salariaux.

La société a soumis les résultats de deux enquêtes à l'appui de sa position. La première, réalisée à l'automne de 1984 par la firme William M. Mercer Limited, prévoyait des augmentations générales de 6 et de 5.4 pour cent respectivement, pour les industries du pétrole et du gaz et les services publics pendant 1985. La deuxième était un sondage empirique fait par la Trans-Nord auprès de 8 sociétés dans l'industrie pétrolière. Cette enquête indiquait des augmentations salariales moyennes réelles de 5,15 pour cent pour 1985.

En ce qui concerne la dotation en personnel, la société n'a pas prévu d'augmenter son effectif total, mais elle s'attend d'avoir plus d'employés permanents et moins de personnel temporaire. Plus particulièrement, elle envisage ajouter un autre dessinateur industriel à son équipe permanente, étant donné qu'elle ne fera pas appel à des dessinateurs industriels sous contrat en 1985.

Quant aux avantages sociaux des employés, la Trans-Nord n'a prévu aucun changement à ses divers régimes au cours de l'année d'essai. Les frais pour offrir ces avantages sociaux devraient diminuer légèrement de O,l pour cent. Cette diminution traduit l'effet net des primes réduites pour la plupart des régimes d'avantages sociaux qui ne relèvent pas de la législation, compensés par des primes plus élevées pour les régimes en vertu de la *Loi*, à savoir les régimes de pension du Canada et du Québec, les indemnisations pour les accidents du travail, les régimes d'assurance chômage et d'assurance maladie provinciale. La société a indiqué qu'elle avait pu obtenir des primes réduites pour ses régimes qui ne relèvent pas de la législation en raison du marché concurrentiel et de l'expérience favorable de la société. Les frais relatifs aux avantages sociaux des employés, exprimés en pourcentage des traitements et des salaires, ont baissé de 20,7 pour cent en 1984 à 19,6 pour cent en 1985.

D'après la preuve présentée, l'Office a accepté les frais relatifs aux avantages sociaux des employés, présentés par la requérante, aux fins d'inclusion dans le coût du service alloué. Toutefois, la preuve présentée par la société en ce qui concerne les traitements et salaires n'a pas réussi à convaincre l'Office que l'augmentation demandée de 5 pour cent était nécessaire. L'Office est d'avis qu'une augmentation totale de 4 pour cent dans les traitements et salaires est suffisante pour maintenir le caractère concurrentiel de la structure salariale de la TransNord et il a, par conséquent, décidé d'allouer un montant qui est inférieur de 39 000 $ à celui demandé par la société.

3.2 Facteur d'inflation

Pour calculer les montants indiqués dans sa requête en ce qui concerne certains frais relatifs aux matériaux et approvisionnements, aux services extérieurs et d'autres dépenses, la Trans-Nord a précisé qu'elle avait utilisé un taux d'inflation prévu à long terme de 5 pour cent, afin de tenir compte des augmentations liées à l'inflation au cours de l'année d'essai. La société a précisé qu'elle avait utilisé ce taux parce qu'elle croyait que sa requête actuelle pourrait bien former la base des droits pour une période supérieure à un an.

L'Office est d'avis que les augmentations prévues pour l'année d'essai, citées précédemment, devraient surtout traduire les prévisions en matière d'inflation pour 1985, vu que la société peut présenter une requête auprès de l'Office à l'extérieur du contexte d'une audience tarifaire publique, en vue d'obtenir une exemption des augmentations liées à l'inflation dans ses dépenses d'exploitation. En fonction de la preuve avancée à cet égard, l'Office a décidé d'autoriser un facteur d'inflation de 4,5 pour cent pour redresser les dépenses d'exploitation pertinentes. L'effet de cette décision se traduit dans le calcul du coût du service alloué indiqué à la section 3.9.

3.3 Provision pour perte de pétrole

La Trans-Nord demandait dans sa requête le recouvrement d'un montant de 250 000 $ relatif aux coûts de déclassement du produit, dans son coût du service pour l'année d'essai. La société a, par la suite, modifié ce montant afin de tenir compte d'un sondage fait auprès de ses expéditeurs, au cours de l'audience, en vue de mettre à jour les prix des différents produits raffinés qu'elle achemine. Le montant révisé s'élevait à 213 000 $.

La preuve présentée a indiqué que les coûts de déclassement du produit, qui proviennent du mélange des produits aux interfaces de lot, avaient augmenté, suite aux changements approuvés par l'Office en 1983, en vue d'autoriser le renversement de l'écoulement dans le réseau et, ainsi, l'expédition de produits vers Montréal et en provenance de cette ville.

Le contre-interrogatoire portant sur les coûts plus élevés du déclassement du produit a montré que la société envisageait ces coûts comme pouvant être répartis convenablement sur son réseau en entier plutôt qu'entre un ou plusieurs expéditeurs particuliers. À cet égard, la société a précisé que la capacité de renversement de l'écoulement offrait plus de souplesse pour ses expéditeurs ainsi qu'une utilisation améliorée du réseau pipelinier, qui à son tour, a permis de réduire le coût unitaire de transport de l'ensemble du réseau. La société a également précisé que 5 sur 7 de ses expéditeurs s'étaient réellement prévalus de la capacité de renversement de l'écoulement du réseau.

En se fondant sur la preuve entendue en ce qui concerne cette question, l'Office est d'avis que les coûts du déclassement du produit de la Trans-Nord peuvent être réellement imputés à tous les expéditeurs utilisant son réseau. Ayant constaté que l'estimation des coûts finaux du déclassement du produit de la société, soit 213 000 $, est acceptable, l'Office approuve donc l'inclusion de ce montant dans le coût du service pour l'année d'essai.

3.4 Frais de combustible et d'électricité

La société a demandé d'inclure un montant de 2 800 000 $ en ce qui a trait aux coûts d'exploitation du combustible et de l'électricité dans son coût du service pour l'année d'essai. Cette estimation avait d'abord été réduite à 2 583 000 $ pour tenir compte de la prévision de débit révisée de la société et, enfin à 2 581 000 $ pour traduire une mise à jour de son augmentation prévue du taux d'électricité d'Hydro-Québec.

L'Office accepte les frais définitifs de combustible et d'électricité de la société, estimés à 2 581 000 $ et il approuve leur inclusion au coût du service pour l'année d'essai.

3.5 Frais d'assurance

La Trans-Nord a demandé qu'un montant de 100 000 $ soit inclus dans son coût du service pour l'année d'essai, en ce qui a trait aux dépenses d'assurance.

Bien que la preuve se rapportant à cette question indiquait que presque toutes les polices actuelles de la société avaient été renouvelées au moment où la présente requête a été entendue, cette preuve montrait également qu'une décision définitive n'avait pas été prise en ce qui concerne l'achat projeté d'une police d'assurance contre les pertes d'exploitation, dont le coût s'élèverait à environ 11 100 $. Au cours du contre-interrogatoire, la société a indiqué qu'elle était relativement certaine de prendre l'assurance et qu'elle avait demandé à ses assureurs de réaliser une analyse du risque du réseau. La requérante a aussi précisé qu'elle prévoyait prendre une décision vers le milieu de l'année.

En tenant compte du fait que la société n'avait pas pris de décision définitive au moment de l'audience et que les résultats de l'analyse de risque, citée précédemment, pourraient bien toucher le coût de la police ainsi que la décision de la société de l'acheter, l'Office a décidé de rejeter le coût de l'assurance projetée contre les pertes d'exploitation.

3.6 Frais de dépréciation

La Trans-Nord a demandé que le montant de 1 847 000 $ soit inclus dans son coût du service pour l'année d'essai, relativement aux frais de dépréciation. Après révision, ce montant est passé à 1 836 000 $, essentiellement pour rectifier la période d'amortissement relative à certaines améliorations locatives. Les taux que la société a employé pour calculer les frais de dépréciation pour l'année d'essai étaient ceux que l'Office avait autorisé dans sa décision de 1981, suite à l'examen des études de dépréciation soumises par la Trans-Nord.

L'Office accepte l'estimation des frais de dépréciation révisés de la société et autorise qu'ils soient inclus dans le coût du service pour l'année d'essai.

3.7 Impôts sur le revenu

La requérante a utilisé la méthode normalisée pour calculer sa provision pour impôt sur le revenu, méthode qu'elle utilisait auparavant et elle propose de suivre la même pratique pour la période d'essai. La méthode de calcul de la provision pour impôt ne faisait pas partie de cette audience. L'Office considère qu'il est approprié de continuer l'emploi de la méthode normalisée.

Le calcul de la provision pour impôts normalisés, approuvée par l'Office aux fins d'inclusion dans le coût du service pour l'année d'essai, est montré à la section 3.7.1.

3.7.1 Calcul de la provision allouée pour les impôts normalisés

Tableau 3-1

	Selon la requéte	**Redressements**	**Montant autorisé par l'ONE**
Revenues des services aprè déduction d'impôt	3 263 159 $	(285 642) $	2 977 517 $[1]
Plus (moins) les écarts permanents:			
Dépenses en immobilisation admissibles	(9119)	(2701)	(11 820)[2]
Postes divers non-déductibles	20 000	-	20 000
Dépréciation de l'emprise	21 564	-	21 564
Perte sur le change	567 597	-	567 597
Revenus normalisés après déduction d'impôt	**3 863 201 $**	**(288 343) $**	**3 574 858 $**
Provision pour l'impôt normalise[3]	**3 827 057 $**	**(285 645) $**	**3 541 412 $**

1 Ce montant est égal au rendement alloué sur la base des taux, moins les frais d'intérêt (5 547 309 $ - 2 569 792 $)
2 Pièce justificative n° 12, réponse à la question 66.
3 Ce montant représente la revenu normalisé après impôt, multiplié par le taux d'imposition, divisé par (1 - taux d'imposition), soit .49765 divisé par .50235.

3.7.2 Surtaxe sur les sociétés

Dans son budget du 23 mai 1985, le gouvernement fédéral proposait une surtaxe temporaire de 5 pour cent sur les impôts fédéraux exigibles des corporations importantes. Cette surtaxe devrait être en vigueur pendant 12 mois, soit du 1er juillet 1985 au 30 juin 1986.

Étant donné que ce projet de budget a été déposé après la fin de l'audience publique sur la présente requête, la Trans-Nord n'a pas inclu la surtaxe dans son coût du service pour l'année d'essai. N'ayant aucune raison de croire que le projet de surtaxe ne deviendra pas une *Loi*, il semble à l'Office que cette surtaxe devrait être prise en considération pour déterminer le coût du service alloué de la société. L'Office a communiqué son intention à cet égard et a demandé, dans un télex daté du 28 mai 1985, que toutes les parties intéressées lui fournissent leurs commentaires. Étant donné qu'il n'y a eu ni commentaire ni objection des parties, l'Office a décidé d'inclure la surtaxe dans le coût du service

autorisé de la Trans-Nord[1]. Les étapes suivies pour mettre cette décision en application sont présentées à la section 3.7.3.

3.7.3 Taux d'imposition sur la revenu

La Trans-Nord a utilisé un taux d'imposition global de 49,765 pour cent pour calculer les montants compris dans sa requête, en ce qui concerne les impôts normalisés et les impôts exigibles. Ce taux comprend un taux d'imposition fédéral sur les sociétés de 36 pour cent et un taux d'imposition provincial composite de 13,765 pour cent. L'Office a approuvé le taux global demandé de 49,765 pour cent pour utilisation dans le calcul des impôts normalisés et des impôts exigibles. Toutefois, par suite de sa décision de tenir compte de la surtaxe fédérale projetée, l'Office a augmenté le taux utilisé pour calculer le montant de la surtaxe, relativement aux besoins de recettes, à 50,665 pour cent. Le calcul de ce taux est présenté ci-dessous, tandis que le calcul du montant de 113 607 $ inclus dans le coût du service autorisé en ce qui concerne la surtaxe, est indiqué à l'annexe II.

Tableau 3-2

	Pour Cent
Taux fédéral d'impôt sur les sociétés	36,000
Taux provincial d'impôt composite	13,765
Taux d'impôt sur le revenue (excluant la surtaxe)	**49,765**
Surtaxe fédérale sur les sociétés	,900[1]
Total	**50,665**

1 Taux d'imposition fédéral (Partie 1) x 2,5 % = 36 % x 2,5 %
= .900 %

3.8 Amortissement de certains montants reportés

La société a demandé dans sa requête qu'un amortissement partiel de certains postes soit inclus dans son coût du service pour l'année d'essai. Ces points sont discutés individuellement ci-dessous.

3.8.1 Frais relatifs à la requête tarifaire

La Trans-Nord a estimé à 150 000 $ les coûts associés à l'audience publique, sur laquelle se fonde la présente décision. Elle a demandé d'amortir ces frais sur une période de deux ans, à compter de l'année d'essai.

L'Office considère acceptable l'estimation de la requérante de ces frais, ainsi que son plan pour les amortir. Par conséquent, l'Office a inclus la moitié du montant estimé de 150 000 $ dans le coût du service pour l'année d'essai.

1 Étant donné que la surtaxe de 5 pour cent s'applique à la période entre le 1er juillet 1985 et le 30 juin 1986 et que la requête de la société est fondée sur l'année civile 1985, l'Office a utilisé un taux de la surtaxe de 2,5 pour cent pour faire ses redressements.

3.8.2 Frais relatifs à l'émission de la dette

Comme il est discuté plus en détail dans la section 4.2 de cette décision, la société a émis deux fois des billets de 10 000 000 $ à la fin de 1984. L'estimation initiale de la Trans-Nord en ce qui concerne les dépenses associées aux deux émissions de la dette s'élevait à 130 000 $. Ce chiffre a été révisé à la baisse, soit à 111 747 $, suite à la réception des factures finales par la société.

Trans-Nord a proposé que les frais d'émission soient récupérés directement dans le coût du service plutôt que de modifier les taux de coût pour les deux émissions, afin de prévoir un recouvrement plus habituel de tels coûts au moyen du taux de rendement ou du rendement sur la base des taux. L'Office prend note que le recouvrement des frais d'émission au moyen du taux de rendement sur la base des taux entraîne l'utilisation de la méthode des produits nets[1] pour calculer le taux du coût de la dette. Dans la mesure où cette méthode est appliquée annuellement au montant des obligations non acquittées, le taux du coût de la dette devrait être redressé régulièrement.

En tenant compte du désir de supprimer le fardeau réglementaire associé à de tels redressements, l'Office a décidé d'autoriser que les dépenses relatives à l'émission de la dette soient récupérées de la manière demandée.

Comme mentionné précédemment, la société a encouru des frais totaux d'émission de 111 747 $. On a démontré au cours du contre-interrogatoire que, de ce total, des frais de souscription de 30 000 $ et de 50 000 $ étaient répartis aux émissions de trois ans et à celles de dix ans respectivement, selon les modalités de l'entente conclue entre la société et l'organisme. La somme de 31 747 $ qui reste pour les frais juridiques, d'imprimerie et de vérification, a été partagée également entre les deux émissions, portant le total des dépenses réparties aux émissions de 3 et de 10 ans à 45 873 $ et à 65 874 $ respectivement.

L'Office considère que la division par la société des coûts totaux entre les deux émissions est raisonnable. Tenant compte de celle-ci et de sa décision d'approuver la manière dont la société a demandé un recouvrement de ces frais, l'Office a alloué l'inclusion de 22 000 $ dans le coût du service pour l'année d'essai.

3.8.3 Perte sur le change

La Trans-Nord demandait dans sa requête le recouvrement de 1 704 000 $ en ce qui concerne la perte sur le change qu'elle a encourue après avoir remboursé sa dette auprès des États-Unis en novembre 1984. Au cours de l'audience, la société a convenu que la perte se chiffrait plus précisément à 1 702 792 $.

La société a proposé d'amortir sa perte sur trois ans, en présumant que cette période s'écoulerait avant la tenue de sa prochaine audience publique. Interrogée sur la raison pour laquelle la perte devrait être amortie pendant la période entre des audiences publiques, la société a répondu que, bien qu'elle réalise

---

[1] En vertu de cette méthode, le taux du coût de la dette est calculé comme étant un intérêt plus l'amortissement des frais d'émission de la dette, divisé par le montant du capital brut impayé de la dette, moins les frais non amortis d'émission de la dette. Étant donné que l'amortissement des frais d'émission de la dette demeurent constants tandis que le solde non amorti de ces coûts décroit, le taux du coût de la dette variera avec le temps.

que le recouvrement ne peut pas s'étendre sur une longue période, le montant lui semblait trop important pour être remboursé au cours d'une année donnée.

Le contre-interrogatoire a également montré que la société avait reconnu la possibilité d'encourir cette perte et qu'elle avait cherché et obtenu des conseils, au moment de l'emprunt, de ses conseillers financiers, et que ces derniers étaient d'avis que la décision d'opération de couverture n'était pas justifiée par rapport à la base des coûts.

En se fondant sur la preuve présentée sur cette question, l'Office a décidé d'autoriser la société à amortir la perte sur le change, soit 1 702 792 $, sur la période de trois ans demandée. Par conséquent, l'Office-a inclus 567 597 $ dans le coût du service alloué pour l'année d'essai.

3.8.4 Excèdent du fonds de pension

Dans sa requête, la Trans-Nord a demandé d'amortir un excédent du fonds de pension de 406 153 $ sur une période de trois ans, à compter de l'année d'essai.

La preuve présentée sur cette question, a indiqué qu'une évaluation actuaire, au 1er janvier 1984, du régime de pension des employés avait montré un surplus s'élevant à environ 659 000 $. De ce montant, la somme de 252 875 $ a été imputée aux primes de 1984 associées au régime, tandis que la somme restante de 406 153 $ a été reçue en espèce. Au cours du contre-interrogatoire, la société a confirmé qu'une évaluation actuaire de son fonds de pension était nécessaire tous les trois ans et que cette mesure établissait la base de la période d'amortissement projetée de trois ans.

D'après la preuve présentée, l'Office considère qu'il est pertinent d'amortir l'excédent de 406 153 $ dans le coût du service. L'Office constate, toutefois, que la prochaine évaluation actuaire, si elle est accomplie tous les trois ans comme requis, sera en vigueur à compter du er janvier 1987. L'Office a donc décidé d'amortir l'excédent remboursé sur une période de deux ans et il a, par conséquent réduit le coût du service pour l'année d'essai de 203 077 $ au lieu du montant demandé de 135 000 $ par la société.

3.9 Calcul du coût du service alloué, excluant le rendement

En tenant compte de ses décisions en ce qui concerne les questions du coût du service, l'Office a calculé ci-dessous le coût du service excluant le rendement alloué à la société.

Tableau 3-3

	Selon la requéte	Redressements	Montant autorisé par l'ONE
Traitement et salaires	4 206 000$	(39 000)$[1]	4 167 000$
Matériaux et approvisionnements	495 000	(1 100)[1]	493 900
Service extérieurs	1 465 000	(3 700)[1]	1 461 300
Autres dépenses	499 000	(1 600)[1]	497 400
Coût d'exploitation du combustible et d'électricité	2 800 000	(219 000)[2]	2 581 000
Perte de pétrole	250 000	(37 000)[2]	213 000
Frais juridiques	70 000	-	70 000
Frais de location	775 000	-	775 000
Frais relatifs aux dommages	5 000	-	5 000
Avantages sociaux des employés	826 000	-	826 000
Dépenses d'assurance	100 000	(11 100)[1]	88 900
Dépenses de dépréciation	1 847 000	(11 000)[2]	1 836 000
Impôts autres que l'impôt sur le revenue	1 435 000	-	1 435 000
Impôts sur le revenue normalisé	3 827 000	(285 588)[1]	3 541 412
Surtaxe	-	113 607[1]	113 607
Amortissement des dépenses d'émission de la dette	26 000	(4 000)[2]	22 000
Amortissement de la perte sur le change	568 000	(403)[1]	567 597
Amortissement des frais de la requéte tarifaire	75 000	-	75 000
Amortissement de l'excédent du fonds de pension	(135 000)	(68 077)[1]	(203 077)
Coût du service excluant le rendement	**19 134 000 $**	**(567 961) $**	**18 566 039 $**

1 Redressements de l'Office:

Les traitements et salaires ont été redressés pour refléter une augmentation de 4 pour cent au lieu de celle de 5 pour cent demandée. Voir section 3.1.

Matériaux et approvisionnements services extérieurs et autres dépenses ont été redressés pour refléter un facteur d'inflation de 4,5 pour cent plutôt que celui demandé de 5 pour cent. Voir section 3.2.

Les dépenses d'assurance ont été redressées pour refléter le rejet de l'assurance projetée de pertes d'exploitation. Voir section 3.5.

Les impôts sur le revenu normalisés, ont été redressés essentiellement pour refléter la décision de l'Office de réduire le rendement demandé sur les avoirs ordinaires. Voir section 3.7.1.

La surtaxe telle qu'annoncée dans le budget fédéral du 23 mai 1985. Voir section 3.7.2.

Perte sur le change, redressé pour refléter le montant précis de ces coûts. Voir section 3.8.3.

Excédent du fonds de pension, redressé pour traduire l'amortissement de deux ans autorisé par l'Office, au lieu de la période demandée de trois ans. Voir section 3.8.4.

2 Révisions apportées par la société:

Les coûts d'exploitation du combustible et de l'électricité avaient d'abord été révisés à la baisse de 217 000 $ selon la pièce justificative n^{O} 37 et ont été réduits davantage d'un autre 2 000 $. Voir section 3.4.

La perte de pétrole, révisée afin de traduire les prix des produits mis à jour. Voir section 3.3.

Les dépenses de dépréciation, révisées pour traduire l'amortissement rectifié des améliorations locatives. Voir section 3.6.

Les frais d'émission de dettes, révisés afin de traduire les dépenses réelles. Voir section 3.8.2.

Chapitre 4
Taux de rendement

La Trans-Nord a demandé un taux de rendement sur la base des taux de 14,97 pour cent par rapport au taux approuvé actuel de 16,10 pour cent. La structure du capital demandée et les taux des coûts individuels associés sont présentés ci-dessous.

4.1 Structure du capital

La structure du capital demandée, comprenant une dette à 49,3 pour cent et un avoir à 50,7 pour cent, représente la capitalisation réelle pour l'année d'essai projetée de la société. La composante avoir des actionnaires de la capitalisation totale a été obtenue en utilisant une moyenne simple des soldes d'ouverture et de fermeture, tandis que les deux soldes de la dette à long terme ont été déterminés d'après une méthode de la moyenne pondérée de 12 mois.

La pertinence de la structure du capital réelle proposée a été examinée au cours de l'audience et l'Office considère cette structure acceptable vu les risques financiers que doit affronter la société.

En ce qui concerne la méthode employée pour calculer la capitalisation moyenne pour l'année d'essai, la société a reconnu, au cours du contre-interrogatoire, que la base de 13 mois qu'elle trouvait acceptable pour calculer les installations nettes, l'était également dans le cas présent. Par conséquent. l'Office a décidé d'employer une moyenne de 13 mois pour calculer la capitalisation allouée pour l'année d'essai.

4.2 Coût de la dette

La Trans-Nord a utilisé les produits bruts, plutôt que nets, pour calculer le coût de sa dette[1]. L'Office constate que l'utilisation de cette méthode est conforme à la demande approuvée de la société en vue du recouvrement des frais d'émission associés à sa dette, directement dans le coût du service, et en vue d'inclure les soldes non amortis de ces frais dans la base des taux. Par conséquent, l'Office a approuvé l'utilisation de cette méthode pour déterminer le coût de la dette pour l'année d'essai.

La dette à long terme actuelle de la société comprend des billets à terme de 10 000 000 $, payables le 30 octobre 1987, et des billets remboursables par versements de 10 000 000 $, payables le 31 octobre 1994, avec les taux d'intérêt associés de 13 et de 13,25 pour cent respectivement. Ces fonds, empruntés auprès de grands investisseurs vers la fin de 1984, ont remplacé la seule obligation de la dette à long terme de 12 750 000 $ U.S. qu'avait précédemment contractée la Trans-Nord et qui était payable en novembre 1984.

---

[1] Selon la méthode des produits bruts, le coût de la dette est simplement calculé comme de l'intérêt, divisé par le montant du capital brut de la dette impayée. Selon les méthodes des produits nets, le taux du coût de la dette est calculé comme un intérêt, plus l'amortissement des frais relatifs à l'émission de la dette, divisé par le montant en capital brut de la dette impayée, moins les frais non amortis d'émission de la dette.

Tableau 4-1
Taux de rendement sur la base des taux demandé

	Capitalisation	Rapport (%)	Taux du coût (%)	Élément du coût (%)
Dette à long terme				
3 ans	10 000 000$	25,2	13,00	3,28
10 ans	9 583 000	24,1	13,25	3,20
Avoir des actionnaires	20 130 410	50,7	16,75	8,49
Total	**39 713 410$**	**100,0**		**14,97**

Un témoin de la société a précisé qu'il est peu probable que la Trans-Nord requière bientôt une autre émission de dettes à long terme. Ce facteur, ainsi que la possibilité d'une baisse des taux d'intérêt au cours des prochaines années, a mené à la décision de procéder à deux émissions distinctes de dettes. Ainsi, la Trans-Nord ayant à renouveler la moitié de ses obligations de dettes dans trois ans, a indiqué qu'elle espère pouvoir refinancer cette dette à un taux inférieur à celui en vigueur actuellement. L'Office conclut que les taux de coût de la dette de 13 et 13,25 pour cent sont raisonnables et il accepte qu'ils servent pour déterminer le taux de rendement global devant être autorisé à la société.

4.3 Taux du rendement des avoirs ordinaires

La requérante a demandé un taux de rendement sur les avoirs ordinaires de 16,75 pour cent, comparativement au taux autorisé actuellement de 15 pour cent. À l'appui du taux demandé, la Trans-Nord s'est fiée au conseil de ses experts-témoins qui ont employé les méthodes des gains comparables, du flux monétaire actualisé (FMA) et des primes de risque des avoirs, pour calculer le coût de l'avoir des propriétaires. Le témoin a insisté surtout sur les résultats de son analyse des gains comparables, en utilisant les résultats des deux autres techniques d'estimation des coûts à titre de vérification des résultats des gains comparables.

Pour son analyse des gains comparables, le témoin-expert de la société a choisi deux groupes d'échantillon. Selon lui, ces échantillons comprenaient des sociétés de valeur sûre et celles d'investissement respectivement. D'après son appréciation du niveau de risque inhérent aux opérations de la Trans-Nord, il a mis davantage l'accent sur les résultats obtenus pour son échantillon de sociétés de placement. Les sociétés qui composaient chaque échantillon ont été choisies d'après les cotations à la bourse fournies par la Standard & Poor's et par le Canadian Business Service. Le contre-interrogatoire à cet effet a montré qu'un autre témoin-expert, qui avait comparu précédemment au cours d'une autre délibération devant l'Office, était d'avis qu'il ne fallait pas se fier exclusivement aux cotations à la bourse comme critère de sélection de l'échantillon.

Le témoin a constaté que les taux médians et moyens du rendement sur les avoirs aux livres, réalisés depuis le dernier cycle d'affaires pour ses sociétés d'investissement, s'élevaient à 18,6 et 19 pour cent respectivement. Le témoin a ensuite ajusté ces résultats à la baisse, afin de traduire les attentes actuelles en matière d'inflation, au lieu du niveau moyen d'inflation que l'on a connu depuis le dernier cycle complet d'affaires. Il a conclu, d'après son analyse des gains comparables, que le taux de rendement approprié sur les avoirs ordinaires devrait se situer entre 16,25 et 16,75 pour cent.

En ce qui concerne son analyse du FMA, le témoin a conclu que le taux de rendement requis des investisseurs (TRI) pour la Trans-Nord, se situait entre 14,75 et 15,25 pour cent. À cet effet, le témoin a constaté que le calcul de la composante du rendement des actions de la technique du FMA est assez simple, alors qu'il faut beaucoup de jugement pour estimer la composante de croissance de la formule du FMA. Le point milieu de cette fourchette du TRI a été élevé à un niveau de 15,8 à 16,5 pour cent, afin de traduire un rapport du marché aux livres de 1,1 à 1,2. Ce niveau du marché aux livres devrait, d'après le témoin, donner à la Trans-Nord une occasion raisonnable d'entreprendre un nouveau financement par actions de façon autonome, sans pour autant diluer la valeur nominale aux livres des actions de la société. Au cours du contre-interrogatoire, le témoin a précisé qu'un rapport du marché aux livres de 1,1, quoiqu'inadéquat pour la Trans-Nord lorsque les conditions du marché sont mauvaises, serait probablement suffisant en termes d'indemnité, pour les coûts fondamentaux de financement et relatifs à la pression du marché.

En appliquant la méthode des primes de risque des avoirs, le témoin-expert de la société a conclu que le TRI pour la Trans-Nord se situait dans la fourchette de 15 à 15,5 pour cent. Les conclusions de l'analyse du témoin portant sur deux études historiques des primes de risque lui ont suggéré qu'une prime appropriée du risque des avoirs était de l'ordre de 3,25 à 4 points percentiles supérieurs au rendement des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Après avoir étudié un certain nombre de facteurs qualitatifs, le témoin a conclu que la prime appropriée du risque des avoirs à utiliser pour son analyse, était de 3,5 pour cent. Le témoin a alors additionné cette prime du risque au rendement des obligations à long terme du gouvernement du Canada de 11,5 à 12 pour cent. Le témoin a par la suite replacé le point milieu de son échelle du TRI afin de traduire le rapport marché aux livres de 1,1 et de 1,2, ce qui a entraîné un taux de rendement sur les avoirs comptables de l'ordre de 16,1 à 16,8 pour cent. Toutefois, le témoin a conclu que le taux équitable de rendement sur les avoirs ordinaires pour la Trans-Nord devrait être restreint par les résultats obtenus au moyen de la technique des gains comparables.

D'après les résultats de ses diverses techniques d'estimation des coûts, en mettant l'accent particulièrement sur les résultats des gains comparables, le témoin a conclu qu'un taux équitable de rendement sur les avoirs ordinaires de la Trans-Nord se situerait entre 16,25 et 16,75 pour cent. Au cours du contre-interrogatoire, le témoin a précisé qu'il aurait tendance à viser le point milieu de cette échelle.

En ce qui a trait aux risques d'affaires inhérents aux opérations de la Trans-Nord, un témoin de la requérante a précisé qu'il était difficile de prévoir la réduction des acheminements de longue portée de la société qu'entrainerait la déréglementation. Il considérait que ce manque de possibilité de prévision augmentait le niveau du risque d'affaires que doit affronter la société. Le témoin-expert de la société, bien qu'il n'ait pu quantifier les changements dans le risque d'affaires qui ont pu se produire depuis la date de sa dernière audience tarifaire, a caractérisé le niveau du risque d'affaires de la Trans-Nord comme étant supérieur à celui de la société Pipe Line Interprovincial Limitée et à peu près égal à celui de la société Trans Mountain Pipe Line Company Ltd., ne tenant pas compte des facteurs tels que l'âge des biens immobiliers.

L'Office est d'avis que le calcul d'un taux de rendement approprié sur les avoirs met en cause l'utilisation de méthodes qui doivent faire preuve de jugement. Par conséquent, en se fondant sur toute la preuve présentée et compte tenu du niveau du risque d'affaires que doit affronter la société, ainsi que des perspectives des taux courants d'inflation et d'intérêt, l'Office considère qu'un taux de 15,75 pour cent sur le rendement des avoirs ordinaires serait juste et raisonnable.

4.4 Taux de rendement sur la base des taux

En se fondant sur ses conclusions dans le dossier présent, l'Office a décidé qu'un taux de rendement sur la base des taux de 14,46 pour cent est juste et raisonnable. Le calcul de ce taux est indiqué ci-dessous.

4.5 Calcul du rendement sur la base des taux alloué

D'après les décisions de l'Office sur les questions relatives à la base des taux et au taux de rendement dans le cas actuel, le rendement total alloué pour la société est de 5 547 309 $, pour l'année d'essai 1985. Le calcul de ce montant est présenté ci-dessous.

Rendement sur la base des toux alloué

Base des taux selon la section 2.5	**38 363 130 $**
Rendement alloué total (14,46 pour cent x 38 363 130)	**5 547 309 $**

Tableau 4-2
Taux de rendement sur la base de taux approuvé

	Capitalisation[1]	Rapport (%)	Taux du coût (%)	Élément du coût (%)
Dette à long terme				
3 ans	10 000 000$	25,13	13,00	3,27
10 ans	9 615 000	24,16	13,25	3,20
Avoir des ordionaires	20 178 604	50,71	15,75	7,99
Total	**39 793 989$**	**100,0**		**14,46**

1 Le calcul des montants du capital individuel de la moyenne de 13 mois est présenté à l'annexe V.
2 Les montants et les taux du coût sont calculés sur une base des produits bruts. Voir section 4.2.

Chapitre 5
Coût total du service alloué/besoin des recettes

Compte tenu de toutes ses décisions concernant les questions de la base des taux, du coût du service et du taux de rendement, l'Office a calculé ci-dessous, le coût total du service ou du besoin de recettes dont pourra bénéficier la société.

Tableau 5-1

	Selon la requéte	Redressement	Montant autorisé par l'ONE
Traitements et salaires	4 206 000$	(39 000)$	4 167 000$
Matériaux et approvisionnements	495 000	(1 100)	493 900
Services extérieurs	1 465 000	(3 700)	1 461 300
Autres dépenses	499 000	(1 600)	497 400
Coûts d'exploitation du combustible et de l'électricité	2 800 000	(219 000)	2 581 000
Pertes de pétrole	250 000	(37 000)	213 000
Frais juridiques	70 000	-	70 000
Frais de location	775 000	-	775 000
Frais relatifs aux dommages	5 000	-	5 000
Avantages sociaux des employés	826 000	-	826 000
Dépenses d'assurance	100 000	(11 100)	88 900
Dépenses de dépréciation	1 847 000	(11 000)	1 836 000
Impôts autres que l'impôt sur le revenu	1 435 000	-	1 435 000
Impôts sur le revenu normalisés	3 827 000	(285 588)	3 541 412
Surtaxe	-	113 607	113 607
Amotissement des frais d'émission de la dette	26 000	(4 000)	22 000
Amortissement de la perte sur le change	568 000	(403)	567 597
Amotissement des frais de la requéte tarifaire	75 000	-	75 000
Amortissement de l'excédent du fonds de pension	(135 000)	(68 077)	(203 077)
Total du coût du service excluant le rendement	19 134 000$	(567 961)$	18 566 039$[1]
Rendement sur la base des taux	5 833 000	(285 691)	5 547 309[2]
Total autorisé du coût du service	**24 967 000$**	**(853 652)$**	**24 113 348$**

1 Voi la section 3.9
2 Voir la section 4.5

Chapitre 6
Conception des droits

6.1 Débit

La Trans-Nord a présenté une prévision de débit pour l'année d'essai 1985 de 8 650 000 mètres cubes (m^3). Cette prévision a été révisée ultérieurement à 8 825 000 m^3 afin d'inclure les premières livraisons trimestrielles réelles de 1985, les estimations mises à jour des expéditeurs et les hypothèses de la société en ce qui concerne l'effet de la déréglementation telle que précisée dans "L'accord de l'Ouest" qui demande l'élimination des prix administrés du pétrole brut canadien ainsi que l'élimination des contrôles en matière d'importation et d'exportation, à compter du 1er juin 1985. Le débit révisé traduit une augmentation des livraisons d'environ 4 pour cent par rapport à 1984.

La principale question soulevée au cours de l'audience en ce qui a trait au débit portait sur les effets de la déréglementation sur la provenance des livraisons à d'Ottawa. La requérante est d'avis qu'après la déréglementation, les livraisons à Ottawa continueront à provenir de Montréal et de Toronto. Cependant, elle croit qu'Ottawa recevra environ 75 pour cent de ses livraisons de Montréal au lieu du 50 pour cent actuel.

L'Office reconnaît qu'il est difficile en ce moment-ci d'élaborer une prévision du débit fiable pour 1985, étant donné que la déréglementation entre en vigueur le 1er juin 1985. L'Office croit également que les facteurs au niveau du marché international, notamment la disponibilité des produits d'importation à des prix intéressants, l'approvisionnement et le prix du pétrole brut au large des côtes et la disponibilité et les prix du pétrole brut intérieur peuvent avoir une répercussion sur la provenance des livraisons à Ottawa. Tous ces facteurs échappent au contrôle de la Trans-Nord.

En se fondant sur la preuve qui lui a été présentée sur cette question, l'Office considère que la prévision du débit révisée, soumise par la Trans-Nord pour l'année 1985, est raisonnable et il accepte qu'elle serve à la conception des droits.

6.2 Méthode de conception des droits

La requérante a conçu les taux pour l'année d'essai 1985 selon les principes approuvés dans la décision de 1981 de l'Office, à l'exception de la ventilation des frais généraux. Cet écart prévu met en cause un changement dans la méthode de ventilation des frais généraux aux divers centres de coûts, notamment le chargement, le transport, la livraison ainsi que les aéroports de Toronto, Dorval et Mirabel. La société était d'avis que la méthode actuelle de répartition des frais généraux (50 pour cent au transport, 25 pour cent au chargement et 25 pour cent à la livraison, ainsi qu'une répartition aux terminaux individuels sur la base des livraisons totales) a entraîné une distribution injuste des frais généraux. Selon la société, la méthode proposée, soit une distribution des frais généraux au pro rata, aux divers centres de coûts, sur la base des frais directs totaux associés à chaque activité, traduit de façon plus appropriée les immobilisations et les dépenses associées à la fonction. La société a présenté son analyse et sa comparaison des résultats effectuées selon les méthodes actuelles et proposées, pour démontrer la validité de sa position.

Dans un argument final, un intervenant était d'avis que la méthode proposée pour répartir les frais généraux entraînerait une charge plus élevée pour les aéroports que la part appropriée de ces frais et il a proposé que les frais généraux soient imputés au transport.

L'Office constate que la méthode révisée donne lieu à une augmentation des frais généraux répartis aux aéroports. Toutefois, il est d'avis que la répercussion générale sur les droits définitifs demeure la considération principale et que les aéroports n'ont pas été touchés excessivement à cet égard. L'Office convient avec la société que la méthode proposée donne lieu à une répartition plus équitable des frais généraux et il a, par conséquent, décidé d'en autoriser l'usage dans la conception des droits de la Trans-Nord.

La ventilation proposée par la société de la moyenne de la base des taux et du rendement sur la base des taux, aux fins de conception tarifaire, est présentée à l'annexe III et sa ventilation prévue en matière de besoins de recettes est indiquée dans l'annexe IV. Chacun de ces trois postes, ainsi que les montants individuels qui les composent, traduisent les décisions pertinentes de l'Office, discutées précédemment dans les présentes.

6.3 Calcul des droits

L'Office a approuvé un besoin de recettes de 24 113 348 $. De plus, il a accepté la prévision du débit révisé de la société, soit 8 825 000 m^3 comme base pour déterminer les droits.

Les composantes des frais unitaires ou tarifaires que l'on retrouve dans la requête sont comparées ci-dessous à celles qui ont été calculées après avoir mis en vigueur toutes les décisions de l'Office en ce qui les concerne. L'Office a calculé les droits approuvés d'après ces composantes tarifaires. L'Office juge que les droits compris dans le barème A de l'annexe I sont justes et raisonnables et ordonne qu'ils deviennent exigibles à compter du 1er juillet 1985.[1]

---

[1] Nonobstant l'effet combiné des redressements à la baisse apportés par l'Office aux besoins de recettes demandés par la société et l'augmentation de 175 000 m^3 du débit total par rapport à sa prévision initiale, les droits approuvés, indiqués dans le barème A de l'annexe I sont, pour la plupart, supérieurs à ceux que demandait la requérante. Ceci est imputable au fait que la prévision du débit révisé de la société a montré une réduction dans les acheminements à longue distance des produits. Ce facteur a réduit à son tour, le nombre de mètres cubes au kilomètre utilisé pour calculer la composante des frais de transport unitaire des droits, indiquée dans le barème A.

Tableau 6-1
Composantes tarifiaires (en cents)

	Selon la requéte	Redressements	Montant autorisé par l'ONE
Chargement (par m^3)	21,03	(0,97)	20,06
Transport (par m^3 km)	1,08	0,08	1,16
Livraison (par m^3)	32,49	(0,93)	31,56
Terminaux d'aéroport (par m^3)			
Toronto	102,60	(2,44)	100,16
Dorval	134,06	5,94	140,00
Mirabel	116,88	(28,33)[1]	88,55

1 Les redressements représentent surtout la révision apportée par la société à la prévision de débit pour Mirabel. Les volumes devant étre transportés ont augmenté de 350 000 à 450 000 m^3.

Chapitre 7
Disposition

L'ordonnance n^{O} TO-3-85, qui constitue l'annexe I, est une affirmation des présents Motifs de décision. Ce qui précède, ainsi que l'ordonnance sitée précédemment, constituent nos Motifs de décision ainsi que notre décision sur la requête présentée par la société Pipeline Trans-Nord Inc.

W.G. Stewart
Membre présidant

R.F. Brooks
Membre

A.B. Gilmour
Membre

Annexe I
Ordonnance de l'Office n^{O} TO-3-85

ORDONNANCE N^{O} TO-3-85

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application;

ET RELATIVE À une requête présentée par la société Pipelines Trans-Nord Inc. (ci-après appelée "la requérante" ou "la société") en vue de l'obtention de certaines ordonnances relatives aux droits, conformément à la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de référence 1762-T2-8.

DEVANT:

W.G. Stewart
Membre présidant

R.F. Brooks
Membre

le vendredi 31e jour de mai 1985.

A.B. Gilmour
Membre

VU une requête présentée par la requérante en date du 8 février 1985, dans sa version modifiée, aux termes de la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* pour l'obtention d'ordonnances qui établiraient les droits justes et raisonnables que la société peut exiger pour le transport, ou en ce qui concerne celui-ci, de produits pétroliers raffinés et en vue d'une ou de plusieurs autres ordonnances qui permettront à la société de déposer un tarif comprenant des droits justes et raisonnables.

ET VU que l'Office a entendu la preuve et les témoignages concernant ladite requête au cours de l'audience publique qui s'est déroulée les 15, 16 et 17 avril 1985;

ET VU que l'Office, dans un télex daté du 1er mai 1985, a donné l'occasion aux parties intéressées de répondre par écrit aux renseignements supplémentaires fournis par la société, sous pli d'une lettre datée du 25 avril 1985, et qu'il a dûment étudié toutes les représentations s'y rapportant;

ET VU que l'Office, dans un télex daté du 28 mai 1985, a informé les parties intéressées de son intention de prendre en considération, dans le calcul du coût du service alloué de la société, la surtaxe sur les sociétés annoncée par le Ministre fédéral des Finances le 23 mai 1985, et qu'il a donné l'occasion aux parties de déposer des commentaires à ce sujet, et qu'il n'a reçu aucun commentaire de cette nature;

IL EST ORDONNÉ QUE:

1. À compter du 1er jour de juillet 1985, la société exige pour le transport, ou en ce qui concerne ce dernier, des produits pétroliers raffinés, les droits prescrits au barème A des présentes.

2. La société dépose immédiatement auprès de l'Office un tarif conforme à la présente ordonnance, et qu'elle en signifie un exemplaire:
   a) aux expéditeurs de la société;
   b) aux procureurs généraux de l'Ontario et du Québec;
   c) à tous les intervenants ayant comparu au cours de l'audience citée précédemment; et
   d) à toute personne qui a averti la société et l'Office qu'elle souhaite être inscrite à titre de personne intéressée aux droits et tarifs de la société, et qui a été acceptée comme telle par l'Office.

3. Nonobstant le dépôt du tarif cité au paragraphe 2 des présentes, ledit tarif demeurera nul et non avenu jusqu'au 1er jour de juillet 1985.

4. Les dispositions du tarif de la requérante, ou toute partie de celui-ci, qui sont contraires à toute disposition de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* ou à toute ordonnance de l'Office, y compris la présente, soient, et elles le sont par les présentes, rejetées, ledit rejet entrant en vigueur à compter du 1er jour de juillet 1985.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Tableau a1-1
Barème "A"
Pipelines Trans-Nord Inc.
Droits en vigueur le 1er juillet 1985
en dollars le mètre cube, à 15°C

Destination	**Lieux d'origine**					
	Montreal est de Québec	**Nani-toke (Ontario)**	**Port Credit (Ontario)**	**Clarkson (Ontario)**	**Oakville (Ontario)**	**Toronto nord (Ontario)**
Dorval (Québec) - carburéacteur	2,076	9,929	8,763	8,840	9,007	8,380
Dorval (Québec) - produit autre que les carburéacteurs	0,992	8,845	7,679	7,755	7,923	7,296
Mirabel (Québec)	1,623	9,475	8,309	8,386	8,553	7,926
Cornwall (Ontario)	1,907	6,978	5,812	5,889	6,056	5,429
Ottawa (Ontario)	2,984	7,476	6,310	6,387	6,555	5,927
Prescott (Ontario)	2,780	6,172	5,005	5,082	5,250	4,623
Maitland (Ontario)	2,926	5,959	4,793	4,870	5,037	4,410
Hamilton (Ontario)	-	1,219	-	-	-	-
Oakville (Ontario)	-	1,438	-	-	-	-
Clarkson (Ontario)	-	1,605	-	-	0,684	-
Port Credit (Ontario)	-	1,691	-	0,602	0,769	-
Aéroporte de Toronto (Ont.)	-	2,633	1,467	1,544	1,711	-
Toronto nord (Ontario)	-	2,065	0,899	0,976	1,143	-
Port de Toronto (Ont.)	-	2,400	1,234	1,311	1,478	0,851
Markham (Ontario)	-	2,305	1,139	1,216	1,383	0,756
Port Hope (Ontario)	-	3,244	2,078	2,155	2,322	1,695
Belleville (Ontario)	-	4,150	2,984	3,061	3,228	2,601
Kingston (Ontario)	-	4,945	3,779	3,856	4,023	3,396
Montréal (Québec)	-	8,369	7,203	7,280	7,447	6,820

Annexe II

Tableau a2-1
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Première approximation de la base des taux			
Moyenne des installations nettes en service			43 545 711
Moyenne des impôts reportés accumulés			(8 095 458)
			35 450 253
Fonds de roulement d'encaisse			
Total des dépenses d'exploitation	13 075 020$		
Moins: Taxes foncières municipales	1 320 000		
Dépense d'assurance	88 900		
Dépense de location	775 000	10 891 120$	
Plus: Impôt à payer		-	
Besoin de recettes de la surtaxe sur les sociétés		-	
Dépenses d'exploitation nettes en espèce		**10 891 120**$	
Fonds de roulement en espèce (16/365 x 10 891 120 $)			477 419
Matériaux et fournitures			535 000
Loyer payé d'avance			205 000
ssurance payée d'avance			51 000
Taxes municipales payées d'avance			176 000
Postes divers reportés			
Frais non amortis de la requête tarifaire		112 500$	
Frais non amortis de l'émission de la dette		100 747	
Perte non amortie sur le change		1 418 994	
Excédents non amortis du fonds de pension		(304 615)	1 327 626
Moyenne de la base des taux			**38 222 298**4

Tableau a2-2
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Première approximation des impôts exigibles		
Rendement sur la base des taux (0,1446 x 38 222 298 $)	5 526 944$	
Moins: Dépenses relatives aux intérêts	2 569 792	
Revenus de service après déduction d'impôt	2 957 152	
Ajouter (retrancher) les écarts permanents		
Capital admissible	(11 820)	
Divers postes non déductibles	20 000	
Dépréciation de l'emprise	21 564	
Perte sur le change	567 597	3 554 493$
Provision de l'impôt normalisé		
3 554 493 $ x $\frac{0,49765}{1-0,49765}$		3 521 237
Ajouter (retrancher) les écarts temporaires		
Dépenses de dépréciation	1 836 000$	
Allocation du coût en capital	(2 617 117)	
Amortissement des frais de la requête tarifaire	75 000	
Amortissement des frais de l'émission de la dette	22 000	
Dépréciation de l'emprise	(21 564)	
Recouvrement des frais relatifs au fonds de pension	(203 077)	
Amortissement des frais d'entretien	20 000	(888 758)
Revenu imposable		**6 186 972**$
Impôt fédéral à payer (Partie I) (6 186 972 $ x 0,36)		2 227 310$
Impôt provincial à payer (6 186 972 $ x 0,13765)		851 637
Impôt à payer sur le revenu		**3 078 947$**
Surtaxe sur les sociétés (2 227 310 $ x 0,025)		55 683$
Provision pour la surtaxe sur les sociétés		
55 683 $ x $\frac{0,50665}{1-0,50665}$ [1]		57 184
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		**112 867**$

1 Voir la section 3.7.3

Tableau a2-3
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Deuxième approximation de la base des taux			
Moyenne des installations nettes en service			43 545 711$
Moyenne des impôts reportés accumulés			(8 095 458)
			35 450 253
Fonds de roulement d'encaisse			
Total des dépenses d'exploitation	13 075 020$		
Moins: Taxe foncière municipale	1 320 000		
Dépense d'assurance	88 900		
Dépense de location	775 000	10 891 120$	
Plus: Impôt exigible		3 078 947	
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		112 867	
Dépenses d'exploitation nettes en espèce		**14 082 934$**	
Fonds de roulement en espèce (16/365 x 14 082 934 $)			617 334
Matériaux et approvisionnements			535 000
Loyer payé d'avance			205 000
Assurance payée d'avance			51 000
Taxes municipales payées d'avance			176 000
Postes divers reportés			
Frais non amortis de la requête tarifaire		112 500$	
Frais non amortis de l'émission de la dette		100 747	
Perte non amortie sur le change		1 418 994	
Excédents non amortis du fonds de pension		(304 615)	1 327 626
Base des taux moyenne			**38 362 213$**

Tableau a2-4
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Deuxième approximation des impôts exigibles		
Rendement sur la base des taux (0,1446 x 38 262 213 $)	5 547 176$	
Moins: Dépenses relatives aux intérêts	2 569 792	
Revenus de service après déduction d'impôt	2 977 384	
Ajouter (retrancher) les écarts permanents		
Capital admissible	(11 820)	
Divers postes non déductibles	20 000	
Dépréciation de l'emprise	21 564	
Perte sur le change	567 597	3 574 725
Provision de l'impôt normalisé		
3 574 725 $ x 0,49765 / 1-0,49765		3 541 280
Ajouter (retrancher) les écarts temporaires		
Dépenses de dépréciation	1 836 000$	
Allocation du coût en capital	(2 617 117)	
Amortissement des frais de la requête tarifaire	75 000	
Amortissement des frais de l'émission de la dette	22 000	
Dépréciation de l'emprise	(21 564)	
Recouvrement des frais relatifs au fonds de pension	(203 077)	
Amortissement des frais d'entretien	20 000	(888 758)
Revenu imposable		**6 227 247**$
Impôt fédéral à payer (Partie I) (6 227 247 $ x 0,36)		2 241 809$
Impôt provincial à payer (6 227 247 $ x 0,13765)		857 181
Impôt à payer sur le revenu		**3 098 990$**
Surtaxe sur les sociétés (2 241 809 $ x 0,025)		56 045$
Provision pour la surtaxe les sociétés		
56 045 $ x 0,50665 [1] / 1-0,50665		57 556
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		**113 601**$

1 Voir la section 3.7.3

Tableau a2-5
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Troisième approximation de la base des taux			
Moyenne des installations nettes en service			43 545 711$
Moyenne des impôts reportés accumulés			(8 095 458)
			35 450 253
Fonds de roulement d'encaisse			
Total des dépenses d'exploitation	13 075 020$		
Moins: Taxes foncières municipales	1 320 000		
Dépense d'assurance	88 900		
Dépense de location	775 000	10 891 120$	
Plus: Impôt exigible		3 098 990	
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		113 601	
Dépenses d'exploitation nettes en espèce		**14 103 711**$	
Fonds de roulement en espèce (16/365 x 14 103 711)			618 245
Matériaux et approvisionnements			535 000
Loyer payé d'avance			205 000
Assurance payée d'avance			51 000
Taxes municipales payées d'avance			176 000
Postes divers reportés			
Frais non amortis de la requête tarifaire		112 500$	
Frais non amortis de l'émission de la dette		100 747	
Perte non amortie sur le change		1 418 994	
Excédent non amorti du fonds de pension		(304 615)	1 327 626
Base des taux moyenne			**38 363 124**$

Tableau a2-6
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Troisième approximation des impôts exigibles		
Rendement sur la base des taux (0,1446 x 38 363 124 $)	$5 547 308	
Moins: Dépenses relatives aux intérêts	2 569 792	
Revenus de service après déduction d'impôt	2 977 516	
Ajouter (retrancher) les écarts permanents		
Capital admissible	(11 820)	
Divers postes non déductibles	20 000	
Dépréciation de l'emprise	21 564	
Perte sur le change	567 597	$3 574 857
Provision de l'impôt normalisé		
3 574 857 $ x $\frac{0,49765}{1-0,49765}$		3 541 411
Ajouter (retrancher) les écarts temporaires		
Dépenses de dépréciation	$1 836 000	
Allocation du coût en capital	(2 617 117)	
Amortissement des frais de la requête tarifaire	75 000	
Amortissement des frais de l'émission de la dette	22 000	
Dépréciation de l'emprise	(21 564)	
Recouvrement des frais relatifs au fonds de pension	(203 077)	
Amortissement des frais d'entretien	20 000	(888 758)
Revenu imposable		**$6 227 510**
Impôt fédéral à payer (Partie I) (6 227 510 $ x 0,36)		2 241 904
Impôt provincial à payer (6 227 510 $ x 0,13765)		857 217
Impôt à payer sur le revenu		**$3 099 121**
Provision pour la surtaxe les sociétés (2 241 904 $ x 0,025)		$56 048
Provision pour la surtaxe les sociétés		
56 048 $ x $\frac{0,50665}{1-0,50665}$ [1]		57 559
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		**$113 607**

1 Voir section 3.7.3

Tableau a2-7
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Quatrième approximation de la base des taux			
Moyenne des installations nettes en service			43 545 711$
Moyenne des impôts reportés accumulés			(8 095 458)
			35 450 253
Fonds de roulement d'encaisse			
Total des dépenses d'exploitation	13 075 020$		
Moins: Taxes foncières municipales	1 320 000		
Dépense d'assurance	88 900		
Dépense de location	775 000	10 891 120$	
Plus: Impôt exigible		3 099 121	
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		113 607	
Dépenses d'exploitation nettes en espèce		**14 103 848**$	
Fonds de roulement en espèce (16/365 x 14 103 848 $)			618 251
Matériaux et approvisionnements			535 000
Loyer payé d'avance			205 000
Assurance payée d'avance			51 000
Taxes municipales payées d'avance			176 000
Postes divers reportés			
Frais non amortis de la requête tarifaire		112 500$	
Frais non amortis de l'émission de la dette		100 747	
Perte non amortie sur le change		1 418 994	
Excédent non amorti du fonds de pension		(304 615)	1 327 626
Base des taux moyenne			**38 363 130**$

Tableau a2-8
Itération du calcul de la surtaxe sur les sociétés et des impôts à payer inclus dans le fonds de roulement d'encaisse

Quatrième approximation des impôts exigibles

Rendement sur la base des taux (0,1446 x 38 363 130 $)	5 547 309$	
Moins: Dépenses relatives aux intérêts	2 569 792	
Revenus de service après déduction d'impôt	2 977 517	
Ajouter (retrancher) les écarts permanents		
Capital admissible	(11 820)	
Divers postes non déductibles	20 000	
Dépréciation de l'emprise	21 564	
Perte sur le change	567 597	3 574 858$
Provision de l'impôt normalisé		
3 574 858 $ x $\frac{0,49765}{1-0,49765}$		3 541 412
Ajouter (retrancher) les écarts temporaires		
Dépenses de dépréciation	1 836 000$	
Allocation du coût en capital	(2 617 117)	
Amortissement des frais de la requête tarifaire	75 000	
Amortissement des frais de l'émission de la dette	22 000	
Dépréciation de l'emprise	(21 564)	
Recouvrement des frais relatifs au fonds de pension	(203 077)	
Amortissement des frais d'entretien	20 000	(888 758)
Revenu imposable		**6 227 512**$
Impôt fédéral à payer (Partie I) (6 227 512 $ x 0,36)		2 241 904$
Impôt provincial à payer (6 227 512 $ x 0,13765)		857 217
Impôt à payer sur le revenu		**3 099 121$**
Provision pour la surtaxe sur les sociétés (2 241 904 $ x 0,025)		56 048$
Provision pour la surtaxe les sociétés		
56 048 $ x $\frac{0,50665}{1-0,50665}$ [1]		57 559
Besoin de recettes pour la surtaxe sur les sociétés		**113 607**$

1 Voir la section 3.7.3

Annexe III
Ventilation de la moyenne de la base des taux et du rendement sur la base des taux

Tableau a3-1
RÉPARITION DE LA BASE DES TAUX ET DU RENDEMENT SUR LA BASE DES TAUX MOYENS

	Chargement	Transport	Livraison	Aéroport de Toronto	Aéroport de Dorval	Aéroport de Mirabel	Totaux[1]
Moyenne des immobilisations nettes	3 811 6244	35 353 742$	2 174 091$	1 048 805$	353 925$	803 524$	43 545 711$
Provision pour le fonds de roulement	138 759	1 287 029	79 146	38 181	12 884	29 252	1 585 251
Postes divers reportés	116 209	1 077 869	66 284	31 976	10 790	24 498	1 327 626
Base des taux avant es impôts reportés	4 066 592$	37 718 640$	2 319 521$	1 118 962$	377 599$	857 274$	46 458 588$
Impôts reportés	(708 608)	(6 572 513)	(404 179)	(194 980)	(65 797)	(149 381)	8 095 458)
Base des taux nette	**3 357 984$**	**31 146 127$**	**1 915 342$**	**923 982$**	**311 802$**	**707 893$**	**38 363 130$**
Rendement	**485 565$**	**4 503 730$**	**276 958$**	**133 608$**	**45 087$**	**102 361$**	**5 547 309$**

1 Les montants alloués par l'Office ont été répartis dans les mêmes proportions que les montants compris dans la requête de la société.

Annexe IV
Ventilation du besoin de recettes

Tableau a4-1
RÉPARITION DU BESOIN DE RECETTES

	Chargement	Transport	Livraison	Aéroport de Toronto	Aéroport de Dorval	Aéroport de Mirabel	Totaux[1]
Dépenses d'exploitation	811 308$	9 659 468$	1 831 577$	339 028$	233 666$	199 973$	13 075 020$[1]
Dépréciation	153 395	1 504 773	88 273	40 300	20 544	28 715	1 836 000[1]
Rendement	485 565	4 503 730	276 958	133 608	45 087	102 361	5 547 309[1]
Impôts sur le revenu	309 985	2 875 190	176 811	85 295	28 783	65 348	3 541 412[1]
Surtaxe	9 944	92 236	5 672	2 736	923	2 096	113 607[2]
Total du besoin de recettes	**1 770 197$**	**18 635 397$**	**2 379 291$**	**600 967$**	**329 003$**	**398 493$**	**24 113 348$**
Métres cubes	8 825 000		7 540 000	600 000	235 000	450 000	
Métre cube par kilomètres (000)		1 608 663[3]					
Composante tarifaire (en dollars)	**0,200589$**	**0,011584$**	**0,315556$**	**1,001612$**	**1,400013$**	**0,885540$**	

1 Les totaux alloués ont été répartis dans les mêmes proportions que les montants compris dans la requéte de la société. Ainsi, tous les montants sont ventilés, dans une certaine mesure, à chacun des six centres de coûts, sauf que les composantes des coûts de perte de pétrole et de combustible et d'électricité, des dépenses totales d'exploitation, sont entièrement réparties au transport.

2 Total de la surtaxe a été réparti dans les proportions semblables à celles des impôts sur le revenu

3 Le calcul de l'Office est fondé sur la prévision de débit révisé de la société

Annexe V
Calcul des moyennes de 13 mois en ce qui concerne: les installations de transport nettes; les impôts reportés accumulés; et les dettes et avoirs des propriétaires

Tableau a5-1
Calcul Des Moyennes De 13 Mois Ee Ce Qui Concerne:
Les Installations Nettes De Transport; Les Impôts Reportés Accumulés;
Et Les Dettes Et Les Avoirs Ordinaires

	Installations nettes de transport[1]	**Impôt sur le revenue reporté accumulé[2]**
1er janvier	43 474 660$	7 874 310$[1]
31 janvier	43 358 806	7 911 168
28 février	43 225 379	7 948 026
31 mars	43 356 502	7 984 884
30 avril	43 424 432	8 021 742
31 mai	43 360 970	8 058 600
30 juin	43 598 182	8 095 458
31 juillet	43 914 470	8 132 316
31 août	43 785 169	8 169 174
30 septembre	43 750 318	8 206 032
31 octobre	43 745 306	8 242 890
30 novembre	43 590 118	8 279 748
31 décembre	43 509 934	8 316 600
Total	**566 094 246$**	**105 240 948$**
Moyenne de 13 mois	**43 545 711$**	**8 095 458$**

1 Pièce justificative nº 12, réponse à la question 49(b).
2 Les impôts reportés courants de 442 290 $ pour l'année d'essai ont été répartis équitablement sur toute l'année

Tableau a5-2
Calcul Des Moyennes De 13 Mois Ee Ce Qui Concerne:
Les Installations Nettes De Transport; Les Impôts Reportés Accumulés;
Et Les Dettes Et Les Avoirs Ordinaires

		Dettes à long terme	
	Avoirs Ordinaires[1]	**3 ans**	**10 ans**
1er janvier	20 081 251$	10 000 000$	10 000 000$
31 janvier	20 496 251	10 000 000	10 000 000
28 février	20 896 751	10 000 000	10 000 000
31 mars	19 703 251	10 000 000	10 000 000
30 avril	19 973 251	10 000 000	10 000 000
31 mai	20 199 951	10 000 000	9 500 000
30 juin	20 018 651	10 000 000	9 500 000
31 juillet	20 115 351	10 000 000	9 500 000
31 août	20 366 551	10 000 000	9 500 000
30 septembre	19 830 651	10 000 000	9 500 000
31 octobre	20 088 251	10 000 000	9 500 000
30 novembre	20 365 751	10 000 000	9 000 000
31 décembre	20 185 939	10 000 000	9 000 000
Total	**262 321 851$**	**130 000 000$**	**125 000 000$**
Moyenne de 13 mois	**20 178 604$**	**10 000 000$[2]**	**9 615 385$[2]**

1 Selon la pièce justificative nº 47
2 Selon la pièce justificative nº 9, réponse à la question nº 38