CANADA

Office national de l'énergie

Motifs de décision

Relative à des requêtes déposées aux termes de l'article 17 et des Parties III et IV de la Loi sur l'Office national de l'énergie

par

Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.

MO-56-84

Mars 1985

Office national de l'énergie

Motifs de décision

relativement à

des requêtes déposées aux termes de l’article 17 et des Parties III et IV de la Loi sur l’Office national de l’énergie

par

Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.

MO-56-84

Mars 1985

© Ministre des Approvisionnments et Services Canada
1985

No. du Cat. NE22-1/1985-14F
ISBN 0-662-93210-2

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

This report is published separately in both official languages.

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

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. Les requêtes 1
1.1 Révision de l'ordonnance de l'Office nº MO-56-84 1
1.2 Requête sur les droits 1

2. Examen de l'ordonnance de l'Office nº MO-56-84: Livraisons des produits raffinés 3
2.1 Autres moyens d'acheminement 3
2.2 Capacité du réseau 4
2.3 Sécurité des moyens d'acheminement 4
2.3.1 Acheminement par l'embranchement latéral de la Gulf 4
2.3.2 Autres propositions d'acheminement de la Trans Mountain 5
2.4 Contamination 5
2.5 Décision 5
2.6 Ordonnance de l'Office nº AO-1-MO-56-84 6

3. Base des taux 8
3.1 Ajouts aux installations et réforme des installations 8
3.2 Programme d'amélioration 8
3.3 Installations communes des quais Westridge 9
3.4 Raccordement d'Edmonton de la Compagnie pétrolière Impériale Limitée 10
3.5 Rajustement de la construction de classe "C" 10
3.6 Fonds de roulement 11
3.7 Levés et études préliminaires 12
3.8 Taux de l'AFUDC 13

4. Étude de dépréciation 14

5. Débit 15
5.1 Capacité de la Trans Mountain 15
5.2 Débit supplémentaire pour les exportations de produits 15
5.3 Débit supplémentaire pour les exportations et les échanges de pétrole brut 16
5.4 Prévision de l'ONÉ 16

6. Coût du service 18
6.1 Coût de combustible et d'électricité 18
6.2 Provision pour les pertes de pétrole 20
6.3 Traitements, salaires, avantages sociaux et taux d'inflation 21
6.4 Inventaire des pièces diesel 22
6.5 Provision pour les frais administratifs et d'aménagement de la société 22
6.5.1 Frais administratifs 22
6.5.2 Dépenses d'aménagements de la société 23

6.6 Coûts d'audience 24
6.7 Frais d'exploitation du terminal Westridge 24
6.8 Mise hors service des boucles de 762 mm 24
6.9 Impôt 25
6.9.1 Impôt normalisé 25
6.9.2 Impôt sur le revenu 26
6.9.3 Débit accumulé de l'impôt reporté 27

7. Taux de rendement 28
7.1 Structure du capital 28
7.2 Coût de la dette 29
7.3 Taux de rendement sur les avoirs 32
7.4 Taux de rendement sur la base des taux 34

8. Conception des droits 35
8.1 Proposition de conception des droits 35
8.2 Autre proposition de la conception des droits 35
8.2.1 Différences de densité 36
8.2.2 Opérations de terminal 37
8.2.3 Variation du redressement de déclenchement des droits 38
8.2.4 Décision 39
8.3 Clause 25 des règles et règlements 39
8.4 Droits des produits raffinés 40
8.4.1 Crédit de stockage en réservoir 40
8.4.2 Redevances supplémentaires sur les produits raffinés 42
8.4.3 Décision 42
8.5 Redevances spéciales sur les installations de la Shell 43
8.6 Redevances de la canalisation de collecte d'Edson 45
8.7 Traitement de la différence entre les droits provisoires et les droits définitifs 46

9. Installations de propane Westridge 50
9.1 Compétence 50
9.2 Droit 51

10. Disposition 52

Liste des annexes

I	Ordonnance de l'Office nº MO-56-84	53
II	Ordonnance de l'Office nº AO-1-MO-56-84	56
III	Ordonnance de l'Office nº TOI-2-84	60
IV	Ordonnance de l'Office nº AO-1-TOI-2-84	62
V	Ordonnance de l'Office nº TOI-3-84	64
VI	Ordonnance de l'Office nº TO-1-85	66
VII	Résumé des taux de dépréciation approuvés et des groupements révisés des actifs aux fins de dépréciation à la date du 1er janvier 1985	72
VIII	Itération du calcul des impôts à payer	73

Abréviations et définitions

AFUDC	Allocation pour les fonds utilisés durant la construction
APC	Association pétrolière du Canada
Chevron	Chevron Canada Limitée
FMA	Flux monétaire actualisé
Gulf	Gulf Canada Limitée
Impériale	Compagnie pétrolière Impériale Limitée
Inland	Inland Natural Gas Co. Ltd.
IOCO	Raffinerie de Vancouver de l'Impériale
La Loi	*Loi sur l'Office national de l'énergie*
Lignes aériennes	Air Canada, CP Air et Pacific Western Airlines Ltd.
m^3/h	Mètre cube par heure
m^3/j	Mètre cube par jour
mm	Millimètre
Office ou ONÉ	Office national de l'énergie
PIL	Pipe Line Interprovincial Limitée
Requérante, société, Trans Mountain	Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.
TRI	Taux de rendement requis par les investisseurs
Motifs de décision de 1983	"Office national de l'énergie - Motifs de décision relative à une requête déposée aux termes de la Partie IV de la Loi sur l'Office national de l'énergie (requête sur les droits) mars 1983"
Motifs de décision de 1980	"Office national de l'énergie - Motifs de décision relative à une requête déposée en vertu de la Partie IV de la Loi sur l'Office national de l'énergie (requête sur les droits) décembre 1980"
Motifs de décision de 1978	"Office national de l'énergie - Motifs de décision relative à une requête déposée aux termes de la Partie IV de la Loi sur l'Office national de l'énergie (requête sur les droits) janvier 1978"

Énoncé et comparutions

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 de la Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée la Trans Mountain) 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-T4-8.

RELATIVE À une requête de la Gulf Canada Limitée (ci-après appelée Gulf) pour l'obtention d'une ordonnance aux termes de l'article 52 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*; déposée auprès de l'Office sous le numéro de référence 1755-G30-1.

ENTENDUES à Ottawa (Ontario) les: 26, 27 et 28 novembre 1984, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22 et 23 janvier 1985.

DEVANT:

J.R. Hardie	Membre présidant
R.B. Horner, c.r.	Membre
W.G. Stewart	Membre

COMPARUTIONS:

C.B. Johnson G.A. Irving M.W.P. Boyle	Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.
R.S. O'Brien, c.r.	Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines Ltd.
D. McDermott	Association pétrolière du Canada
R. Hall	Chevron Canada Limitée
L.D. Horne J. Nozick	Gulf Canada Limitée
J.E. Gallant H. Newton	Compagnie pétrolière Impériale Limitée
K. Sinclair	Pipe Line Interprovincial Limitée
L.A. Leclerc	Petro-Canada Limitée
L.E. Smith	Shell Canada Limitée
G. Hayward	Ville de Kamloops
G. Lowes	Pipelines Trans-Nord Inc.
A.R. Macdonald D. Tremblay	Office national de l'énergie

Résumé directeur

(NOTA: Le présent résumé n'est fourni que pour la commodité du lecteur et ne fait pas partie des présents motifs de décision.)

Les requêtes

À la suite d'une audience publique, l'Office a, le 4 décembre 1984, délivré l'ordonnance n° MO-56-84, qui exigeait que la Trans Mountain, à compter de janvier 1985, reçoive, transporte et livre, par son oléoduc d'Edmonton à Kamloops, certaines quantités mensuelles d'essence et de distillats faisant l'objet d'une soumission de transport de la Gulf. Le 10 décembre 1984, Trans Mountain a déposé une requête auprès de l'Office pour l'obtention d'une révision de cette ordonnance.

Le 14 septembre 1984, Trans Mountain a déposé une requête auprès de l'Office, aux termes de l'article 51 de la Loi, pour l'obtention de nouveaux droits, à compter du 1er janvier 1985 et, dans le cas où les nouveaux droits ne seraient pas en vigueur le 1er janvier 1985, un dégagement provisoire.

Les deux requêtes ont été inscrites pour une audience publique à compter du 7 janvier 1985.

Examen de l'ordonnance de l'Office n° MO-56-84: Livraisons de produits raffinés

Dans sa preuve, Trans Mountain a indiqué que, pour des raisons de sécurité, la livraison par l'embranchement de Kamloops de la canalisation de 323,9 mm de la Gulf n'était pas acceptable. En conséquence, Trans Mountain proposait que la livraison de produit se fasse, soit dans des réservoirs de stockage à sa station de pompage de Kamloops et puis par la canalisation de 219 mm de la Gulf jusqu'au terminal de la Gulf, soit directement par la canalisation de 219 mm de la Gulf. Gulf a précisé que les deux moyens d'acheminement étaient inacceptables étant donné la contamination supplémentaire et les faibles débits de livraison.

L'Office a conclu que l'acheminement par l'embranchement de la canalisation de la Gulf, avec fermeture de la vanne M817 de la canalisation principale de la Trans Mountain, entraînerait des contraintes excessives sur la canalisation principale. L'Office a aussi conclu que l'utilisation de la canalisation de 219 mm, sans utilisation des capacités de stockage de la Trans Mountain (conduite forcée) réduirait au minimum toute contamination supplémentaire. Par conséquent, l'Office a considéré que la livraison directe au termina de la Gulf, à partir de la station de la Trans Mountain à Kamloops, est acceptable. L'Office note que cette livraison pourrait être augmentée pour certaines périodes, pendant le cycle de livraison, au moyen d'une livraison simultanée par les canalisations de 219 mm et 323,9 mm avec très peu de contamination supplémentaire des lots. Si cette méthode de livraison ne peut pas être exécutée au taux de livraison et au niveau de contamination promis par Trans Mountain, dans ce cas, l'Office envisagera d'ordonner la construction d'installations qui assureraient la sécurité de livraison par l'embranchement de 323,9 mm de la Gulf.

Requête sur les droits de la Trans Mountain

Les principales décisions de l'Office relatives à la requête sur les droits de cette société et d'autres questions soulevées au cours de l'audience, sont résumées ci-après:

Base des taux

L'Office a approuvé l'inclusion, dans la base des taux, du coût supplémentaire du programme d'amélioration, et de la construction de classe "C" et a rejeté l'inclusion du raccordement d'Edmonton de l'Impériale. L'Office a aussi exclu de la base des taux, les levés et études préliminaires. Au titre du fonds de roulement, l'Office a accepté la détermination modifiée par la société pour les jours nets de décalage.

Étude de dépréciation

L'Office a accepté les résultats de l'étude de la requérante et a approuvé les taux de dépréciation révisés.

Débit

L'Office considère que les prévisions de la Trans Mountain 1985 devraient être augmentées pour prévoir certaines quantités d'exportation et d'échange. En conséquence, l'Office a redressé le débit de la Trans Mountain jusqu'à 23 180 m^3/j.

Coût du service

L'Office a révisé les coûts de combustible et d'électricité de la Trans Mountain afin de refléter l'augmentation des débits quantitatifs prévus. L'Office a approuvé les augmentations proposées par Trans Mountain pour les traitements, salaires et avantages sociaux et a accepté la déduction de la Trans Mountain pour les frais administratifs de 1985. Toutefois, l'Office a enlevé, du coût du service, 138 000 $ pour les dépenses d'aménagement de la société et d'autres dépenses connexes du siège social et 100 000 $ des coûts d'audience. L'Office a ordonné que la Trans Mountain reporte toute mise hors service des boucles de 762 mm pour qu'il en dispose à la prochaine audience sur les droits. L'Office a éliminé, du coût du service de la Trans Mountain, 300 000 $ liés à la mise hors service.

Taux de rendement

L'Office a décidé que le taux de rendement sur la base des taux devrait être de 14,66 pour cent. Ce taux est calculé à partir d'un ratio d'endettement égal à 50/50, à un coût de la dette à long terme de 13,56 pour cent et d'un rendement sur les avoirs ordinaires de 15,75 pour cent.

Conception des droits

L'Office a approuvé l'élimination de certaines différences de densité et a trouvé que la ségrégation des coûts de terminal et d'acheminement, aux fins de détermination des droits, n'est plus pertinente. En ce qui concerne les produits raffinés, l'Office considère que le droit devrait comprendre le droit sur les pétroles bruts plus une redevance mensuelle fixe ainsi qu'une redevance supplémentaire variable; les coûts variables non récupérés sur les produits raffinés doivent être récupérés au moyen d'une redevance forfaitaire. L'Office a donc conclu qu'il est inutile de modifier la clause 25 des Règles et Règlements sur les tarifs.

Installations de propane de Westridge

En ce qui concerne la question de la compétence de l’Office au titre des installations de propane, l’Office maintiendra le status quo.

Chapitre 1
Les requêtes

Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (Trans Mountain, la requérante, la société), anciennement Trans Mountain Oil Pipe Line Company, a été constituée en société en 1951 par une Loi spéciale du Parlement et a poursuivi son existence en 1979 aux termes de la Loi sur les sociétés commerciales du Canada. La société est propriétaire et exploitante, à titre de transporteur public, d'un réseau d'oléoducs comprenant 1 156 kilomètres d'une canalisation de 610 mm, allant d'Edmonton (Alberta) à Burnaby (Colombie-Britannique), et de deux tronçons bouclés de 86 kilomètres d'une canalisation de 762 mm entre Edson et Kamloops. Le réseau comprend une installation de collecte de condensat à Edson (Alberta) et se raccorde près de Sumas (Colombie-Britannique) avec un oléoduc appartenant à une filiale complètement américaine, la Trans Mountain Oil Pipe Line Corporation.

1.1 Révision de l'ordonnance de l'Office n° MO-56-84

Dans sa requête datée du 4 octobre 1984, Gulf Canada Limitée (Gulf) a demandé à l'Office national de l'énergie (l'Office) d'enjoindre la Trans Mountain de recevoir, de transporter et de livrer, sans retard, certaines quantités mensuelles de produits pétroliers raffinés, entre Edmonton (Alberta) et Kamloops (Colombie-Britannique), pendant les mois de septembre 1984 à décembre 1985.

À la suite d'une audience publique tenue à Ottawa, à compter du 26 novembre 1984, l'Office a délivré, le 4 décembre 1984, l'ordonnance n° MO-56-84 (voir annexe I) qui exige que la Trans Mountain, à compter de janvier 1985, reçoive, transporte et livre par son oléoduc, d'Edmonton à Kamloops, certaines quantités mensuelles d'essence et de distillats offerts pour acheminement par Gulf. Les motifs de décision de l'Office ont été diffusés plus tard, en décembre.

Le 10 décembre 1984, Trans Mountain a déposé une requête, auprès de l'Office, en vue d'une révision et d'un changement, d'une modification et d'une variation de l'ordonnance n° MO-56-84. La Trans Mountain alléguait que tout d'abord, l'Office dépasserait la portée de sa compétence étant donné l'incapacité de la Trans Mountain à livrer les quantités de produits raffinés avec le soin et la diligence nécessaires et ensuite qu'aucune requête de construction n'avait été déposée auprès de l'Office pour permettre à Trans Mountain de recevoir et de livrer les produits raffinés de façon sécuritaire. La preuve sur la révision a révélé que la Trans Mountain avait pour principal souci son incapacité de pouvoir livrer, aux termes de l'ordonnance de l'Office, les produits de façon sécuritaire sans certaines installations supplémentaires.

Dans l'ordonnance de l'Office n° AO-3-RH-4-84, modifiant RH-4-84, la requête de révision a été fixée pour audience publique à compter du 7 janvier 1985.

1.2 Requête sur les droits

Dans sa requête datée du 14 septembre 1984, Trans Mountain a demandé à l'Office, aux termes de l'article 51 de la Loi, l'obtention de nouveaux droits à compter du 1er janvier 1985, et dans le cas où ces derniers ne seraient pas en vigueur au 1er janvier 1985, l'obtention d'une ordonnance, aux termes des articles 16.1 et 52.2 de la Loi, accordant une exemption provisoire à la Trans Mountain.

Dans l'ordonnance n° RH-4-84, l'Office a fixé la requête de la Trans Mountain ainsi que la requête déposée par la Gulf en vertu de l'article 59, pour être entendues en audience à compter du 26 novembre 1984. Toutefois, à la demande de certaines parties, l'Office a reporté l'instance sur les droits au 7 janvier 1985. Dans son ordonnance n° TOI-3-84 (voir annexe V), l'Office a aussi établi que les droits existants serviraient de droits provisoires à compter du 1er janvier 1985.

Dans une lettre datée du 7 novembre 1984, l'Office a demandé à la Trans Mountain, dans la mesure où cette société ne l'aurait pas déjà fait, de signifier aux parties aux dossiers des exemplaires des documents suivants, déposés auparavant, étant donne que ces documents seraient étudiés à l'audience:

> L'étude sur la répartition des frais administratifs
> L'étude de dépréciation
> L'étude de conception des droits et
> La requête sur les droits des installations de propane de Westridge
>
> À la suite d'une requête distincte, datée du 26 septembre 1984, dans son ordonnance n° TOI-2-84 (voir annexe III), l'Office a autorisé la Trans Mountain, à compter du 7 novembre 1984, à percevoir un droit provisoire de 10,10 $ par mètre cube pour la manutention du propane au terminal Westridge en attendant une étude plus approfondie â l'audience.

Chapitre 2
Examen de l'ordonnance de l'Office n° MO-56-84: Livraisons des produits raffinés

2.1 Autres moyens d'acheminement

En 1983 et en 1984, Trans Mountain a effectué cinq essais d'acheminement de lots d'essence et de distillats pour la Gulf, afin de vérifier le degré de contamination et le nettoyage éventuel qui pourraient être requis à la suite de ces acheminements. Ces lots d'essai ont été livrés par la Trans Mountain, au terminal de la Gulf, en passant par une canalisation de 323,9 mm de l'embranchement qui raccorde la canalisation principale de la Trans Mountain, en aval de la vanne M817 de la canalisation principale, aux réservoirs de stockage du terminal de la Gulf. La vanne de la canalisation principale avait été fermée pendant ces livraisons. La canalisation de cet embranchement avait été installée à l'origine pour servir de réseau de livraison pour le pétrole brut expédié d'Edmonton, par la Trans Mountain, jusqu'à la raffinerie de la Gulf. Par la suite, l'oléoduc de la Westcoast Petroleum Ltd. a été construit pour livrer le pétrole brut de la Colombie-Britannique à la station de pompage de la Trans Mountain, située à Kamloops, à environ 4 km en aval de la canalisation de l'embranchement de la Gulf. Ensuite, Gulf a construit à partir de ces installations, une canalisation de 219 mm parallèle à celle de la Trans Mountain pour se raccorder à la canalisation de 323,9 mm de la Gulf à quelques mètres du point de piquage de la canalisation principale de la Trans Mountain. Cette canalisation a été utilisée pour l'approvisionnement en brut de la raffinerie de la Gulf jusqu'à sa fermeture en 1983.

Gulf a proposé que tous les lots de produits soient livres en 1985 parla canalisation de 323,9 mm de l'embranchement utilisé pour les lots d'essai.

Dans sa preuve, Trans Mountain a indique que, pour des raisons de sécurité, le parcours de livraison propose par Gulf était inacceptable étant donné que l'utilisation de ce trajet nécessitait l'isolement de la soupape de sûreté du réseau pendant la livraison des produits raffinés. En conséquence, Trans Mountain a proposé que le produit soit livré dans les réservoirs de stockage de Trans Mountain, situés à sa station de pompage de Kamloops, au débit de livraison de la canalisation principale, pour être ensuite livré au termina de Gulf, à un débit plus faible, par la canalisation de 219 mm de Gulf qui pourrait être raccordée aux installations de Trans Mountain avec un minimum de retard. Pour être en mesure de manutentionner la quantité de produits que Gulf s'attend à expédier dans chaque lot de production, Trans Mountain a proposé de consacrer trois réservoirs de stockage aux produits raffinés et d'obtenir par bail location un réservoir de plus afin de stocker toute émission provenant d'une soupape de sûreté. Au cas où Gulf trouverait ce moyen d'acheminement proposé inacceptable, Trans Mountain offrait, à titre d'alternative, un autre moyen d'acheminement pour livrer les produits, soit directement au terminal de la Gulf par la canalisation de 219 mm. Trans Mountain a noté que cet acheminement par "conduite forcée" réduirait la contamination, étant donné, qu'on n'utiliserait aucun réservoir de stockage de la Trans Mountain, mais ce moyen limiterait la livraison à la Gulf à un débit de 680 m^3/h.

Gulf a déclaré que les deux moyens d'acheminement et de livraison étaient inacceptables. La première méthode était inacceptable étant donné que la contamination supplémentaire et les faibles débits de livraison entraîneraient des frais supplémentaires de manutention pour la Gulf, et la deuxième méthode était inacceptable pour des motifs de sécurité de la canalisation de 219 mm et les faibles débits de livraison.

2.2 Capacité du réseau

Trans Mountain a convenu qu il y avait une capacité suffisante pour transporter les quantités de produits raffinés prévues par Gulf même avec la prévision révisée d'un débit de 22 390 m^3/j et, pour des raisons de sécurité pipelinière, un débit de livraison réduit des produits raffinés de 680 m^3/h.

2.3 Sécurité des moyens d'acheminement

Les essais de livraison de lots de produits raffines livres par la Trans Mountain en 1984 ont été accomplis en fermant la vanne M817 de la canalisation principale et en acheminant le produit jusqu'à la raffinerie de la Gulf par la canalisation d'embranchement latéral de 323,9 mm de la Gulf. Ces essais ont démontré que le réseau est capable de transporter des produits raffinés d'Edmonton à Kamloops dans un état acceptable à la Gulf. Toutefois, ces livraisons ont exigé un soin extraordinaire et une supervision étendue.

2.3.1 Acheminement par l'embranchement latéral de la Gulf

Trans Mountain a expliqué que les livraison par l'embranchement latéral de la Gulf exigeaient la fermeture de la vanne de blocage M817 de la canalisation principale, en conséquence l'isolement de la soupape de sûreté à la station de pompage de Kamloops, par rapport au réseau de livraison. Trans Mountain a déclaré que la présence de la soupape de sûreté est requise par le règlement de l'Office. Trans Mountain a aussi expliqué que, lorsque la vanne de M817 est fermée, toute fermeture inopinée du robinet de la canalisation de livraison de la Gulf pourrait mener à une accumulation de pression dans la canalisation principale qui dépasserait les limites admises de contraintes pipelinières entre la vanne M817 et la station de pompage McMurphy en amont. Trans Mountain a exprimé son inquiétude devant cette accumulation de pression qui pourrait provoquer une rupture de l'oléoduc, car la soupape de sûreté était isolée de la canalisation et que l'oléoduc a été en service depuis environ 30 ans. Cette situation dangereuse ne pourrait être évitée que si des mesures d'atténuation étaient prises rapidement.

Gulf a convenu, lorsque la vanne de blocage de la Trans Mountain était fermée, la fermeture de sa vanne de livraison M506 pourrait mener à la formation de contraintes supérieures aux limites admises dans la canalisation principale. Toutefois, Gulf a maintenu que, étant donne la marge de sécurité prévue dans les limites admises de contraintes et la combinaison improbable de conditions extrêmes d'exploitation et de manoeuvres malencontreuses d'exploitation, requises pour produire de telles contraintes, il n'y avait aucun danger réel pour la canalisation de la Trans Mountain. Gulf a noté que l'essai sur les lots avait été effectue la vanne M817 fermée, mais avec une supervision supplémentaire. Elle a déclaré que le produit devrait être traite, pendant la durée de l'ordonnance de l'Office, de façon analogue et elle était prête à payer les coûts supplémentaires d'un tel mode d'exploitation.

2.3.2 Autres propositions d'acheminement de la Trans Mountain

Gulf a convenu que la livraison des produits à son terminal à partir des réservoirs de stockage de la Trans Mountain, décrite dans la section 2.1, ne présentait aucun danger structural à sa canalisation de transfert de 219 mm, toutefois la Gulf considère ce trajet inacceptable étant donné la contamination accrue, les faibles débits de livraison et l'augmentation des coûts de traitement.

Gulf a aussi rejeté la proposition de canalisation forcée de la Trans Mountain pour livrer les produits directement au terminal de Gulf, décrite dans la section 2.1, par la canalisation de 219 mm. Gulf a allégué que, bien qu'il n'y ait aucune augmentation majeure de contamination, la fermeture rapide de la vanne de livraison de la Gulf mènerait à l'apparition de fortes surpressions dans la canalisation de 219 mm qui pourraient provoquer des sollicitations sur la canalisation dépassant les limites admises de contraintes. Gulf a soutenu que le temps de réponse de la soupape de sûreté de la station de la Trans Mountain était trop lent pour limiter les pointes de pression qui pourraient, en conséquence, mener à une rupture de la canalisation de livraison.

Trans Mountain a indiqué qu'étant donné la faible pression et le faible débit de livraison de 680 m^3/h, les contraintes dans la canalisation de livraison provenant des pointes de pression seraient inférieures à 50 pour cent des limites admises et que sa soupape de sûreté à haute vitesse pourrait, dans tous les cas, empêcher toute pointe de surpression pour la canalisation.

2.4 Contamination

Trans Mountain a indiqué qu'il y aurait très peu de contamination, étant donné les distances supplémentaires relativement courtes que les produits auraient à parcourir, en passant par la station de pompage de Kamloops et en utilisant les réservoirs de stockage de la Trans Mountain et la canalisation de livraison de 219 mm au terminal de la Gulf.

Trans Mountain a déclaré que la contamination supplémentaire pourrait être réduite en se servant de l'autre moyen d'acheminement par canalisation forcée, décrit à la section 2.1, pour livrer les produits directement à la Gulf, en passant par la canalisation de raccordement de 219 mm, sans utiliser les réservoirs de stockage de la Trans Mountain.

Gulf a exprimé une grande inquiétude au sujet de la contamination supplémentaire qui proviendrait de l'utilisation des réservoirs de stockage de la Trans Mountain. Toutefois, Gulf a convenu que la livraison directe de ces produits à son terminal, par la canalisation de 219 mm, ne mènerait pas à une contamination supplémentaire importante.

2.5 Décision

Après examen de la preuve présentée, l'Office constate que la livraison de produits raffinés au terminal de Gulf à Kamloops, par l'embranchement latéral de la canalisation de 323,9 mm de la Gulf, avec fermeture de la vanne M817 de la canalisation principale de la Trans Mountain, pourrait entraîner des contraintes excessives sur la canalisation principale, au-delà des limites de contraintes admises et pourrait peut-être mener à la rupture de la canalisation principale. À titre d'inquiétudes particulières, il y a l'âge de la canalisation et la preuve présentée par la Trans Mountain de cas de défaillances de canalisation pendant l'essai à des pressions inférieures à la limite élastique minimale spécifiée. L'Office considère que ce risque est inacceptable sur une base permanente. Bien que l'on puisse

minimiser le risque pour des expéditions individuelles, en se servant de précautions particulières et au moyen d'une supervision supplémentaire, l'Office n'est pas prêt à se fier à l'efficacité de telles précautions pour les 22 expéditions prévues.

L'Office remarque aussi que, bien qu'une contamination supplémentaire puisse provenir de l'utilisation des réservoirs de stockage de la Trans Mountain, la proposition d'utilisation de la conduite forcée réduirait la contamination supplémentaire au minimum. En conséquence, l'Office considère que la proposition de la Trans Mountain pour livrer les produits directement au terminal de la Gulf, à partir de sa station de Kamloops, décrite à la section 2.1, est acceptable. Avec cette méthode de livraison, les contraintes pipelinières seront bien en deça des limites spécifiées, un dispositif limitant la pression reste dans le circuit de livraison et il n'y a qu'un minimum de contamination supplémentaire.

L'Office reconnaît que cet autre acheminement pourrait imiter le débit de livraison au terminal de la Gulf environ 680 m^3/h, l'Office estime que ce débit de livraison pourrait tomber à 550 m^3/h sous des conditions d'exploitation défavorables. L'Office considère que le coût net pour la Gulf, à la suite de la prolongation du temps de livraison, serait faible. L'Office note, si la Gulf prend des soins raisonnables, que le débit de livraison par la canalisation de 219 mm pourrait être augmente pendant certaines périodes du cycle de livraison, par livraison simultanée par les embranchements des canalisations de 219 mm et de 323,9 mm de la Gulf avec un minimum de contamination supplémentaire des lots.

L'Office souligne que sa decision sur la requête en révision de la Trans Mountain ne devrait en aucun cas être considérée comme un jugement préliminaire de l'examen par l'Office de la requête récemment déposée par la Trans Mountain pour la construction d'une installation de terminal de produits raffinés à l'emplacement de sa station de pompage à Kamloops.

2.6 Ordonnance de l'Office nº AO-1-MO-56-84

Conformément à l'ordonnance nº MO-56-84 (voir annexe I), Trans Mountain a commencé l'expédition du lot de janvier de produits raffinés, à partir d'Edmonton, le 9 janvier 1985 qui devait arriver à Kamloops le 22 janvier 1985. Les parties ont commencé cette expédition en pensant que la méthode de livraison serait déterminée par l'Office avant cette dernière date.

En conséquence, après avoir entendu la preuve et les dépositions sur la requête en révision, l'Office a délivré le 19 janvier 1985 l'ordonnance nº AO-1-MO-56-84 (voir annexe II) qui a modifié l'ordonnance originale afin de préciser la façon d'effectuer la livraison. Étant donné le cours délai de conformité, y compris le raccordement de la canalisation de 219 mm, l'ordonnance a enjoint que l'expédition de janvier soit livrée par l'embranchement de la canalisation de la Gulf de la même façon que lors des essais de lots. Pour les mois suivants, la Trans Mountain doit faire les livraisons en se servant de sa proposition de canalisation forcée, avec l'option de livraison simultanée par l'embranchement de la canalisation de l'embranchement latéral de 323,9 mm de la Gulf. Au cours de ces mois, la vanne M817 de la canalisation principale doit être ouverte, en gardant les installations de détente de pression dans le circuit.

Toutefois, l'Office a pris cette décision sur la base de la preuve de la Trans Mountain quant au débit de livraison et au niveau de contamination qui pourrait être réalisé en se servant de la proposition relative à la canalisation forcée. Si Trans Mountain n'arrivait pas à réaliser les livraisons comme promis, l'ordonnance permet à la Gulf d'exiger que la Trans Mountain dépose, auprès de l'Office, la conception d'installations de détente de pression, qui, si elles sont installées sur l'embranchement de la

canalisation de la Gulf, permettraient des livraisons en toute sécurité selon ce moyen d'acheminement. Ensuite, l'Office déciderait s'il faudrait ordonner à la Trans Mountain, aux termes du paragraphe 59(3) de la Loi, de construire ces installations. Conformément aux déclarations de la Gulf à l'audience, cette société supporterait le coût de construction de ces installations.

Chapitre 3
Base des taux

La base des taux proposée par Trans Mountain, telle que déposée, était l'investissement moyen prévu par le service public pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1985. Les décisions de l'Office relatives à la détermination de la base des taux sont fournies dans les sections suivantes du présent chapitre; le tableau 3-1 résume les redressements apportés.

3.1 Ajouts aux installations et réforme des installations

Trans Mountain, dans sa requête modifiée datée du 7 janvier 1985, a inclus dans la prévision de la moyenne de 1985 pour les installations en service, des ajouts aux installations se chiffrant à 9 521 700 $ et des réformes d'installations se chiffrant à 816 600 $.

La société a témoigné de ce que toute la construction pipelinière proposée pour 1985 avait été déposée auprès de l'Office en vue d'obtenir son autorisation et que les projets demandés seraient mis en service en 1985.

Étant donné la preuve présentée au cours du contre-interrogatoire, l'Office a redressé la prévision de 1985 relative aux ajouts des installations, pour les motifs explicités dans les sections suivantes du présent chapitre. Les réformes d'installations n'ont pas été questionnées et sont acceptées pour ce qui est des sommes déposées par la société.

3.2 Programme d'amélioration

La requérante, dans son total demandé pour la moyenne du coût d'origine des installations en service, a inclus les coûts subis jusqu'au 31 d'août 1984 et se montant à 9 983 000 $, en ce qui concerne le programme d'amélioration commencé en 1982, et a prévu un supplément de 925 000 $ en 1985 pour achever ce programme. Les dépenses totales prévues actuellement à 10 908 000 $, mèneraient à un dépassement de 2 318 000 $ par rapport aux coûts estimés pour le programme au moment où l'Office l'avait approuvé à l'origine.

Tableau 3-1
Redressements

	Requête[1] (000$)	Requête modifée[2] (000$)	Redressement de l'ONÉ (000$)	Autorisée par l'ONÉ (000$)
Coût moyen d'origine des installations en service	149 964	149 545	(1 202)	148 343
Dépréciation moyenne accumulée et amortissement des installations en service	(110 763)	(111 186)	467	(110 719)
Valeur comptable nette des installations en service	39 201	38 359	(735)	37 624
Débits estimés des impôts reportés au 1er janvier 1985	878	862	70	932
Crédits prévus des impôts reportés au 31 décembre 1985	(360)	(417)	89	(28)
Débits moyens des impôts reportés	259	223	79	302
Débit reporté moyen pour les levés et études préliminaires	133	188	(188)	-
Exigence du fonds de roulement moyen	3 704	3 768	(432)	3 336
	43 297	**42 538**	**(1 276)**	**41 262**

1 Requête datée du 14 septembre 1984.
2 Requête datée du 14 septembre 1984, telle que modifée le 7 janvier 1985.

Pendant le contre-interrogatoire, Trans Mountain a témoigné que le dépassement de coût provenait de ce qui suit: travaux qui coûtaient plus que les estimations d'origine; matériel prévu pour réutilisation mais qu'il fallait remplacer; travaux supplémentaires pour faciliter les futures modifications ou l'agrandissement du réseau sans la nécessité de mise hors-service du pipeline; et, travaux supplémentaires qui n'étaient pas prévus, mais qui ont été identifiés pendant la construction. La société a déclaré que les dépenses faites à ce jour et les travaux restants pour achever le programme représentaient des dépenses nécessaires pour l'amélioration et la modernisation du réseau d'oléoducs.

Trans Mountain a déclaré qu'elle avait déjà dépensé environ 1 850 000 $ pour une amélioration sur laquelle on ne lui avait pas autorisé de gagner un rendement, car les dépenses n'avaient pas été approuvées par l'Office, aux termes de la Partie III de la Loi. La société a reconnu quelle était dans le tort vu qu'elle n'a pas prévenu l'Office des dépassements subis.

L'Office est convaincu que tout le programme d'amélioration est utilisé et utile et approuve l'inclusion dans la base des taux du dépassement de 1 850 000 $ des coûts d'amélioration et approuve aussi l'inclusion dans la base des taux de la prévision des coûts de 925 000 $ pour l'achèvement du programme d'amélioration en 1985.

3.3 Installations communes des quais Westridge

Dans sa requête modifiée en date du 7 janvier 1985, Trans Mountain a inclus dans la prévision de la moyenne de 1985, au titre des installations en service, 100 pour cent de la valeur comptable restante des installations communes des quais Westridge, au 31 mars 1985. Dans ses motifs de decision de 1980, l'Office a ordonne qu une moitié des installations communes de quais attribuées à l'installation de pétrole brut, soit amortie sur deux ans. À la suite des mesures de Trans Mountain et de la décision de l'Office, seulement une moitié des frais d'investissement du quai commun attribué à l'exploitation

de propane a été incluse à la base des taux. La requérante a déclaré que l'inclusion des installations de quai Westridge dans la base des taux pipeliniers, était justifiée étant donné l'achèvement de l'entente sur les opérations du termina de Westridge, prévu à compter du 3 avril 1985.

Le quai a été construit en 1957 pour servir des installations d'exportation, dans le cadre du réseau d'acheminement de pétrole de la société. Les installations de GPL ont été construites sur le quai vers le milieu des années 60 et depuis lors le quai a été utilisé pour la livraison de pétrole brut et de propane. Avec l'annulation de son unique contrat de propane, Trans Mountain désirait transférer entièrement le quai à ses opérations de pétrole brut.

La société a témoigné qu'elle essaye de trouver d'autres utilisateurs des installations de GPL, bien que jusqu'à ce jour, rien ne se soit matérialisé.

Après la clôture de l'audience, Trans Mountain, dans sa lettre datée du 12 février 1985, a avisé l'Office et les parties intéressées qu'après examen complémentaire de la question des quais communs Westridge, elle retire sa requête relative à l'inclusion des coûts de ces installations dans la base des taux de service public pipelinier. Aucune partie intéressée ne s'est opposée à la demande de la société. Toutefois, Gulf a indiqué qu'elle ne s'y opposait pas à condition qu'une telle modification n'ait pas d'incidence sur les droits, devant être perçus de la Gulf par la Trans Mountain, pour la manutention du propane à ses installations de propane Westridge.

Sur la base de ce que l'élimination des installations communes de quais Westridge de la base des taux d'oléoduc n'ait pas d'incidence sur les droits à percevoir de la Gulf pour la manutention du propane, l'Office approuve la demande de la société et a réduit le coût original moyen des installations en service de 983 984 $ et a réduit de 465 033 $ la dépréciation moyenne accumulée et l'amortissement des installations en service. (Voir section 6.7 en ce qui concerne les dépenses d'exploitation du terminal Westridge.)

3.4 Raccordement d'Edmonton de la Compagnie pétrolière Impériale Limitée

Trans Mountain a inclus dans son résumé des ajouts d'installations proposées pour la base des taux de 1985, une somme de 150 000 $ pour un raccordement à la canalisation de produits de l'Impériale à Edmonton. Pendant l'audience, on a interrogé la requérante quant à la pertinence d'inclure ce poste comme ajout à la base des taux plutôt que de récupérer cette somme auprès de l'Impériale, étant donne que l'installation sera utilisée exclusivement par cette dernière. La société a convenu que dans une situation analogue antérieure, les coûts avaient été récupérés auprès de l'expéditeur. La société a aussi témoigné de ce que, malgré l'inclusion dans une requête en matière de construction, déposée auprès de l'Office pour approbation, elle n'était pas sûre de ce que l'installation en question soit construite. De l'avis de l'Office, d'autres expéditeurs ne devraient pas être requis de partager le coût d'une installation construite seulement à l'avantage de l'Impériale. En conséquence, l'Office a rejeté de la base des taux de 1985 de la société, les 150 000 $ destinés aux ajouts d'installations du raccordement d'Edmonton de l'Impériale.

3.5 Rajustement de la construction de classe "C"

Trans Mountain, en déterminant la base des taux proposée, a inclus dans le total des ajouts aux installations en service pour 1985, 9 521 700 $ pour divers projets de construction. Pendant le contre-interrogatoire, la société a soutenu que tous ces projets, à l'exception du raccordement

d'Edmonton de l'Impériale, seront achevés et mis en service en 1985. Dans la plaidoirie finale, les compagnies aériennes (Air Canada, CP Air Limitée et Pacific Western Airlines Ltd.) ont noté que par le passé, le taux d'achèvement de la Trans Mountain pour les projets de construction de classe "C" était d'environ 80 pour cent de la valeur des projets prévus et ont déclaré que cette proportion devrait être appliquée aux ajouts proposés en 1985 et à inclure à la base des taux. L'Office note toutefois que la Trans Mountain propose d'entreprendre ces projets au début de l'année et qu'il n'y a aucune raison de douter de ce qu'ils ne soient pas achevés d'ici la fin de l'année.

Habituellement l'Office approuve seulement les ajouts autorisés aux installations en service dans une prévision de base des taux. En ce qui concerne la requête de la société pour la construction de classe "C" en 1985, l'Office, dans sa lettre datée du 23 janvier 1985, a rejeté le projet de comptage de garde proposé pour les installations d'Edson.

L'Office a redressé les ajouts aux installations pour éliminer de la base des taux, 150 000 $ pour le raccordement d'Edmonton de l'Impériale mentionné au paragraphe 3.4 et 221 000 $ pour la mise en place des installations de comptage de garde d'Edson qui n'ont pas été approuvées aux termes de la Partie III de la Loi. L'Office a aussi réduit de 1 542 $ la dépréciation moyenne accumulée et l'amortissement sur les installations en service afin de refléter l'élimination de ces deux postes.

3.6 Fonds de roulement

Dans sa requête modifiée, datée du 7 janvier 1985, Trans Mountain a inclus 3 768 000 $ pour les besoins moyens de fonds de roulement. La requérante a déterminé l'élément en espèces du fonds de roulement en appliquant un facteur de 24/365 au total du coût de service en espèces. En ce qui concerne l'élément inventaire du fonds de roulement, la société a supposé une somme moyenne pour les inventaires de l'année d'essai, fondée sur l'inventaire prévu pour les pièces de rechange au 31 août 1984 et a inclus un redressement pour les pièces de rechange des moteurs diesel. La somme des dépenses payées d'avance a été calculée comme une moyenne répartie sur 13 mois des paiements versés d'avance pour les assurances, les loyers, et les régimes d'annuités ainsi que pour les postes divers de moindre importance.

À l'appui du facteur de 24/365 utilisé pour calculer les besoins en fonds liquides du fonds de roulement, la requérante a déposé une étude d'écart de temps et a incorporé un certain nombre de changements provenant des études antérieures pour améliorer les estimations des besoins en espèces du fonds de roulement.

En arrivant à la valeur pertinente des écarts de jours pour la provision du fonds de roulement en espèces, l'étude de la société a identifié un certain nombre de postes pour lesquels la déduction a été prévue, y compris "le temps moyen en transit". L'étude a défini ce temps "en transit" comme étant le temps moyen entre l'injection d'un lot dans la canalisation principale et son arrivée dans le réservoir de stockage, à l'emplacement de livraison, et a indiqué que le temps moyen pendant lequel le lot reste dans la canalisation est une fonction du niveau de débit et des débits de pompage.

Au cours du contre-interrogatoire, la requérante a confirmé qu'elle avait utilisé des quantités de débit de 18 740 m^3/j pour l'étude d'écart de temps dans sa requête initiale. La Trans Mountain a convenu que les volumes de débit avaient été modifiés et a réduit les jours d'écart de temps contenus dans l'étude d'écart de temps, pour les faire passer de 24 à 20 jours, en se servant d'une prévision mise à jour de 22 390 m^3/j.

En arrivant aux jours nets d'écart pour le fonds de roulement en espèces, la société a inclus "une modalité de globalité" de sept jours. La requérante a reconnu qu il était difficile de justifier cette modalité, mais elle a soutenu que la déduction de sept jours était approuvée dans les motifs de décision de décembre 1980 diffusés par l'Office et la société n'avait aucune raison de modifier la déduction même si l'étude actuelle mène à une estimation améliorée des besoins de fonds de roulement en espèces.

Les intervenants n'ont offert aucune remarque en ce qui concerne l'étude d'écart de temps.

L'Office a accepté la détermination modifiée de la société des jours de retard nets et, après avoir tenu compte du volume révisé de débit, il a redressé les jours nets d'écart à 19. Le tableau 3-2 donne les détails sur la déduction du fonds de roulement.

3.7 Levés et études préliminaires

Trans Mountain, dans son résumé de la base des taux proposée, a inclus 188 000 $ pour les levés et études préliminaires. Cette somme est une moyenne des frais reportés et représente les coûts de diverses études, dont la majorité seront entreprises en 1985. Selon la Trans Mountain, les frais des levés et études préliminaires ne devraient pas être payés par les expéditeurs jusqu'à l'achèvement des projets. Pendant le contre-interrogatoire, la requérante a convenu que les frais d'études sont inclus dans un compte de report à mesure qu'ils sont engagés et les frais de financement sont accumulés sur les coûts, mais elle a déclaré que les sommes ne sont pas dépensées, capitalisées ou dépréciées à ce moment-là. La société a reconnu qu'elle proposait d'inclure les frais reportés dans la base des taux aux fins d'établissement des taux. Selon ce traitement des frais reportés, la société gagnerait à la fois des frais de financement et un rendement sur ces coûts d'études.

Tableau 3-2

Résumé de la déduction du fonds de roulement (000$)

	Requête Prévision de l'année d'essai 1985	Requête modifée Prévision de l'année d'essai 1985	Redressement de l'ONÉ	Autorisée par l'ONÉ Prévision de l'année d'essai 1985
Frais d'exploitation:	27 226	27 461	(52)	27 409
Moins:				
-Avantages sociaux des employés (responsabilités non consolidées du régime d'annuité)	(360)	(360)	-	(360)
-Assurance	(630)	(630)	-	(630)
-Taxes autres que l'impôt	-	(30)	-	(30)
-Compte 412-2 dépenses (assurance et taxes)	(14)[1]	(14)[1]	-	(14)[1]
-Loyer	(405)	(437)	-	(437)
Loyer payés mensuellement	365	393	-	393
Dépenses d'exploitation en espèces	26 182	26 383	(52)	26 331
Recettes autres que les recettes de transporteur	(312)	(715)	-	(715)

	25 870	25 668	(52)	25 616
Impôt à payer	3 014	2 896	(740)	2 156
Coût du service au comptant	**28 884**	**28 564**	**(792)**	**27 772**
Provisions pour les besoins en espèces	1 899[2]	1 878[2]	(432)	1 446[3]
Inventaires	1 221	1 306	-	1 306
Dépenses payées d'avance	584	584	-	584
Déduction pour le fonds de roulement	**3 704**	**3 768**	**(432)**	**3 336**

1 Assurance seulement
2 24/365 x coût du service au comptant.
3 19/365 x coût du service au comptant.

Dans ses motifs de décision de mars 1983, l'Office a ordonné que les coûts d'études ne soient pas inclus dans le coût du service de l'année d'essai, mais qu'ils soient placés dans un compte de report et qu'ils accumulent des frais financiers au taux préférentiel. Dans ses motifs de décision, l'Office a aussi déclaré que la disposition des sommes serait déterminée à une future audience sur les droits.

L'Office considère que la requérante n'a présenté aucune nouvelle preuve pour justifier une modification de la décision antérieure de l'Office et n'accepte pas la proposition de la Trans Mountain visant l'inclusion de ces coûts à la fois dans un compte de report et dans la base des taux. En conséquence, l'Office a exclu de la base des taux les redevances reportées pour les levés et études préliminaires, mais il a confirmé qu'il faudrait continuer d'inclure de telles dépenses dans les frais reportés et accumuler les frais financiers au taux préférentiel.

3.8 Taux de l'AFUDC

Dans sa requête, la société a calculé l'AFUDC avec 15,88 pour cent du taux de rendement sur la base des taux, comme demandé à l'origine sur les projets de construction dont le coût avait été prévu à plus de 75 000 $. Cette méthode a été approuvée par l'Office dans sa lettre du 10 décembre 1984. Le taux de l'AFUDC a été redressé à 14,66 pour cent pour se conformer au taux de rendement sur la base des taux approuvé par l'Office. Ceci a mené à une réduction de 26 730 $ sur la base des taux et à une réduction correspondante de 439 $ de la dépréciation accumulée.

Chapitre 4
Étude de dépréciation

Dans ses motifs de décision de mars 1983, l'Office a ordonné à la Trans Mountain "d'entreprendre un examen complet de sa politique de dépréciation et de ses taux et de déposer une étude de dépréciation auprès de l'Office ..." La requérante a déposé une étude qui comprenait un examen de la vie économique et de la dépréciation comptable. L'étude de vie économique a déterminé que la vie restante du réseau de la Trans Mountain pourrait être prolongée jusqu'en 2005. L'étude de la dépréciation comptable, fondée sur une combinaison de techniques statistiques de prévision et de jugement pour déterminer la vie physique restante du réseau de la Trans Mountain, a indiqué que certains actifs pourraient survivre au-delà de 2005. Toutefois, l'étude de dépréciation comptable a été influencée par l'étude de vie économique dans la mesure où la vie des actifs a été arrêtée à l'an 2005. À la suite de son étude de dépréciation, Trans Mountain a établi les taux de dépréciation des actifs à la plus courte de ces vies économiques et physiques. La requérante a calculé les dépenses de dépréciation du coût du service fondé sur les actifs prévus devant être en service pendant l'année d'essai et a utilisé les taux de dépréciation mis au point dans l'étude de dépréciation.

Bien que les prévisions de l'Office sur l'offre et la demande[1] n'aient été disponibles qu'après la préparation de l'étude de dépréciation, un témoin-expert a confirmé au cours du contre-interrogatoire que la vie économique estimée restait à l'an 2005.

Un deuxième témoin-expert a soutenu que, étant donné que l'étude sur la vie physique avait été influencée par l'étude sur la vie économique, la vie des actifs se prolongeant au-delà de 2005 avait été arrêtée à cette dernière année.

L'Office accepte les résultats de l'étude de dépréciation de la requérante et approuve les taux de dépréciation révisés de la société. L'annexe VII expose ces taux.

[1] L'énergie au Canada - offre et demande, 1985-2005, septembre 1984

Chapitre 5
Débit

Trans Mountain a déposé une prévision de débit de 18 740 m^3/j pour l'année d'essai 1985. Cette prévision a été révisée par la suite à 21 740 m^3/j pour tenir compte des quantités de produits raffinés de la Gulf et des quantités supplémentaires de pétrole brut à la raffinerie IOCO de l'Impériale pour les exportations de produits. Le 7 janvier 1985, la requérante a déposé une autre prévision de 22 390 m^3/j du débit pour inclure des exportations supplémentaires et des quantités d'échange à Anacortes (Washington) pour le premier trimestre de 1985.

Les principales questions soulevées à l'audience dans le cadre des débits étaient:

- la capacité de la Trans Mountain d'acheminer des quantités supplémentaires de pétrole brut;
- les acheminements supplémentaires de pétrole brut aux raffineurs canadiens pour accommoder le débit des exportations de produits; et
- les quantités de débit supplémentaires pour les acheminements d'exportation de pétrole brut et les acheminements d'échange aux Etats-Unis où à partir du quai Westridge.

Ces questions sont reprises dans les sections ci-après.

5.1 Capacité de la Trans Mountain

La requérante a indiqué au cours de l'audience qu'il y aurait des limites de capacité sur l'oléoduc en 1985 à la suite de la construction sur la route du canyon Coquihalla, à la suite de la mise hors service de deux canalisations bouclées de 762 mm et à la suite de la livraison de produits raffinés à Kamloops. Le résultat de ces mesures pourrait limiter les quantités supplémentaires à la prévision actuelle de 22 390 m^3/j pour 1985. La requérante a indiqué que le volume atteindrait sa pleine capacité en février 1985, conformément à sa prévision révisée et serait très proche de celle-ci en mars. La requérante a souligné qu'il faudrait tenir compte des restrictions imposées sur la capacité en 1985 si l'on envisageait des augmentations du débit.

L'Office a tenu compte des limites de capacité dans la formulation de sa décision sur le débit.

5.2 Débit supplémentaire pour les exportations de produits

Plusieurs parties intervenantes ont indiqué que, malgré l'inclusion des acheminements de pétrole brut aux raffineurs canadiens pour les exportations de produits pour Chevron Canada Limitée (Chevron) et l'Impériale, des acheminements supplémentaires de brut pour tenir compte des exportations de produits approuvées pour Gulf, Petro-Canada et Shell Canada Limitée (Shell) n'avaient pas été inclus dans la prévision de débit révisée de la Trans Mountain. Ces intervenants, soit Chevron, Petro-Canada et Shell, ont suggéré que l'Office tienne compte de ces exportations possibles.

Trans Mountain trouvait que les intervenants ne demandaient pas à l'Office d'inclure toutes les quantités d'exportation de produits, mais seulement une certaine quantité proportionnelle. La requérante a déclaré qu'il y avait déjà une provision dans sa prévision pour Chevron et Impériale qui tenait compte de deux cinquièmes du volume de produits autorisés pour exportation. Selon l'avis de la Trans Mountain, si l'Office devait décider de redresser les débits il devrait examiner tous les volumes

d'exportation de produits ensemble et rendre son jugement en ce qui concerne tous ces produits, lors de la détermination des volumes qui seront vraisemblablement acheminé en 1985.

L'Office considère que l'inclusion dans la prévision de la Trans Mountain d'une provision pour deux cinquièmes des volumes bruts pour les exportations de produit est raisonnable.

5.3 Débit supplémentaire pour les exportations et les échanges de pétrole brut

Au cours de l'audience, on avait établi par contre-interrogatoire que les prévisions de la société pour les dernières années avaient été sous-estimées, c'est-à-dire que les livraisons réelles étaient matériellement supérieures aux prévisions initiales. La société a convenu que la principale raison de ce que les volumes réels dépassent les volumes de prévision provenait des acheminements supplémentaires pour les exportations et les échanges. On avait aussi établi que et la société y avait convenu, étant donné que la prévision de débit de 1985 avait été augmentée au cours de l'instance actuelle, pour passer de 18 740 m^3/j à 21 740 m^3/j et ensuite à 22 390 m^3/j, le modèle des deux années précédentes semblait se poursuivre pour 1985.

Lorsqu'on demanda à la Trans Mountain pourquoi elle n'avait pas inclus les quantités des exportations et des échanges ailleurs que pour le premier trimestre de 1985, elle a répondu qu'elle ne désire pas ajouter des quantités hypothétiques aux prévisions. La société a indiqué que par le passé, même si les expéditeurs semblaient être intéressés par l'acheminement de quantités supplémentaires et même si des licences d'exportation avaient été accordées pour ces acheminements, il arrivait très souvent que les quantités supplémentaires ne se matérialisent pas. La société a déclaré en outre que s'il y avait un certain degré de certitude en ce qui concerne les acheminements supplémentaires, elle n'hésiterait pas à redresser sa prévision.

Les compagnies aériennes ont allégué qu'une méthode de prévision qui refuse presque de reconnaître la probabilité d'acheminement de tout volume jusqu'à ce que le pétrole commence à être acheminé, peut difficilement être qualifiée de prévision.

L'Office admet la difficulté de prévoir les quantités de débit et reconnaît que ces volumes peuvent fluctuer de façon importante sur une courte période de temps. Toutefois, l'Office n'est pas d'accord avec la société quand elle dit qu'aucune provision ne devrait être faite pour des débits supplémentaires d'acheminements d'exportation et d'échanges en 1985. L'Office considère que les prévisions de 1985 devraient être augmentées pour prévoir certaines quantités d'exportation et d'échanges au cours des troisième et quatrième trimestre, étant donné la différence entre les acheminements réels d'exportation et d'échange et les prévisions de ces deux dernières années et compte tenu du fait que la Trans Mountain n'a inclus aucun acheminement d'importation et d'échange dans sa prévision, au-delà du premier trimestre de 1985. L'Office estime qu'une quantité supplémentaire de 1 600 m^3/j de pétrole brut léger d'Edmonton à Anarcotes (Washington), par Sumas, est raisonnable pour le troisième et le quatrième trimestre de 1985. Ceci reviendrait à une quantité supplémentaire moyenne de 800 m^3/j de débit pour l'année 1985.

5.4 Prévision de l'ONÉ

L'Office a redressé la prévision de débit de la Trans Mountain conformément à sa décision et a déterminé les droits en se fondant sur la prévision du tableau 5-1.

Tableau 5-1

Livraisons de pétrole en 1985
(m^3 par jour)

	Requête modifée	Redressement de l'ONÉ	Prévision approuvée par l'ONÉ
D'Edmonton			
À Kamloops	1 500	-	1 500
À Sumas	990	800	1 790
À Vancouver	16 200	-	16 200
D' Edson			
À Sumas	-	-	-
À Vancouver	790	-	790
De Kamloops			
À Sumas	-	-	-
À Vancouver	2 910	-	2 910
Total	**22 390**	**800**	**23 190**
Ligne de collecte de condensats d'Edson	90	-	90

Chapitre 6
Coût du service

Les décisions de l'Office relatives à la détermination du coût du service sont fournies dans les sections suivantes du présent chapitre. Les redressements apportés aux frais d'exportation et aux besoins de recettes sont résumés aux tableaux 6-1 et 6-2 respectivement.

6.1 Coût de combustible et d'électricité

Dans sa requête, Trans Mountain a inclus les coûts de combustible et d'électricité, estimés à 1 935 000 $ et correspondant à un volume de débit prévu à 18 740 m^3/j; toutefois, les estimations n'ont pas tenu compte des quantités des produits raffinés faisant l'objet des soumissions de la Gulf, pour expédition au cours de l'année d'essai 1985.

Comme l'a demandé l'Office au cours de l'audience, Trans Mountain a déposé une prévision de 22 390 m^3/j du débit révisé, ainsi qu'une estimation correspondante du coût révisé de combustible et d'électricité s'élevant à 2 187 000 $. Les estimations comprenaient la prévision des quantités de débit des produits raffinés de Gulf et un redressement des coûts d'électricité de Trans Alta Utilities pour l'année d'essai 1985.

Tableau 6-1

Dépenses d'exploitation
(000$)

	Requête modifée[1] le	Redressement de l'ONÉ	Autorisée par l'ONÉ
Frais d'exploitation			
Traitements et salaires	7 815	-	7 815
Combustible et électricité	2 187	70	2 257
Matériaux et fournitures	723[2]	-	723
Services extérieurs	3 378[2]	-	3 378
Pertes de pétrole	-	-	-
Frais juridique	39	-	39
Loyers	405[2]	-	405
Avantages sociaux des employés	2 090	-	2 090
Assurances	630	-	630
Autres dépenses	2 238	-	2 238
Assurance et taxe sur les actifs de classification spéciale	164	-	164
Les Taxes autres que l'impôt	7 932[2]	-	7 932
Total des dépenses d'exploitation	**27 601**	**70**	**27 671**
Moins:			
Provisions pour les frais d'administration attrubués aux:			
-Projets d'immobilisations	99	-	99
-Exploitation de GPL à Westridge	25	-	25
-Dépenses d'aménagement de la société	-	138	138
Total des dépenses d'exploitation du service public	**27 477**	**(68)**	**27 409**

1 Chiffres déposés dans la pièce justificative B-57.
2 Chiffres redressés pour éliminer les coûts associés à l'exploitation des installations communes de quais à Westridge.

Tableau 6-2

Besoin de revenus de la Trans Mountain
(000$)

	Requête telle que modifée[1]	Redressement de l'ONÉ	Autorisée par l'ONÉ
Besoin de recettes de pétrole brut			
Frais d'exploitation	27 477	(68)	27 409
Dépréciatioin et amortissement	2 218[2]	(4)	2 214
Amortissement des coûts d'audience tarifaire	200	(55)	145
Amortissement de l'oléoduc ouest/est	263	-	263
Amortissement des pertes d'inventaire	118	(118)	-
Impôt sur le revenu de la société	3 976[2]	(697)	3 279
Rendement sur la base des taux	6 682[2]	(633)	6 049
	40 934	(1 575)	39 359
Moins:			
Recettes autres que celles de transporteur	715	-	715
Recettes de chargement de pétrole de Westridge	-	-	-
Besoin de recettes Oléoduc de brut	40 219	(1 575)	38 644
Coûts marginaux - Produits raffinés de Gulf			
Coûts marginaux - d'exploitation	243	-	243
Amortissement des installations de livraison temporaires	75	-	75
Amortissement de la mise hors service temporaire des boucles de 762 mm	300	(300)	-
Coûts d'audience		10	10
Besoin de recettes - Produits raffinés de Gulf	618	(290)	328
Total des besoins des recettes	**40 837**	**1 865**	**38 972**

1 Chiffres déposés dans la pièce justificative B-57.
2 Chiffres redressés pour éliminer les coûts associés à l'exploitation des installations communes de quais à Westridge.

L'Office prévoit que les débits de la Trans Mountain pour l'année seront de 23 190 m^3/j et a augmenté en conséquence à 2 257 000 $ les estimations prévues pour le coût de combustible et d'électricité de l'année d'essai 1985.

6.2 Provision pour les pertes de pétrole

Dans sa preuve en chef, Trans Mountain a indiqué qu'aucune demande de provision pour pertes de pétrole n'avait été incluse dans sa requête, étant donné le rejet par l'Office de sa demande de provision pour pertes de pétrole dans les Motifs de décision de 1983. Toutefois, au cours du contre-interrogatoire, la société a indiqué qu'elle avait eu un gain net de 410 000 $ au cours des 11 premiers mois de 1984.

L'Office s'inquiète de l'ampleur de ce gain net et note que la Trans Mountain à l'intention d'entreprendre, en 1985, une étude des pratiques actuelles de mesurage et de précision. L'Office exige que la Trans Mountain dépose cette étude pour examen au cours de sa prochaine audience sur les droits.

6.3 Traitements, salaires, avantages sociaux et taux d'inflation

Trans Mountain a demandé l'augmentation de 4 pour cent pour les traitements et les salaires, y compris les provisions pour la conjoncture, le mérite, la promotion et la progression. Selon la société, cette augmentation est due au climat actuel de la conjoncture dans tout le Canada et particulièrement en Colombie-Britannique et en Alberta. Cela couvre aussi la mise en oeuvre, dans certaines catégories d'employés, d'augmentations salariales fondées sur le mérite plutôt que sur la progression et les améliorations prévues de productivité qui en résultent.

Pour 1985, la société a indiqué un besoin de 184 employés permanents pour entreprendre les activités réglementées par rapport aux 181 employés permanents de 1984. Cette augmentation nette comprend le départ d'un employé de la société et une demande de quatre employés permanents supplémentaires, dont trois au niveau d'ingénieur principal et un pour des travaux d'analyse. Ce dernier, un analyste de projet, est requis pour la mise au point des projets, y compris l'analyse de marché, la conception des installations et l'évaluation. Le personnel technique supplémentaire est requis pour assurer un remplacement expérimenté des ingénieurs principaux qui atteignent l'âge de la retraite. En particulier, deux ingénieurs de division sont proposés pour planifier et superviser les grands projets d'entretien et d'investissement dans chacune des divisions de l'est et de l'ouest. En outre, un ingénieur mécanicien principal est nécessaire pour remplacer les services d'un ingénieur conseil.

Les redressements ou avantages sociaux des employés, par rapport à la base de l'année d'essai, sont principalement dus à l'augmentation de la masse salariale et à des primes plus élevées. Les avantages sociaux de 1985 représentent 27 pour cent des traitements et des salaires. Ce pourcentage est conforme aux années antérieures, après avoir tenu compte des modifications comptables mineures exécutées par la Trans Mountain en 1984.

L'Office, ayant examiné l'environnement économique actuel au Canada et les tendances au niveau des traitements et salaires, considère que l'augmentation de 4 pour cent proposée est raisonnable. Cette augmentation est analogue à d'autres conventions salariales récentes, dont la plupart tendent actuellement à coincider avec les prévisions de taux d'inflation de 1985. Qui plus est, l'Office accepte aussi les niveaux de dotation demandés par Trans Mountain.

À l'origine, la requérante avait prévu une augmentation de 5,5 pour cent des coûts de matériaux et du service. Par la suite, la société a modifiée cela à 4 pour cent, à la lumière des renseignements les plus récents. Cette augmentation de 4 pour cent est conforme aux récents indicateurs économiques, tels que l'indice des prix à la consommation, et aux récentes prévisions effectuées par un certain nombre d'organismes d'autorité, y compris le ministère des Finances, le Conference Board du Canada et le Conseil économique du Canada.

En examinant la question, l'Office discerne une tendance modératrice découlant de la baisse récente du taux d'inflation et perçoit un certain degré de stabilité pour 1985. En conséquence, l'Office conclut qu'une augmentation prévue de 4 pour cent est un facteur d'inflation pertinent.

6.4 Inventaire des pièces diesel

La requérante a inclus 118 000 $ dans ses besoins de recettes pour l'année d'essai au titre de pertes "non récupérées" de la disposition de pièces de rechange de moteurs diesel qui ne sont plus nécessaires, car ils ont été remplacés par des moteurs électriques. La société a dépensé 180 000 $ en 1983 et a inclus cette somme dans le coût du service de 1984. La société a récupéré 60 000 $ dans ses droits avant que l'Office n'ait rejeté le solde en septembre 1984. Dans sa requête, la société a rajusté de 120 000 $ à 118 000 $ le solde restant.

La société a témoigné que le solde restant est un coût du service pertinent, car il n'a pas été récupéré dans les droits des années antérieures. La société note que l'Office a rejeté le solde restant sans donner l'occasion à la société d'expliquer sa position. Aucun intervenant ne s'est opposé à la position de la Trans Mountain.

L'Office note que la société a imputé la perte d'inventaires dans ses dossiers comptables de 1983. L'Office convient que c'était le traitement comptable pertinent et une imputation pertinente au coût du service de 1983 de la Trans Mountain. L'Office n'accepte pas le point de vue selon lequel une somme dépensée en 1983 est une imputation pertinente au coût du service de 1985. En conséquence, l'Office a rejeté la perte d'inventaire de 118 000 $.

6.5 Provision pour les frais administratifs et d'aménagement de la société

6.5.1 Frais administratifs

Selon les directives énoncées dans les motifs de décision de 1983 par l'Office, la société a exécuté une étude de la répartition des coûts pour mettre au point une méthode pertinente de répartition des frais administratifs à ses activités ne relevant pas du service public. La méthode a été réexaminée et, avec certaines modifications, a été approuvée par l'Office.

Bien que la société ait appliqué cette méthode en 1984, elle ne l'a pas utilisée pour la répartition des dépenses communes entre ses activités de l'année d'essai. La période actuellement signalée par les employés pour les activités ne relevant pas du service public était fort différente des prévisions de la gestion de la société et l'on pense que cette différence est due à une mauvaise interprétation des instructions par les employés. La société a déclaré qu'elle appliquera des instructions plus strictes pour s'assurer que le temps signalé pour chaque activité reflète le temps réellement passé à cette activité. La répartition des coûts de l'année d'essai a été faite sur la même base estimée pour 1984, mais a été redressée par un facteur d'inflation de 4 pour cent. En réponse aux questions, la société a déposé la répartition de coûts qui aurait eu lieu à la suite de la méthode de répartition des coûts.

La société attribue une partie de ses frais administratifs à deux sociétés filiales et à l'exploitation de propane qui est distincte de ses opérations pipelinières. À la suite de l'acquisition d'actions de la société Inland Natural Gas Co. Ltd. (Inland), trois sociétés distinctes ont été constituées pour la gestion de cet investissement. On a interrogé la Trans Mountain sur la raison pour laquelle aucun frais administratif n'avait été attribué à ces trois sociétés. La Trans Mountain a indiqué que la réorganisation des sociétés a été achevée en juin 1983 et que ces sociétés constituent un portefeuille pour tenir les investissements de l'Inland. Il n'y a aucune activité et aucun frais n'est engagé pour leur administration.

L'Office accepte la répartition des frais proposés par la requérante, afin de déterminer le coût du service pertinent de 1985. Toutefois, l'Office s'attendait que l'expérience acquise par l'enregistrement du temps réel passé par les employés permettra l'établissement, à l'avenir, d'une base de répartition plus appropriée.

6.5.2 Dépenses d'aménagements de la société

La société a convenu qu'aux termes de la méthode actuelle de réglementation, les coûts d'aménagement de projets ne devraient pas être inclus dans le coût du service avant la réalisation du projet et avant que l'Office ne détermine que ces projets sont à l'avantage des utilisateurs existants. La société a fourni des estimations au titre des aménagements de la société et à celui d'autres rubriques du siège social pour les projets qui ne sont pas directement liés aux opérations pipelinières actuelles. Les coûts de ces activités sont énumérés au tableau 6-3 ci-après.

Tableau 6-3

Coûts des activités

	Terminal de produits de Kamloops	Acheminement de méthanol	Boues charbon/eau	Total
Groupe d'aménagements de la société	4 000$	55 000$	13 000$	72 000$
Autres rubriques du siège social	62 000	-	4 000	66 000$
Total	**66 000$**	**55 000$**	**17 000$**	**138 000$**

Dans sa plaidoirie, la société a indiqué que ces coûts sont inclus de façon pertinente dans le coût du service étant donné que les installations de Kamloops feront partie du réseau pipelinier actuel et que si les autres projets devaient se matérialiser, les droits de tous les expéditeurs seront réduits.

Gulf a fait valoir sa position selon laquelle les coûts de projet qui ne sont pas liés aux opérations pipelinières actuelles ne devraient pas être inclus dans le coût du service jusqu'à ce que l'on ait déterminé leur avantage aux utilisateurs. Shell a suggéré, en se fondant sur la pratique antérieure de l'Office, que le coût de tous ces projets devrait être inclus dans un compte de report jusqu'à ce qu'ils soient pleinement réalisés et que l'on ait prouvé leurs avantages pour les expéditeurs. En outre, Shell a soutenu que le coût prévu de 66 000 $ pour les installations proposées au terminal de Kamloops sont trop faibles. Toutefois, Shell n'a pas fourni une autre estimation de ces coûts. L'Office trouve que le total des coûts d'aménagement de la société et d'autres coûts du siège social pour le terminal de produits proposé à Kamloops, pour l'acheminement de méthanol et des boues de charbon/eau, ne sont pas d'un avantage immédiat pour les expéditeurs actuels. L'Office a réduit le coût du service en supprimant les coûts estimés de ces projets. La société doit inclure les coûts subis dans le cadre des projets en les inscrivant dans des comptes de report et en accumulant les frais de financement au taux préférentiel. La disposition de ces coûts et des frais de financement accumulés, sera déterminée à une future audience.

6.6 Coûts d'audience

La société a proposé qu'une moitié de ses coûts d'audience estimés à 400 000 $ soit amortie en 1985 et que l'autre moitié le soit en 1986. Au cours du contre-interrogatoire, la société a déclaré que les coûts d'audience, relatifs à la partie de l'audience traitant de la requête de la Gulf, étaient d'environ 110 000 $.

Dans leur plaidoirie, les compagnies aériennes ont déclaré que ces coûts étaient subis à cause du refus de la Trans Mountain de transporter les produits raffinés de la Gulf, refus qui aurait mené à une réduction de débit de l'année d'essai. On a déclaré que les coûts d'audience subis pour la résolution de ce conflit ne seraient pas à l'avantage de tous les expéditeurs ou d'un expéditeur quelconque et que la somme de 110 000 $ devrait être éliminée du coût du service.

L'Office constate que, en sa qualité de transporteur public, Trans Mountain aurait dû convenir de transporter des produits raffinés et cela aurait empêché la nécessité, pour la Gulf, de déposer une requête auprès de l'Office afin d'exiger que la Trans Mountain transporte ces produits. Dans ce cas, une audience n'aurait pas été nécessaire. En conséquence, les coûts d'audience sont réduits de 110 000 $ pour éliminer du coût du service les frais associés à cette partie de l'audience. Toutefois, étant donné qu'une partie de celle-ci a été consacrée aux Règles et Règlements sur les tarifs des produits raffinés et sur les droits de produits raffinés, qui auraient dû être réglés de toute façon, l'Office permettra que 10 000 $ de cette somme soient inclus dans le coût du service pour le calcul de la redevance supplémentaire des produits raffinés.

En ce qui concerne le reste des coûts d'audience proposés à l'égard à la requête sur les droits, 145 000 $ doivent être amortis en 1985 et le solde des coûts réellement subis doit être amorti en 1986.

6.7 Frais d'exploitation du terminal Westridge

La section 3.3 des présents motifs de décision fournit les éléments de fonds relatifs aux installations de quais communs Westridge. L'Office approuve la demande de la société pour éliminer du coût du service les coûts qui sont liés aux installations communes du quai Westridge et attribuable au propane. En conséquence, le coût du service a été réduit de 140 000 $.

6.8 Mise hors service des boucles de 762 mm

La société a déclaré dans son témoignage qu'il serait nécessaire de mettre temporairement hors service les deux canalisations bouclées de 762 mm, pour acheminer les produits raffines étant donne qu'il n'est pas pratique de livrer simultanément des produits raffinés à la canalisation principale de 610 mm et aux boucles de 762 mm, vu que les débits différents produiraient une contamination inacceptable. Pour cette raison, tous les essais de livraison par lots ont été faits avec les boucles de 762 mm hors service.

La société a déclaré que bien que le niveau des débits de 1984 n'exige pas l'utilisation des canalisations de doublement de 762 mm, celles-ci avaient été périodiquement mises en service en 1984, car la décantation de l'eau salée du pétrole statique dans la partie inutilisée des boucles et son accumulation aux points de faible hauteur pourrait mener à une grave corrosion. Toutefois, si aucune expédition de produits raffinés n'était prévue en 1985, les boucles pourraient être utilisées pour réduire les coûts d'énergie.

La société a déclaré que la mise hors service des boucles de 762 mm mènerait à une réduction de la capacité pipelinière de 30 000 m^3/j à 27 930 m^3/j, et à l'élimination de l'obligation pour les expéditeurs de fournir environ 74 000 m^3 de produits de remplissage de la canalisation dont la valeur est estimée à 13 millions de dollars. La société a estimé que le coût de mise hors service temporaire des boucles se chiffrait à 300 000 $ et a proposé d'imputer les coûts de mise hors service à l'expéditeur des produits raffinés, soit la Gulf.

Lorsqu'on a demandé à la requérante si le problème de contamination pourrait être évité en isolant les boucles, en fermant une vanne pendant les livraisons de produits raffinés, elle a signalé que le fait de laisser les boucles hors service pour cette durée, dans un état non protégé, mènerait à un risque grave de dégâts de corrosion.

Gulf a déclaré que les boucles avaient été mises en service pour servir les expéditeurs de pétrole brut et que leur fermeture mènerait à une réduction des produits de remplissage de la canalisation et permettrait à tous les expéditeurs de réaliser des économies. Selon les opinions de la Gulf, il n'était pas nécessaire d'effectuer la déconnexion des boucles pour autoriser les expéditions de produits raffinés. Elles peuvent être isolées pendant la livraison des produits raffinés.

Dans sa plaidoirie, Trans Mountain a maintenu la position selon laquelle la mise hors service de ces canalisations de 762 mm est requise à la suite de l'acheminement des produits raffinés de Gulf. Toutefois, la société a soutenu que si les expéditeurs de pétrole étaient prêts à partager le paiement de ces coûts, dans ce cas le coût de mise hors service des boucles pourrait être inclus dans le coût du service de l'oléoduc de pétrole brut.

Gulf, dans sa plaidoirie, a maintenu sa position selon laquelle la mise hors service mènerait à des avantages à tous les expéditeurs et qu'ils devraient partager tout coût nécessaire. Cette position a été appuyée par Shell et Impériale.

L'Office convient avec la Trans Mountain que les boucles devraient être mises hors service. L'Office trouve qu'elles avaient été construites à l'avantage de tous les expéditeurs, mais qu'avec les faibles débits actuels, il se pourrait qu'elles ne soient plus requises. L'Office considère que, à la lumière des économies réalisées sur les produits de remplissage de la canalisation, il est plus équitable pour tous les expéditeurs de payer les coûts de mise hors service des boucles. Toutefois, l'Office note que leur mise hors service, pour une période supérieure à un an, exige l'approbation de l'Office. Si la Trans Mountain dépose une requête en ce sens et reçoit l'approbation de l'Office, la société est ordonnée de reporter tout coût subi pour la mise hors service et d'accumuler les frais de financement sur les coûts reportés, au taux préférentiel. La disposition de ces sommes sera déterminée à la prochaine audience sur les droits.

6.9 Impôt

6.9.1 Impôt normalisé

Trans Mountain a utilisé la méthode normalisée de calcul de sa provision pour impôt durant l'année d'essai ce qui correspond à la méthode utilisée par le passé.

Aux termes des circonstances présentes, l'Office considère que la poursuite de l'utilisation de la méthode normalisée est pertinente. L'Office a calculé la provision pour l'impôt en se servant d'un taux d'imposition de 50,5 pour cent. La somme à inclure dans le coût du service est calculée sur une base

correspondant au rendement sur les avoirs après imposition implicite dans la structure présumée du capital permise, Étant donné que les impôts à payer sont inclus dans le fonds de roulement, un processus itératif est requis pour calculer la base des taux, le rendement et les impôts. L'annexe VIII donne ces calculs.

6.9.2 Impôt sur le revenu

La requérante a utilisé un taux global d'imposition de 50,5 pour cent.

Le calcul de ce taux, que l'Office accepte, est donné au tableau 6-4 ci-après.

Tableau 6-4

Impôt sur le revenu autorisé

	Pour cent
Impôt fédéral sur les sociétés	36,0
Impôt provincial composé	14,5
Taux d'imposition globale	**50,5**

6.9.3 Débit accumulé de l'impôt reporté

Trans Mountain a inclus le solde du débit moyen accumulé de l'impôt reporté dans le calcul de sa base des taux. Ce traitement correspond à celui qui a été approuvé par l'Office dans ses Motifs de décision de mars 1983.

Le tableau 6-5 montre le calcul du débit moyen accumulé des impôts reportés.

Tableau 6-5

Débit accumulé de l'impôt reporté (000$)

Solde de début de l'impôt reporté			(932)[1]
Impôt reporté pour la période		1 279	
Redressements			
(a) Réduction de la dépréciation Référence: section 3.5	(4)		
Réponse de référence à la demande de reseignements de l'Office datée du 6 mars 1985. 38 x 9/12=	(28)[2]		
(b) Réduction de la provision pour frais d'investissement Référence: section 3.5	16		
Réponse de référence à la demande de reseignement de l'Office datée du 6 mars 1985. 32 x 9/12 =	24[2]		
(c) Réduction des frais d'audience amortis. Référence: section 6.6	30		
Total des redressements	38		
Déduction des impôts selon 38 x 50.5 pour cent		(19)[1]	
Impôt reporté révisé pour la période			1 260
Solde de l'impôt reporté à la fin			328
Solde moyen de l'impôt reporté (932) 328 = 2			(302)[1]

1 Les chiffres entre parenthèses donnent les soldes débiteurs.
2 Les redressements pour les installations de livraison sont tels qu'indiqués dans la requête, dans sa verson modifiée le 7 janvier 1985, page 2.4-8.

Chapitre 7
Taux de rendement

Trans Mountain a demandé, dans sa requête, un taux de rendement sur la base des taux égal à 15,74 pour cent, pour l'année d'essai 1985, à comparer au taux de 14,38 pour cent approuvé dans les motifs de décision de l'Office de mars 1983. Le taux de rendement demandé était fondé sur une structure présumée du capital comprenant 45 pour cent de dettes et 55 pour cent d'avoirs appliqués à une capitalisation égale à la base des taux moyenne de service public pour l'année d'essai.

La capitalisation demandée, dans sa version révisée, ainsi que la structure présumée du capital et les taux de coûts sont indiqués ci-après:

7.1 Structure du capital

Trans Mountain a déclaré que la structure présumée du capital qu'elle demande était conforme aux motifs de décision de mars 1983 de l'Office et qu'il n'y avait aucun changement significatif dans ses risques d'affaires de service public depuis cette époque. Pour cette raison, la société considérait qu'il n'y aurait aucun changement dans les éléments supposés de la dette et des avoirs de la structure du capital. La requérante a fondé son mémoire sur le témoignage de son témoin-expert qui a examiné les risques d'affaires de la société.

Le témoin-expert de la société a présenté une discussion des risques d'affaires liés aux éléments suivants: risques matériels, risque de composition et de diversification de la clientèle, risque de la concurrence, risque associé à la fugacité économique générale, et finalement risque de réglementation. Il a conclu que la Trans Mountain est exposée à des risques d'affaires de loin supérieurs à ceux des sociétés de gazoducs en général et d'autres grandes sociétés d'oléoducs bruts du Canada. Il a indiqué que cette conclusion correspond à la notation BBB (faible) des titres conférée à la Trans Mountain par le service Dominion de notation des titres,

L'Association pétrolière du Canada (APC) est le seul intervenant à exprimer son inquiétude au sujet de la pertinence de la structure du capital proposée. Son témoin-expert a soutenu que le niveau global de risque d'affaires de la Trans Mountain avait baissé depuis l'audience antérieure sur les droits de la Société, à la suite de la prolongation de la vie économique estimée du réseau pipelinier, soit de 1990 à 2005. L'APC a aussi examiné l'augmentation des catégories de produits que la société transporte et elle considère qu'avec sa nouvelle gestion innovatrice, cela constitue une incidence positive sur la Trans Mountain.

Le témoin-expert de l'APC a déclaré que le rapport des avoirs ordinaires proposé était plus que suffisant pour maintenir l'intégrité financière de la Trans Mountain. À cet égard, il a noté que chaque dollar du rendement des avoirs ordinaires pour la société exige la perception d'un peu plus de deux dollars des expéditeurs à cause de l'impôt sur le revenu des sociétés. En conséquence, il considérait que le rapport proposé des avoirs ordinaires mènerait à des redevances supplémentaires liées aux impôts et imposées aux expéditeurs et qui ne constitueraient qu'un faible apport à la santé financière de la Trans Mountain.

Tableau 7-1

Taux de rendement demandé sur la base des taux

	Capitalisation (000 $)	Structure du capital (pour cent)	Taux des coûts (pour cent)	Élément de coûts (pour cent)
Dette à long terme	19 142	45,0	14,51	6,53
Avoirs ordinaires	23 396	55,0	16,75	9,21
Total	**42 538**	**100,0**		
Taux de rendement sur la base des taux				**15,74**

Le témoin de l'APC a conclu qu'il faudrait présumer la structure du capital comme étant constituée de 50 pour cent de dette et de 50 pour cent de capital des avoirs. Il considérait qu'une telle structure, avec ses taux de coût recommandés (discutés dans les sections suivantes) pour la dette et les avoirs, assurerait une couverture suffisante de redevances fixes, même dans le cas où le rendement réel sur les avoirs ordinaires tomberait fort en deça du rendement autorisé.

L'Office considère qu'il reste pertinent d'égaler la capitalisation de la Trans Mountain à sa moyenne de base des taux de service public prévue pour l'année d'essai. L'Office considère aussi qu'il est pertinent de présumer les éléments de dettes et d'avoirs de la structure du capital. À cet égard, l'Office convient que tout compte fait, Trans Mountain est exposée à des risques d'affaires supérieurs à ceux des sociétés de gazoducs en général et à ceux d'autres grandes sociétés d'oléoducs de pétrole brut au Canada. Toutefois, l'Office est convaincu que la prolongation de la vie économique prévue pour le réseau rassure dans une certaine mesure les investisseurs de la Trans Mountain. L'Office note que la preuve, présentée à l'audience sur les droits de 1983 de la société, a indiqué que la Trans Mountain avait une capacité d'emprunt qui appuyait l'imputation de 45 pour cent de l'élément de la dette à sa structure du capital. Toutefois, la preuve de la présente audience suggère que Trans Mountain ne pourrait accommoder un élément de la dette présumée égale à 50 pour cent dans la structure du capital de son service public sans qu'il y ait de ce fait une incidence néfaste significative vis-à-vis de l'intégrité financière de la société.

En conséquence, après avoir tenu compte des risques d'affaires auxquels s'exposent les opérations réglementées de la société et de la preuve présentée en ce qui concerne la capacité de la Trans Mountain de maintenir une intégrité financière fondée sur des ratios de couverture suffisants, l'Office a décidé qu'une structure du capital dans les proportions de 50 pour cent de dette et de 50 pour cent d'avoirs ordinaires, est appropriée aux fins d'établissement d'un taux de rendement juste et raisonnable sur la base des taux.

7.2 Coût de la dette

Trans Mountain a demandé un taux de coût de 14,51 pour cent sur son élément de dette présumée. Ce taux était fondé sur le coût réel des fonds qu'elle avait empruntés auparavant. En juillet 1984, la société a acquis 20 millions de dollars de fonds, à taux et termes fixes, comprenant deux billets à terme, l'un se montant à 12 millions de dollars à un taux de coût de 14,45 pour cent et venant à terme en juillet 1989 et un deuxième billet à terme se chiffrant à 8 millions de dollars, avec un taux de coût de 14,60 pour cent venant à terme en août 1990. Pris dans son ensemble, le taux moyen du coût en est de 14,51 pour cent.

La société a déclaré que la dette avait été empruntée à des taux favorables aux fins de réglementation avant que les fonds ne soient requis pour financer les ajouts à la base des taux. En conséquence, l'ensemble des 20 millions de dollars avait été appliqué, sur une base temporaire, à l'emprunt obtenu pour acheter les actions de la société Inland. Toutefois, la société prévoit que les sommes assurées de ces 20 millions seront éventuellement appliquées aux opérations réglementées étant donné que la société n'a pas l'intention de détenir les actions de l'Inland à long terme.

Trans Mountain a déclaré que, à mesure que le programme des dépenses d'investissement de service public progresse, ce serait une pratique normale que de produire des fonds au moyen de préfinancement à court terme, et lorsque le programme est achevé de remplacer ces fonds avec une dette à long terme. À cet égard, le contre-interrogatoire a révélé que les dépenses en capital du service public en 1985 sont prévues comme devant atteindre 8 millions de dollars en août 1985, moment auquel la société à l'intention de déposer 8 millions de dollars de ces 20 millions à la dette réglementée.

Au cours de la plaidoirie, la requérante a noté que les deux témoins-experts financiers extérieurs appuyaient l'établissement de coûts de la dette de la Trans Mountain à un taux à long terme. La société est d'accord avec ce principe général et a suggéré en outre que les 14,51 pour cent du coût réel de la dette impayée était un taux pertinent à long terme.

L'APC a rejeté la position de la requérante selon laquelle le taux réel de la dette de juillet 1984, soit 14,51 pour cent, devrait être appliqué à la notion de dette de 1985. Elle a déclaré qu'un examen des dossiers illustre qu'aucune des dettes impayées de la Trans Mountain n'avait été financée aux fins d'établissement de la base des taux. En conséquence, l'APC a indiqué que les 20 millions de dollars empruntés en juillet 1984 devraient être traités comme se rapportant à l'achat des actions de l'Inland et que la notion de ce que l'argent avait été emprunte "d'une étagère" pour les activités réglementées devrait être abandonnée.

Le témoin-expert en finance de l'APC a suggéré que l'Office devrait examiner la possibilité d'approbation d'un taux composé incorporant à la fois le taux de juillet de 1984 et le taux actuel de 1985 de la dette à long terme de la Trans Mountain. Il a suggéré que la dette moyenne[1] réelle réglementée pour l'année d'essai devrait être considérée comme étant financée à partir de l'encours de la dette de la société avec le solde de ses besoins de dettes présumées considéré comme devant être financé aux coûts actuels à long terme.

Au cours du contre-interrogatoire, le témoin de l'APC a reconnu l'existence d'une deuxième possibilité. Il a indiqué qu'une méthode plus logique serait, pour l'Office, d'adopter le point de vue selon lequel aucune des dettes impayées de la société n'était liée à ses opérations réglementées. Dans ce cas, il a suggéré que le taux pertinent à appliquer à tout le solde de la dette présumée de la Trans Mountain serait son coût actuel de la dette. À cet égard, le témoin a indiqué qu'il considérait que les coûts actuels de la société pour la dette à moyen et à long termes étaient de 12,75 et 13,25 pour cent respectivement. L'Office note que le témoin-expert de la société était d'accord avec les prévisions de taux à long terme.

---

[1] Prévision de la moyenne du solde des fonds de dettes requis pour financer les ajouts de l'année d'essai à la base des taux.

L'Office considère qu'il y a une preuve contradictoire en ce qui concerne l'utilisation prévue à l'origine par la société en ce qui concerne les 20 millions des fonds, à taux et termes fixes, empruntés en juillet 1984. La société a déclaré que la dette avait été financée à des taux favorables aux fins de réglementation avant que les fonds ne soient requis pour financer les ajouts à la base des taux. Toutefois, le rapport annuel de 1983 de la Trans Mountain indique que la société avait l'intention de refinancer à long terme une grande partie du solde, au 31 décembre 1983, de sa dette à court terme. À cet égard, l'Office note que la Trans Mountain n'a aucune dette réglementée réelle impayée à cette date.

L'Office a décidé qu'il considère que les fonds ont été empruntés aux fins générales de la société et conclut qu'il est pertinent de répartir cette dette entre les opérations réglementées et non réglementées et au moment approximatif auxquels les fonds ont été empruntés. Un facteur de répartition du service public réglementé a été calculé en divisant la dette réglementée présumée[1] au 30 juin 1984 par la dette présumée consolidée[2] à la même date. Le produit obtenu en multipliant le facteur du service public réglementé par les 20 millions de dollars représente le montant de la dette que l'Office fixera comme devant s'appliquer aux opérations de service public de Trans Mountain. Ce calcul se présente comme suit:

$$\text{Facteur de répartition du service public réglementé} = \frac{\text{Dette réglementée présumée}}{\text{Dette présumée consolidée}}$$

$$= \frac{17\ 143\ 200\ \$}{66\ 998\ 200\ \$}$$

$$= 0{,}2559 \text{ ou } 25{,}9 \text{ pour cent}$$

Par conséquent: partie des 20 millions de dollars se rapportant au service public

$$= 20\ 000\ 000\ \$ \times 25{,}59 \text{ pour cent}$$

$$= 5\ 118\ 000\ \$$$

L'Office établirait le coût de cette dette à son coût réel, c'est-à-dire 14,51 pour cent.

Le solde de l'élément de la dette présumée de la Trans Mountain est calculé comme étant la différence entre 50 pour cent du total de la capitalisation moyenne de l'année d'essai et de la partie de la dette impayée qui a été attribuée aux opérations réglementées. Ce calcul se présente comme suit:

---

1 La dette réglementée présumée est la somme égale à 45 pour cent de la base des taux de la société au 30 juin 1984 (38 096 000 $ x 0,45 = 17 143 000 $).

2 La dette présumée consolidée est la somme égale à la somme de la dette réglementée présumée et de la dette consolidée à long terme, au 30 juin 1984 (17 143 200 $ + 49 855 000 $ = 66 998 200 $).

Solde de la dette présumée	=	(capitalisation moyenne x 0,5)	-	(Partie réglementée de la dette impayée)
	=	(41 262 000 x 0,5) - 5 118 000 $		
	=	15 513 000 $		

L'Office conclut qu'il est pertinent d'établir le coût de ce solde à 13,25 pour cent, soit le coût estimé actuel de la société pour la dette à long terme.

Les décisions écrites ci-dessus mènent à un coût composé de l'élément supposé de la dette de la Trans Mountain s'établissant à 13,56 pour cent, et calculé de la façon suivante:

Intérêt présumé	=	(5 118 000 $ x 14,51 %) + (15 513 000 $ x 13,25 %)
	=	742 622 $ + 2 055 473 $
	=	2 798 095 $
Coût de la dette présumée	=	$\frac{\text{Intérêt présumé}}{\text{Dette présumée}}$
	=	$\frac{2\ 798\ 095\ \$}{20\ 631\ 000\ \$}$
	=	13,56 %

7.3 Taux de rendement sur les avoirs

Trans Mountain a demandé 17 pour cent comme taux de rendement sur les avoirs ordinaires. Toutefois, au cours de l'audience, le taux demandé a été révisé pour être diminué à 16,75 pour cent en se fondant sur les recommandations de ses témoins-experts. Ceci représente une augmentation de 1,25 point de pourcentage par rapport aux taux approuvés actuellement.

Dans le témoignage en chef qu'il a déposé, le témoin-expert de la Trans Mountain avait recommandé un taux de rendement à la partie supérieure d'une gamme raisonnable de 16,5 à 17,0 pour cent, en se fondant sur l'examen des gains comparables, du flux monétaire actualisé (FMA) et en se fondant sur la méthode des primes de risque pour estimer le coût du capital des avoirs. Sa méthode des gains comparables était fondée sur ce qu'il considérait comme un échantillon de sociétés industrielles aux investissements de risque à peu près comparables. Son analyse de leur rendement comptable sur les avoirs a indiqué que ces sociétés avaient réalisé des taux de rendement s'approchant de 17,3 à 18,0 pour cent, au cours du cycle d'affaires le plus récent. Il a redressé par la suite cette gamme pour refléter ses propres perspectives de réduction future de l'inflation et a adopté une fourchette de 16,5 à 17,0 pour cent. En ce qui concerne son FMA et ses analyses de primes de risque sur les avoirs, le témoin a adopté les prévisions de 15,75 à 16,0 pour cent du taux de rendement requis par les investisseurs de la Trans Mountain (TRI). En redéclarant ces résultats de TRI afin de refléter ce qu'il considérait comme un ratio acceptable de 1,1 à 1,2 du marché par rapport à la valeur comptable, il a conclu que ces critères appuyaient 17 pour cent pour le taux de rendements sur les avoirs.

Pendant l'audience, le témoin a noté qu'il y avait une baisse récente des prévisions de taux d'inflation et des perspectives de taux d'intérêt à long terme. Il a noté, en outre, que la société avait modifié la

conception proposée de ses droits. En conséquence, en se fondant sur ces trois facteurs, il a réduit à 16,75 pour cent son taux de rendement recommandé sur les avoirs.

Dans la plaidoirie finale, les compagnies aériennes ont indiqué leur opposition à toute augmentation du taux de rendement sur les avoirs ordinaires et ont suggéré qu'au lieu de cela, le taux devrait être réduit par rapport au niveau actuel approuvé de 15,5 pour cent. À l'appui de ce point de vue, elles ont indiqué que la prolongation de la vie utile prévue du réseau pipelinier, ainsi que le début des expéditions régulières de produits raffinés, constituaient des facteurs positifs de promotion de la stabilité.

L'APC a suggéré qu'un taux de rendement pertinent sur les avoirs serait dans la gamme de 15,0 à 15,25 pour cent et que la partie inférieure de cette fourchette serait appropriée si l'Office devait approuver la méthode proposée pour la conception des droits. Ces recommandations étaient fondées sur le témoignage de son témoin-expert. Le témoin a calculé sa recommandation en matière de taux de rendement en appliquant la technique du FMA à un échantillon de 20 sociétés de faible risque ne faisant pas partie des services publics. En se fondant sur son analyse, il a prouvé que le TRI de ce groupe échantillon se trouve actuellement dans la gamme de 13 à 14 pour cent. Ayant tenu compte du risque de la Trans Mountain par rapport à d'autres sociétés réglementées par l'Office, de la fugacité des taux d'intérêt et du besoin minimal d'une marge de sécurité pour minimiser la possibilité de dilution, le témoin a recommandé, par la suite, à un taux de rendement sur les avoirs ordinaires se trouvant dans la fourchette de 15 à 15,25 pour cent. Au cours du contre-interrogatoire, il a indiqué que les valeurs inférieures de cette fourchette seraient appropriées si la méthode modifiée de conception des droits était approuvée.

Au cours de la plaidoirie finale, Trans Mountain et APC ont donné chacune leurs commentaires sur la pertinence des recommandations en matière de taux de rendement sur les avoirs présentés par leurs témoins-experts respectifs. Trans Mountain a suggéré qu'il y avait certaines incohérences dans l'application par l'APC du critère de FMA et que la méthode d'analyse de FMA à ses défauts et, en conséquence, elle n'est pas la meilleure méthode. D'un autre côté, l'APC avait contesté l'importance accordée par la Trans Mountain aux essais des gains comparables.

Elle soutenait que cette analyse accordait une importance significative aux données historiques, qui selon elle sont inacceptables, étant donné les déformations de ces données à la suite de l'inflation et de différents traitements comptables de l'actif. En outre, l'APC considérait que la société peut ne pas avoir entièrement incorporé les perspectives d'une inflation plus faible dans le calcul du taux de rendement sur les avoirs qu'elle demandait.

L'Office note qu'il y avait un désaccord significatif entre les témoins en ce qui concerne la pertinence des techniques d'estimation du coût en capital selon le rendement du marché par rapport au rendement comptable. L'Office considère aussi que la détermination d'un taux de rendement pertinent sur les avoirs met en jeu l'utilisation de méthodes redevables d'une certaine subjectivité. En conséquence, en se fondant sur toute la preuve présentée et compte tenu des perspectives de la future inflation et de sa décision en ce qui concerne la structure du capital et la conception proposée pour les droits, l'Office trouve qu'un taux de 15,75 pour cent est juste et raisonnable comme taux de rendement sur le ratio de 50 pour cent autorisé pour les avoirs ordinaires présumés.

7.4 Taux de rendement sur la base des taux

En se fondant sur ses conclusions en ce qui concerne le financement présumé de la base des taux, l'Office a décidé que le taux de rendement sur la base des taux devrait être de 14,66 pour cent. Le tableau 7-2 présente le calcul de ce taux de rendement.

Tableau 7-2

Taux de rendement approuvé sur la base des taux

	Capitalisation (000 $)	Structure du capital (pour cent)	Taux du coût (pour cent)	Élément du coût (pour cent)
Dette à long terme	20 631,0	50,0	13,56	6,78
Avoir ordinaire	20 631,0	50,0	15,75	7,88
Total	**41 262,0**	**100,0**		
Taux de rendement sur la base des taux				**14,66**

Chapitre 8
Conception des droits

8.1 Proposition de conception des droits

Trans Mountain a proposé une méthode de conception des droits prévoyant deux classes de service: la classe I devant comprendre seulement le transport au pays, fourni sur une base prévue et ordonnancée; et la classe II devant couvrir les livraisons d'exportation, les redevances de chargement au quai Westridge et les livraisons intermittentes au pays. En outre, Trans Mountain proposait une redevance spéciale pour l'acheminement des produits exigeant des installations supplémentaires ou des coûts supplémentaires.

L'aspect le plus particulier de cette proposition de conception des droits était l'établissement d'un élément de coût fixe des droits. Dans ce but, le coût du service devrait être ventilé en éléments fixes et variables avec le rendement sur la base des taux, les dépenses d'impôt et le coût de combustible et d'électricité formant les éléments variables. Les frais fixes seraient attribués aux expéditeurs de classe I sur la base de la moyenne de chaque client pour le débit réel au pays au cours des années antérieures et le débit prévu pour l'année d'essai, en tenant compte des distances entre chaque point de réception et de livraison.

Le droit unitaire variable serait déterminé en divisant les coûts variables par le total annualisé des mètres cubes - kilomètres de toutes les expéditions au pays et en multipliant la redevance unitaire résultante par la distance, du point de réception au point de livraison. Le droit de classe II serait déterminé en divisant le total du coût du service par le total annualisé des mètres cubes - kilomètres de toutes les expéditions et en multipliant la redevance résultante par la distance du point de réception au point de livraison. En outre, la conception des droits pourrait inclure une redevance de service spécial conçue pour récupérer les coûts différentiels de l'acheminement des produits qui exigent des installations qui leur sont consacrées ou une manutention particulière.

Les expéditeurs de classe I payeraient des droits fixes mensuels fondés sur les volumes prévus et des droits variables fondés sur les quantités expédiées.

Les expéditeurs de classe II payeraient un droit unitaire moyen et les recettes de ces droits, moins les coûts directs de ce service, seraient remboursées aux expéditeurs de classe I.

Tous les expéditeurs s'étaient opposés à cette proposition de conception des droits et, en conséquence, la Trans Mountain l'a retirée. Une autre proposition de conception des droits avait été mis au point par la Trans Mountain, avec l'aide de ses expéditeurs, et a été déposé auprès de l'Office.

8.2 Autre proposition de la conception des droits

La Trans Mountain a exprimé deux préoccupations principales. L'une est la difficulté à prévoir des exportations et l'autre est la sensibilité de son rendement aux variations des quantités. Cette dernière préoccupation est due à la taille de la base des taux. Le montant du rendement sur les avoirs est un faible pourcentage du coût du service. En conséquence, toute modification du débit peut avoir une forte incidence sur les profits de la société.

Pour remédier à ces préoccupations, les expéditeurs de la Trans Mountain ont convenu de fournir à la société, pour le dixième jour de chaque mois, une prévision des débits des 13 mois suivants. La prévision serait fournie par écrit selon une présentation à convenir entre la société et les expéditeurs. La société a proposé le lancement d'une requête de classe I si la prévision de débit actuel varie de 5 pour cent ou plus par rapport aux prévisions utilisées, pour calculer les droits courants à ce moment-là. Trans Mountain a proposé de déposer auprès de l'Office et de signifier à toutes les parties cette requête de classe I, au moins dix jours ouvrables avant l'entrée en vigueur de la date proposée pour les nouveaux droits. Pour une question de commodité, la requérante essaierait d'avoir les nouveaux droits en vigueur à partir du 1er jour du mois. Pour réduire au minimum le retard de réglementation, la société a proposé que le droit soit approuvé de façon provisoire. Les requêtes de classe I continueraient d'être fondées sur le débit d'une année civile et comme à présent, aucun manque ou gain de recettes des périodes antérieures ne serait inclus dans les requêtes. Tout redressement aux droits qui pourrait provenir des droits provisoires et définitifs seraient faits de façon prospective sur le reste de l'année civile. Ce critère de variation de 5 pour cent serait déterminé sur la base des mètres cubes - kilomètres plutôt que sur une base volumétrique comme c'est le cas à présent. Ceci aurait pour effet de pondérer le débit par la distance d'acheminement par l'oléoduc.

Les intervenants n'ont pas sou levé les détails particuliers aux révisions de droits, mais ils ont indiqué qu'ils appuyaient l'autre proposition de conception des droits présentée par la requérante et ils s'étaient engagés à fournir à la Trans Mountain, pour le 10e jour de chaque mois, leur prévision de débit pour les 13 mois suivants. Les lignes aériennes ont déclaré que l'Office devrait recevoir des expéditeurs les mêmes renseignements que ceux qu'ils déposent à la société. Dans sa plaidoirie, la requérante a précisé que sa proposition devrait être essayée pour en vérifier l'application, car elle a l'appui des expéditeurs.

Cette autre méthode de conception des droits était appuyée par les expéditeurs. Toutefois, il n'y avait aucune entente sur l'élimination de l'utilisation des différences de densité ou du traitement de redevances d'opérations de terminal dans l'établissement des droits.

8.2.1 Différences de densité

Dans sa requête, Trans Mountain proposait l'utilisation d'un droit unique pour couvrir tous les pétroles bruts de densité inférieure à 876 kilogrammes par mètre cube (kg/m^3) afin de simplifier les calculs et les procédures et pour stabiliser les recettes. Trans Mountain a noté que la plupart des produits transportés dans son réseau se trouvent dans une étroite fourchette de densités comprise dans le tarif actuel, mais que des limites existaient sur l'acheminement de pétroles bruts lourds étant donné la capacité matérielle du réseau. En outre, à la suite de la récente électrification des stations de pompage, la partie minimale de redevances à la demande du système de facturation utilisé par les sociétés de service public ont mené à des changements de peu d'importance dans les coûts du combustible et de l'électricité étant donné les différences de densité minimes entre bruts léger et moyen. Toutefois, un redressement des droits sera nécessaire pour le brut lourd.

Petro-Canada s'est opposé à l'élimination de l'utilisation des différences de densité étant donné que les classes de droit sous-entendaient des différences dans le coût d'expédition de pétroles bruts de densités différentes. Petro-Canada a aussi déclaré qu'aucune justification n'avait été proposée pour justifier tout changement de la méthode, particulièrement compte tenu de ce que l'Office était soucieux de l'aspect "juste et raisonnable" des droits et non uniquement de la question de simplification présentée par la requérante.

L’Office note que, actuellement, une part importante des débits se trouvent dans une fourchette étroite de densités. Étant donné ces circonstances, l’Office approuve l’élimination des différences de densité pour l’acheminement de pétrole brut, sauf dans le cas des pétroles bruts lourds.

8.2.2 Opérations de terminal

Sur les conseils d’un expert-conseil engagé par Trans Mountain pour examiner la méthode de conception des droits, la société a proposé que l’attribution distincte des coûts de terminal et d’acheminement soit éliminée et que les coûts du service applicables soient combinés en un droit unique, fondé sur les volumes et la distance. À l’appui de ce point de vue, la société a déclaré que des changements avaient eu lieu sur le réseau depuis que la conception existante des droits avait été établie dans les motifs de décision de 1978. La société a identifié la maturité du réseau et l’électrification des stations de pompage, par rapport aux moteurs diesel antérieurs, comme exemple de modifications du réseau.

La société a témoigné de ce que la fonction de terminal constitue une part intégrale de l’opération pipelinière. Lorsque du pétrole brut est reçu au terminal d’Edmonton, il est compté et, au moyen de collecteurs, est soit directement envoyé au réservoir de stockage de garde ou, si le jet à l’arrivée est analogue au jet pompé, il est acheminé directement à la station de pompage. Le brut est aussi reçu à Edson et à Kamloops, où en fonction encore une fois du type de brut qui est pompé dans la canalisation principale, il peut être soit injecté dans le lot acheminé ou être entreposé dans les réservoirs de stockage. En outre, des lots de pétrole peuvent être lancés dans le réseau en chacun de ces points. À Sumas, il y a un certain nombre de réservoirs qui sont utilisés pour le stockage de réserve du terminal de Burnaby. La capacité des réservoirs de Burnaby est utilisée pour effectuer les livraisons de la région de Vancouver à des débits plus faibles que ceux du débit de pompage de l’oléoduc. Tout le long de la canalisation, il y a un certain nombre de dispositifs munis de soupapes et de capacités de stockage de vidange d’urgence.

En se fondant sur ses operations, la société a conclu que la capacité des réservoirs de son réseau est une capacité de travail et elle est nécessaire pour maintenir le débit, pour minimiser le risque de contamination et pour fournir la détente de pression nécessaire. À l’appui de ce point de vue, la société a déclaré que dans un oléoduc à courte distance, il faut moins de réservoirs de vidange et de détente que dans un oléoduc à longue distance, étant donné qu’il y a moins de pétrole dans le réseau, et en conséquence il faut moins de réservoirs dans le cas d’une interruption. Pour ces raisons, la société propose que l’élément terminal soit éliminé et que le coût du service total soit combiné en un droit d’acheminement unique fondé sur les mètres cubes-kilomètres.

En réponse aux demandes de renseignements de l’Office, la société a déposé des droits calculés sur la base de la méthode existante, mais elle a inclus dans les opérations de terminal, en supplément au coût de stockage en réservoir, les coûts des installations auxiliaires qui relèvent plus de la nature du terminal que de celle de l’acheminement. Étant donné que certaines installations et certains coûts ne sont pas facilement identifiables comme étant l’un ou l’autre, la société a attribué les actifs connexes et le coût du service en se fondant sur le bon sens de ses services d’exploitation. Au cours du contre-interrogatoire, la société a déclaré que si la méthode actuelle est gardée, tous les coûts liés aux opérations de terminal devraient être inclus dans l’élément terminal du coût du service. Plusieurs intervenants ont déclaré que la méthode existante de conception des droits ne devrait pas être modifiée.

Dans sa plaidoirie, la société a maintenu sa position selon laquelle la distinction entre les opérations de terminal et d'acheminement devrait être abandonnée et le coût du service total devrait être réparti dans les droits sur la base du volume et de la distance. Les motifs donnés par la société étaient que la capacité de stockage en réservoir constitue une partie essentielle de l'oléoduc et que les installations de terminal sont à l'avantage de tous les utilisateurs et que la méthode est pratique et facile à administrer.

Les compagnies aériennes ont soutenu que les opérations de terminal et peut être la fonction de levage et de livraison devraient être incluses dans la conception des droits, à titre d'élément distinct, sur la base des installations utiles pour une fonction particulière. Selon la Gulf, la conception actuelle des droits devrait être gardée, mais la méthode devrait être raffinée pour ventiler les coûts en cinq groupes. Le premier groupe devrait inclure les coûts des installations d'acheminement et les coûts connexes seraient repartis sur la base du volume et de la distance. Le deuxième et le troisième groupe comprendraient les coûts des operations de terminal pour le brut et les produits, respectivement, et les coûts respectifs seraient perçus des utilisateurs sur la base du volume seulement. Les quatrième et cinquième groupes comprendraient les coûts des installations consacrées aux bruts et aux produits et le coût serait imputé aux utilisateurs de ces deux groupes. La question du fondement de la répartition n'a pas été soulevée.

Pour Petro-Canada, la justification présentée par la société pour l'inclusion des coûts prouvait seulement que les actifs immobilisés étaient utilisés et utiles. Petro-Canada a cité des extraits des motifs de décision de 1978 où la méthode existante avait été appliquée: "la première étape dans la détermination de droit juste et raisonnable est l'étude de la façon selon laquelle les coûts sont réellement subis; les coûts associés aux opérations de terminal, comme le stockage de produits, ne sont pas subis sur la base de la distance et sont communs à chaque baril de débit traité par le réseau. Les coûts d'acheminement, comme les coûts de fonctionnement des stations de pompage, sont liés à la fois au débit et à la distance de transport." Sur cette base, la position de Petro-Canada était que la proposition de la Trans Mountain ne devrait pas être acceptée.

Shell a aussi soutenu que la méthode d'attribution des coûts de terminal ne devrait pas être modifiée, mais elle a suggéré que le stockage de détente et de vidange fasse partie de la fonction d'acheminement et que le contre-interrogatoire avait montré que ceci représentait environ 10 pour cent de la valeur de stockage en réservoir provenant d'une valeur de 640 000 $ de la base des taux. Ceci devrait rester dans la partie acheminement, mais les coûts de terminal devraient être attribués sur la base des volumes.

L'Office est convaincu par la preuve que le stockage en réservoir est requis pour l'ordonnancement pertinent des lots, par le réseau d'oléoducs, qu'il y ait ou non utilisation de ce réservoir par un lot particulier. En conséquence, l'Office trouve que la distinction entre les coûts de terminal et d'acheminement pour la détermination des droits n'est plus pertinente.

8.2.3 Variation du redressement de déclenchement des droits

Comme on l'a vu à la section 8.2, la société, dans son alternative de conception des droits, a propose qu'un redressement des droits soit déclenché par une variation de débit de 5 pour cent ou plus. Au cours du contre-interrogatoire, on demanda à la société de considérer si la procedure de redressement devrait être déclenchée par une variation de débit ou par une variation de taux de rendement de 2 pour cent comme prescrit par l'ordonnance de l'Office nº TO-4-80 applicable au Pipeline Interprovincial Limitée et étendue de façon informelle à la Trans Mountain. La société a déclaré qu'elle préférerait continuer l'utilisation d'un redressement des droits dû à une variation de débit de 5 pour cent. Cette

approche a fait l'objet de discussions avec les expéditeurs et ils ne s'y sont pas opposés. On avait noté qu'un redressement de droits fondés sur une variation de 2 pour cent du taux de rendement sur les avoirs, exigé par l'ordonnance nº TO-4-80, mènerait à de fréquents redressements des droits tandis qu'un redressement fondé sur une variation de 5 pour cent du débit permettrait une fluctuation importante du taux de rendement sans qu'il y ait brusque redressement des droits.

La requérante a proposé que la variation de déclenchement d'un redressement des droits serait déterminée sur la base des mètres cubes-kilomètres plutôt que sur une base purement volumétrique, selon les stipulations de l'ordonnance de l'Office nº TO-1-83. Cette modification a été proposée pour la rendre compatible à la conception des droits.

Dans ses motifs de décision de mars 1983, l'Office a noté que les gains de la Trans Mountain sont sensibles aux changements de débit et que des augmentations ou des diminutions de débit peuvent avoir lieu sur court préavis. Sur cette base, l'Office conclut qu'il est utile de maintenir une procédure qui permettrait d'effectuer des redressements aux droits, de façon expéditive, chaque fois que le débit varie de 5 pour cent ou plus.

8.2.4 Décision

L'Office conclut qu'il serait souhaitable de poursuivre l'utilisation d'un redressement des droits déclenché par une variation de débit de 5 pour cent, car les expéditeurs ont convenu de déposer mensuellement, auprès de la Trans Mountain, des prévisions mises à jour du débit. En conséquence, l'Office ordonne que la Trans Mountain poursuive le dépôt des prévisions mensuelles de débit, comme l'exige la lettre de l'Office du 14 mars 1984, en indiquant le débit prévu chaque mois, chaque trimestre et pour l'année, avec une ventilation par expéditeur du débit prévu pour chaque mois. Chaque fois que la prévision de débit en mètres cubes-kilomètres pour l'année civile courante varie de 5 pour cent ou plus, par rapport au débit en mètres cubes-kilomètres sur lequel les droits en vigueur sont fondés, la Trans Mountain devrait déposer des nouveaux droits reflétant le débit prévu et les coûts connexes de combustible et d'électricité pour l'acheminement des volumes révisés. L'Office considère que, si les expéditeurs devaient aussi déposer un exemplaire de ces prévisions à l'Office, ceci permettrait d'expédier le traitement d'une requête en vue du redressement des droits. En conséquence, l'Office demande aux expéditeurs de la Trans Mountain de déposer, auprès de l'Office, les exemplaires de chaque prévision de débit de 13 mois en même temps qu'ils les déposent à la société.

8.3 Clause 25 des règles et règlements

La clause 25 des règles et règlements, qui font partie des tarifs de la Trans Mountain, régit la taille des lots, la forme de préavis requis pour l'expédition et la répartition de l'espace si le produit faisant l'objet de la soumission dépasse la capacité de la canalisation. Le libellé de la dernière phrase, qui est le même que celui des règles et règlements sur le pétrole brut et les produits raffinés, stipule:

> "Lorsque la quantité combinée de pétrole raffiné et de pétrole faisant l'objet d'une soumission au transporteur est supérieure à ce qui peut être transportée actuellement, le transport fourni par le transporteur sera réparti de façon équitable entre tous les expéditeurs."

Chevron a demandé que la dernière phrase de la clause 25 des règles et règlements soit modifiée pour ajouter les mots "en tenant certainement compte des exigences des raffineurs de Vancouver". Chevron a demandé cette modification, car cette société reçoit son approvisionnement de pétrole brut seulement

de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, en conséquence Trans Mountain assure un service essentiel dans le transport du stock d'alimentation de pétrole brut aux raffineries de Burnaby. Chevron a déclaré qu'elle n'a aucune autre source de pétrole brut immédiatement disponible pour les raffineries de Vancouver.

Trans Mountain a déclaré qu'elle désire être équitable dans toute répartition des livraisons qui pourrait, par nécessité, être établie à cause des limites de capacité. Dans sa plaidoirie, Trans Mountain a déclaré que le libellé proposé par Chevron serait une différenciation injuste selon le contexte de la Loi et a suggéré que l'Office empêche le besoin de répartition d'espace sur l'oléoduc par la délivrance de licences judicieuses des exportation. Selon le point de vue de la société, il ne revient pas à la Trans Mountain de faire la différenciation injuste entre un expéditeur et l'autre.

Dans sa plaidoirie, Chevron a de nouveau soutenu que l'Office devrait avoir égard et reconnaître pleinement le fait que les raffineries de Vancouver n'ont aucun accès au pétrole autre que celui passant par le réseau de la Trans Mountain. Selon le point de vue de Chevron, l'inclusion du libellé demandé dans les règles et règlements ne constituerait pas une différenciation injuste. Chevron a suggéré que le Canada peut tirer des avantages supérieurs à partir du raffinage de pétrole brut au pays, suivi de l'exportation des produits, plutôt qu'à partir de l'exportation de pétrole brut. Gulf a appuyé la position de Chevron en ce qui concerne les raffineurs de Vancouver, mais elle a indiqué que toute considération particulière des raffineurs de Vancouver pourrait être mieux établie par les décisions que l'Office prend dans l'octroi de licences d'exportation plutôt qu'en modifiant la clause 25 des règles et règlements du tarif. Shell a aussi appuyé la position de Chevron sur la répartition du prorata des volumes, dans le cas où l'acheminement de produits raffinés mène à une réduction de débit par suite d'une capacité trop juste, mais Shell n'a pas déclaré sa position en ce qui concerne la clause 25.

L'Office trouve que la répartition de l'espace dans l'oléoduc relève de la responsabilité de la société et note que la Loi exige que l'oléoduc soit exploité sans différenciation injuste. L'Office trouve qu'il n'y a aucun besoin de modifier la clause 25 des règles et règlements du tarif.

8.4 Droits des produits raffinés

Trans Mountain a proposé un droit sur les produits raffinés fondé sur la même méthode que celle qu'elle avait proposée à l'origine pour les droits de pétrole brut. La société a proposé de classifier l'acheminement des produits raffinés comme service de classe I et a mis au point un droit comprenant trois éléments: la redevance mensuelle fixe et un élément variable payable pour l'expédition de pétrole brut, plus une redevance mensuelle fixe supplémentaire conçue pour récupérer les coûts différentiels associés à l'acheminement de produits raffinés.

Comme on l'a vu à la section 8.1, Trans Mountain a retiré la proposition originale de conception des droits du pétrole brut en faveur d'une autre, fondée sur la conception existante des droits. En conséquence, Trans Mountain a révisé sa conception des droits de produits raffinés pour inclure la nouvelle proposition de droits de pétrole brut, plus une redevance supplémentaire. Les sections suivantes traitent de la proposition de redevances supplémentaires.

8.4.1 Crédit de stockage en réservoir

Gulf a déclaré qu'elle devrait recevoir un crédit dans le calcul de la redevance supplémentaire sur les produits raffines, pour refléter le fait que les réservoirs de Trans Mountain ne sont pas utilisés pour la réception ou la livraison des produits raffinés de la Gulf. Trans Mountain a déclaré que l'utilisation de ces réservoirs ne constituait pas un problème, étant donné l'existence de la souplesse d'ordonnancement amélioré par stockage en réservoir, sans lequel elle ne pourrait pas recevoir des produits directement dans l'oléoduc.

Trans Mountain a témoigné que le stockage en réservoir est nécessaire pour contrôler le débit dans la canalisation principale, afin de maintenir le débit. Toutefois, la société a convenu qu'en théorie, si le taux de pompage des produits raffinés correspondait au taux de pompage de la canalisation principale et que l'ordonnancement pourrait être arrangé pour qu'un système alimente l'autre, dans ce cas l'acheminement particulier pourrait être fait sans l'utilisation des réservoirs du stockage de l'oléoduc, mais dans ce cas certaines installations de terminal, y compris les collecteurs de termina sont nécessaires.

Au cours du contre-interrogatoire par l'Impériale, la société a déclaré que si un crédit devait être donné à quiconque n'utilise pas certaines installations du réseau, ceci exigerait une analyse de chaque acheminement, par chaque expéditeur individuel. Toutefois, le stockage en réservoir est utilisé à la discrétion du transporteur pour maintenir la souplesse générale d'ordonnancement du réseau. Si un crédit est accordé pour une installation qui n'est pas utilisée par un expéditeur particulier, le transporteur devrait finalement affronter une structure extrêmement complexe de droits qui exigerait un réexamen et une analyse permanente. Étant donné que différentes installations ont des coûts différents, le droit d'un expéditeur pourrait être modifie avec le genre d'installations que le transporteur peut choisir d'utiliser pour un acheminement particulier, menant de ce fait à un droit complexe, des difficultés de prévision et à une assurance moins raisonnable que le transporteur puisse récupérer ses coûts.

Dans la plaidoirie de l'instance en révision, la position de la Trans Mountain était que le stockage en réservoir aide à l'ordonnancement et, sur cette base, il ne faudrait pas qu'il y ait un crédit dans le droit des produits raffinés seulement parce que les produits raffines n'utilisent pas les réservoirs du stockage. La position de la Gulf était que pour une question de principe, elle ne devrait pas avoir à payer pour les coûts d'installations qu'elle n'utilise pas simplement à cause du fait qu'elles aident à l'ordonnancement. Les autres intervenants n'ont pas soulevé cette question. Dans la plaidoirie de l'instance sur les droits, Trans Mountain a maintenu que si l'Office devait appuyer d'une façon quelconque un crédit particulier de stockage pour la Gulf, dans ce cas il serait équitable ou nécessaire de fournir des crédits de stockage aux autres expéditeurs qui pourraient ne pas utiliser les réservoirs d'Edmonton ou d'autres installations du réseau, compliquant de ce fait la structure des droits. Aucun des intervenants n'a poursuivi cette question davantage.

Bien que les produits raffinés de la Gulf n'utilisent pas directement le stockage en réservoir, l'Office trouve que ces réservoirs sont essentiels pour l'ordonnancement et l'exploitation efficace du réseau. L'Office est convaincu qu'il est pertinent pour les expéditeurs de produits raffinés de payer le droit complet de pétrole brut, étant donné que les réservoirs aident à l'ordonnancement qui rend possible la livraison de produits. L'Office considère que tous les expéditeurs reçoivent les avantages, et par conséquent, tous les expéditeurs devraient payer pour le coût du stockage en réservoirs.

8.4.2 Redevances supplémentaires sur les produits raffinés

Trans Mountain a proposé que la redevance supplémentaire sur les produits raffinés se présente sous forme d'une redevance mensuelle fixe.

Gulf, seul expéditeur de produits raffinés, s'est opposé à la redevance supplémentaire mensuelle proposée par la requérante et a proposé que la redevance supplémentaire soit déterminée sur la même base que celle servant à déterminer le droit de pétrole brut, c'est-à-dire le droit devrait être calculé sur une base volumétrique et perçu sur la base des volumes expédiés. En conséquence, si Gulf devait envoyer une soumission de produits au nom d'autres expéditeurs, elle saurait ce qu'il faut facturer pour l'acheminement. En outre, Gulf proposait l'exclusion des coûts relatifs à la mise hors service des boucles de 762 mm (voir section 6.8) de la redevance supplémentaire des produits raffinés.

En proposant une redevance supplémentaire volumétrique pour le droit sur les produits raffinés, Gulf a déclaré qu'elle appuierait les coûts de la Trans Mountain et serait d'accord pour payer tout coûts lié à une redevance supplémentaire qui ne serait pas perçue par les droits en 1985. Toutefois, Gulf s'attendrait à obtenir un crédit pour tout excédent de paiement des droits.

Tous les expéditeurs ont pris la position selon la quelle aucune subvention des expéditeurs de produits raffinés ne devrait être faite par les expéditeurs de pétrole brut et ils ont effectué un contre-interrogatoire de la Trans Mountain sur la question de la répartition des coûts. Selon la société, les expéditeurs de produits raffines devraient certainement payer les coûts variables associés aux acheminements de produits raffinés, mais il serait difficile de faire la distinction entre tout autre coût lié au pétrole brut ou aux produits raffinés, étant donné qu'ils utiliseraient tous des installations communes.

8.4.3 Décision

L'Office considère qu'il serait plus pertinent si la Trans Mountain devait récupérer, dans la redevance supplémentaire, les coûts fixes différentiels associés à l'acheminement des produits raffinés, sous forme de redevances fixes mensuelles, pendant la partie restante de l'année d'essai, à compter du 1er mai 1985 et que les coûts variables soient récupérés dans la redevance supplémentaire sur la base des volumes expédiés. Conformément à ce point de vue, l'Office a déterminé au tableau 8-1 la redevance supplémentaire appropriée pour les produits raffinés.

L'Office approuve une redevance mensuelle fixe de 10 625 $ à percevoir entre mai et décembre 1985 et une redevance supplémentaire variable de 0,443 $ le mètre cube. En ce qui concerne les expéditions de janvier à avril, Gulf ne paye que le droit de pétrole brut, fixé par l'ordonnance de l'Office nº TOI-2-84 comme un droit provisoire pour les acheminements de produits raffinés. L'Office estime que la partie non perçue de la redevance variable supplémentaire s'élève à 62 000 $ et ordonne que la Trans Mountain, au plus tard le 1er juin 1985, facture la Gulf, pour les produits pétroliers transportés entre le 1er janvier 1985 et le 30 avril 1985, la redevance supplémentaire sur les produits raffinés se montant à 0,443 $ par mètre-cube transporté, avec l'intérêt sur chaque élément mensuel pour la période allant de la date de facturation selon laquelle cet élément a été perçu à la date de la facture requise par le présent paragraphe, au taux annuel exige de temps a autre de la Trans Mountain, par sa banque, pour les emprunts à court terme pendant cette période.

8.5 Redevances spéciales sur les finstallations de la Shell

En juin 1984, la Trans Mountain a dépose une requête auprès de l'Office pour l'obtention d'un droit pour l'acheminement spécial de la raffinerie Shell d'Edmonton à sa raffinerie de Burnaby. Ce droit comprenait le droit sur le pétrole brut approuvé à ce moment-là, une redevance supplémentaire de 4 pour cent pour récupérer les coûts de traitement supplémentaires, et une redevance mensuelle pour récupérer le coût des installations supplémentaires nécessaires aux livraisons du terminal de la Trans Mountain à Burnaby à la raffinerie de Shell. L'Office, dans sa lettre datée du 11 juillet 1984, a approuve les droits et tarifs demandés, à condition qu'ils soient examinés à la prochaine audience sur les droits.

Tableau 8-1

Redevances supplémentaires sur les produits raffinés

		Fixes ($)	Variables ($)	Total ($)
Droits en vigeur le 1er mai 1985				
Coûts différentiels de produits raffinés				
Coûts d'exploitation			243 000	243 000
Amortissement des installations de livraison		75 000		75 000
Coûts d'audience		10 000		10 000
		85 000	243 000	328 000
Acheminement ordonnacé en m^3 les produits raffinés				
1er janvier au 30 avril 1985	139 700 m^3			
1er mai au 31 décembre 1985	409 200 m^3			
Total des livraisons	548 900 m^3			
Redevances supplémentaires sur les produits raffinés				
Redevances supplémentaires fixes, mensuelles de mai à décembre 1985 85 000$/8 mois				10 625
Redevances supplémentaires variables sur les volumes 243 000$/548 900 m^3				0,443
Redevances pour les coûts non perçus du 1er janvier au 30 avril 139 700 m^3 à 0,443$				61 887
Redevances supplémentaires non perçues, devant être perçues sous forme de facturation forfaitaire				62 000

Lorsque la Trans Mountain a introduit son autre barème tarifaire pour le droit de la canalisation principale, elle a déclaré que les installations spéciales étaient couvertes par une entente, conclue entre Trans Mountain et Shell, qui comprenait à la fois une redevance supplémentaire et une redevance mensuelle fixe.

Au cours du contre-interrogatoire, Shell a témoigné que la disposition particulière provenait de négociations et était dictée en partie par l'incertitude prévisionnelle des volumes à expédier. Trans Mountain a déclaré que, selon son point de vue, les coûts des installations construites pour un client unique devraient être récupérés au moyen d'une redevance mensuelle fixe au lieu d'une redevance volumétrique.

Les lignes aériennes ont interrogé la société sur la détermination de la redevance supplémentaire de 4 pour cent. La société, dans sa lettre de juin à l'Office, avait déclaré qu'un certain redressement pourrait être requis à la lumière de l'expérience de la société. Au cours du contre-interrogatoire, la société a avisé que la redevance supplémentaire de 4 pour cent ne pouvait pas être justifiée en fonction du coût, en se fondant sur l'acheminement de deux lots en 1984 et a proposé d'éliminer la redevance supplémentaire.

Aucun autre intervenant n'a soulevé la question de la redevance supplémentaire spéciale sur les quantités de la Shell.

L'Office a examiné la méthode de détermination de la redevance supplémentaire pour la livraison des jets spéciaux de la Shell. Étant donné que la méthode est fondée sur une entente entre Trans Mountain et Shell, l'Office accepte la méthode proposée, modifiée par l'élimination de la redevance supplémentaire de 4 pour cent. Toutefois, dans le cas où la Trans Mountain commence l'acheminement pour d'autres expéditeurs, en utilisant les mêmes installations, l'Office réexaminera la méthode de détermination de cette redevance.

L'Office accepte la poursuite de l'utilisation du droit pour les quantités spéciales de la Shell, approuvé dans le tarif S1 à compter du 1er septembre 1984, modifié par l'élimination de la redevance supplémentaire de 4 pour cent, et par le redressement y apporté pour refléter le taux de rendement approuvé sur la base des taux et la provision résultante pour les impôts. L'Office, en déterminant les besoins de recettes de l'oléoduc a déduit les recettes estimées que la Trans Mountain peut recevoir de la Shell. Le tableau 8-2 donne la détermination de la somme.

Tableau 8-2

Estimation de la redevance du jet spécial de la Shell

	Requête	Redressements de l'ONÉ	Autorisé par l'ONÉ
Calcul [1] de la base des taux			
Installations de transport	737 089$	-	737 089$
Dépréciation accumulée et amortissement	(144 159)	-	(144 159)
Actifs nets en service	592 930		592 930
Moyenne des impôts reportés	(15 995)	-	(15 995)
Fonds de roulement	9 332	(2 402)$	6 930
	586 267$	**(2 402)$**	**583 865$**
Estimation des besoins de recettes			
Traitements, salaires et avantages sociaux	24 000$		24 000$
Assurance	2 300		2 300
Taxes foncières	46 200		46 200
Administration	11 120		11 120
Coûts d'exploitation	83 620		83 620
Dépréciation et amortissement	41 900		41 900$
Rendement sur la base des taux	93 099	(7 504)$	85 595
Provision pour les impôts	55 930	(9 022)	46 908
Total des besoins des recettes	**274 549$**	**(16 526)$**	**258 023$**

1 Solde moyen de 1985

8.6 Redevances de la canalisation de collecte d'Edson

Conformément à sa proposition de conception des droits, Trans Mountain avait déposé à l'origine un droit fixe mensuel pour la canalisation de collecte d'Edson. Dans la révision de sa requête déposée le 13 novembre 1984, la société a inclus le coût du service de cette installation dans le droit de transport de la canalisation principale. Au cours de l'audience, la société a déposé un coût du service distinct pour cette installation et un droit volumétrique conforme à la conception de droit finalement proposée par la Société. La société a expliqué qu'elle avait inclus les coûts de ces installations dans le droit de la canalisation principale étant donné qu'il apparaissait qu'il n'y avait pas d'utilisateurs pour ces installations. Toutefois, il devint apparent à la société en 1985, qu'il y ait une possibilité qu'un expéditeur utilise ses installations alors qu'il n'est pas actuellement un expéditeur sur la canalisation principale, et sur cette base, la société considèrait qu'un droit est requis.

L'Office a examiné la méthode et le droit de détermination de la redevance de la canalisation de collecte d'Edson. L'Office trouve que la méthode est acceptable, mais il a redressé le coût du service afin de refléter le taux de rendement approuvé et la provision résultante pour les impôts. Le droit approuvé est indiqué au tableau 8.3.

8.7 Traitement de la différence entre les droits provisoires et les droits définitifs

La Trans Mountain a demandé des droits provisoires dans le cas où l'Office ne pourrait pas entendre la requête sur les droits de la société et décider de celle-ci avant le 1er janvier 1985. Trans Mountain a demandé que le droit provisoire soit établi sur la base d'une réduction prévue du débit et d'une augmentation du coût du service. Dans son ordonnance nº TOI-3-84, l'Office a ordonné que les droits existants de la Trans Mountain soient provisoires du 1er janvier 1985 jusqu'au moment où l'Office délivre son ordonnance finale en ce qui concerne les droits de la requérante.

Les intervenants expéditeurs se sont opposés à tout redressement des droits qui aurait mené à des redressements aux factures antérieures et ils ont proposé que tout redressement soit effectué sur une base prospective. Gulf, Impériale et Shell ont préféré que tout redressement soit inclus dans le droit comme redevance supplémentaire ou comme crédit sur les futures expéditions, tandis que Chevron a suggéré que toute différence devrait être incluse sous forme de redevance supplémentaire ou de crédit ou incluse dans tout futur droit sur une base prospective.

Tableau 8-3

Redevance de la canalisation de collecte d'Edson

	Requête[1] ($)	**Redressements de l'ONÉ ($)**	**Autorisé par l'ONÉ ($)**
Calcul de la base des taux[2]			
Installations de transport	121 107	-	121 107
Dépréciation accumulée	(67 313)	-	(67 313)
Actifs nets en service	53 794	-	53 794
Moyenne des impôts reportés	(10 800)		(10 800)
Fonds de roulement	1 050	(254)	796
Total de la base des taux	**44 044**	**(254)**	**43 790**
Coût du service			
Rendement sur la base des taux	6 994	(574)	6 420
Provision pour les impôts	4 202	(679)	3 523
Dépréciation	3 000	-	3 000
Frais d'exploitation	11 800	-	11 800
Total du coût du service	**25 996**	**(1 253)**	**24 743**
Débit quotidien	90 m^3		90 m^3
Droits	0,791/m^3		0,753/m^3

1 Déposé dans la pièce justificative B-74.
2 Soldes moyens.

Tableau 8-4

Calcul des droits de 1985

	(000 $)
Besoin de recettes	38 972
Moins:	328
Redevance supplémentaire sur les produits raffinés	
Jet spécial de la Shell	258
Redevance de la canalisation de collecte d'Edson	25
Besoin de recettes de pétrole brut	**38 361**

Calcul des unités de volume/distance

Source	Livraison	km	m^3	Quotidiennement m^3/km
Edmonton	Kamloops	822	1 500	1 233 000
	Sumas	1 090	1 790	1 951 100
	Burnaby	1 146	16 200	18 565 200
Edson	Sumas	861	-	-
	Burnaby	918	790	725 220
Kamloops	Sumas	267	-	-
	Burnaby	324	2 910	942 840
			23 190	23 417 360
Annualisé en m^3km				**8 547 336 400**

Redevance unitaire de transport = besoin de revenu/m^3km annualisé
= 38 743 000/8 547 336 400
=0,004488064$/$m^3$km

L'article 52.2 de la Loi sur l'ONÉ autorise l'Office, lorsqu'il a établi une ordonnance de droit provisoire, d'ordonner à une société de récupérer ou de rembourser, d'une façon qui convient à l'Office, le montant par lequel les recettes perçues conformément aux droits provisoires diffèrent des recettes déterminées par la requête pour l'obtention des droits définitifs, approuvés par l'Office, avec l'intérêt sur la somme récupérée ou remboursée.

L'Office estime que les droits provisoires ont entraîné un paiement excédentaire de 320 000 $ par les expéditeurs. Les bases de calcul de cette différence sont les droits provisoires, les droits provenant du coût du service et du débit approuvés et l'estimation par l'Office des livraisons du 1er janvier au 30 avril 1985.

Pour rembourser les expéditeurs des excédents de paiement, l'Office ordonne à la Trans Mountain que, dans ses factures aux expéditeurs pour l'acheminement de pétrole brut et de produits raffinés au cours du mois de mai 1985, elle crédite chaque expéditeur d'une partie du total de

a) la différence entre les recettes récupérées de l'acheminement du pétrole brut et des produits raffinés du 1er janvier 1985 au 30 avril 1985 et les recettes qui auraient été récupérées selon les droits prescrits au tableau 8-5 pour l'acheminement de pétrole brut au cours de ces mois et de la partie du droit de pétrole brut du droit pour l'acheminement de produits raffinés, et

b) l'intérêt de chaque élément mensuel de la somme mentionnée à l'alinéa a) pour la période de la date de la facture, aux termes de laquelle cet élément a été perçu, à la date de la facture contenant le crédit exigé par cet alinéa, au taux annuel imputé à la Trans Mountain, de temps à autre, par sa banque pour les emprunts à court terme au cours de cette période

déterminée par la proportion imputable à cet expéditeur du total des produits des volumes de tout le pétrole brut et de tous les produits raffinés transportés en mai 1985 et les distances correspondantes de transport.

L'Office estime que, en ce qui concerne la canalisation de collecte d'Edson, les droits provisoires ont provoqué un manque de paiement par les expéditeurs de 1 242 $ et ordonne que la Trans Mountain, au plus tard le 1er juin l985, facture à chaque expéditeur qui a utilisé les installations de collecte d'Edson, entre le 1er janvier 1985 et le 30 avril 1985, la différence entre

a) la redevance de collecte d'Edson facturée conformément à l'ordonnance no TOI-3-84 et

b) la redevance de collecte d'Edson prescrite au tableau 8-5, ainsi que l'intérêt sur chaque élément mensuel de la somme facturée pour la période de la date de la facture, aux termes de laquelle cet élément a été perçu, à la date de la facture requise par le présent paragraphe, au taux annuel imputé à la Trans Mountain, de temps à autre, par sa banque, pour les emprunts à court terme durant cette période.

Tableau 8-5

Droits

Pétrole brut de densité supérieure à 611 kg/m^3 et inférieure 877 kg/m^3

De	À	Droit ($/m^3)
Edmonton	Kamloops	3,689
Edmonton	Sumas	4,892
Edmonton	Burnaby	5,143
Edson	Kamloops	2,667
Edson	Sumas	3,864
Edson	Burnaby	4,120
Kamloops	Sumas	1,198
Kamloops	Burnaby	1,454

Droit sur les produits raffinés

Edmonton - Kamloops Redevance mensuelle fixe		10 625 $ par mois
Droit variable		
Droit sur le pétrole brut	3,689$/m^3	
Redevances supplémentaires variables	0,443/m^3	4,132$/m^3

Autres redevances et droits

Droit de la canalisation de collecte d'Edson	0,753$/m^3
Redevance de chargement des quais Westridge	0,251$/m^3

Chapitre 9
Installations de propane Westridge

9.1 Compétence

Dans sa lettre datée du 26 septembre 1984, Trans Mountain a déposé, auprès de l'Office, une demande d'approbation d'une modification de son contrat avec Gulf, pour le traitement du propane aux installations Westridge à Burnaby (Colombie-Britannique). Étant donné que cette modification portait sur une augmentation de la redevance d'utilisation des installations, le 7 novembre 1984, l'Office a délivré l'ordonnance n° TOI-2-84 approuvant l'augmentation de droits sur une base provisoire, en attendant un examen plus approfondi à l'audience publique.

Sans aucun préavis, Trans Mountain a présenté à l'audience la preuve à l'appui de la position selon laquelle les installations de propane Westridge ne font pas partie de son réseau interprovincial d'oléoducs et que, par conséquent, elles ne relèvent pas de la compétence de l'Office. La société a déclaré que le seul but des installations, depuis leur construction en 1966, avait été de liquéfier le propane livré à ces installations par rail et de charger le propane liquide à bord de navires pour exportation. Pendant toute la durée des installations, ce service n'a été fourni qu'à un seul expéditeur, la British American Oil Company Limited, à l'origine, dont Gulf a repris la succession plus tard. Bien qu'à l'origine l'Office ait autorisé la construction des installations, aux termes des articles 49 de la Loi, Trans Mountain a suggéré qu'une telle autorisation n'aurait pas dû être requise et que la société s'était conformée à la procédure afin d'éviter les retards de construction, en attendant la résolution de la question portant sur la compétence. On avait suggéré qu'au cours des années, une pratique d'approbation des droits par l'Office pour l'utilisation des installations, s'était développée et que la Trans Mountain y avait donné son accord, car jusqu'à présent, un tel procédé n'avait présenté aucun problème pour la Trans Mountain.

La société a donné la preuve selon laquelle les installations de propane constituent des installations autonomes qui n'ont jamais été raccordées à l'oléoduc. La réception du propane s'est toujours faite par rail et aucun acheminement par l'oléoduc n'est jamais entré dans cette usine de propane. On avait déclaré que la seule interrelation entre le service de propane et le réseau d'oléoducs est que le quai Westridge. de chargement du pétrole brut, a été utilisé pour charger le propane à bord des navires, au moyen d'une canalisation de livraison qui n'était pas raccordée aux installations de chargement du pétrole brut. Cette double utilisation du quai de chargement a été reconnue par l'Office, dans sa répartition permanente de la base des taux et des coûts d'exploitation.

Trans Mountain a déclaré qu'elle soulevait la question de la compétence à ce moment-ci, car Gulf lui avait donné le préavis requis de six mois de son intention de cesser les expéditions par ces installations. Ceci, ainsi que les négociations au titre des contributions de la Gulf à certaines améliorations capitales inachevées aux installations, exigées par la Commission canadienne des transports et le district de Burnaby ainsi que l'incertitude sur le nombre d'expéditions devant être faites avant la fin du service, ont rendu la détermination d'un droit pertinent très difficile. Selon le point de vue de la Trans Mountain, il était approprié, maintenant, de résoudre la question de compétence afin d'accorder aux deux sociétés la souplesse dont elles ont besoin pour négocier les paiements appropriés et pour permettre à la Trans Mountain de réagir rapidement à toute perspective d'utilisation permanente des installations qui pourrait se présenter à l'avenir.

La compétence de l’Office sur ces installations est une question de fait et de loi. On ne peut prendre à la légère une décision selon laquelle une compétence exercée auparavant n’existe plus, surtout dans le cas où la société n’a pas défié sérieusement l’existence de cette compétence, pendant presque 20 ans d’exploitation de ces installations. Dans ce cas particulier, l’Office n’est pas convaincu, sur la base unique de la preuve de la Trans Mountain, que les installations de propane ne relèvent pas de la compétence de l’Office.

Cette question de compétence n’a pas été complètement examinée. Si la Trans Mountain avait donné un préavis suffisant de son intention de soulever la question, cela aurait permis une étude plus approfondie. L’Office note qu’à la date même du 26 septembre 1984, les actes de la Trans Mountain se conformaient aux stipulations du ressort de l’Office, dans le sens que la société a déposé une requête à cette date, aux termes de l’article 49 de la Loi, pour obtenir l’autorisation de faire des améliorations d’immobilisations à ses installations de propane.

Dans ces circonstances, l’Office considère que rien ne lui permet de modifier l’état actuel de ces installations, dans la mesure où elles relèvent de la compétence de l’Office.

9.2 Droit

Étant donné le fait que la Gulf est le seul utilisateur des installations, et vu la difficulté de déterminer un droit pertinent à ce moment-ci, et étant donné l’absence d’indications de la Gulf au sujet d’un mécontentement quelconque au sujet du cours des négociations relatives aux questions non résolues, l’Office conclut qu’il est approprié d’accorder aux parties le maximum de souplesse pour résoudre les questions en suspens. En conséquence, l’Office a établi l’ordonnance provisoire, donnée à l’annexe IV des présents motifs, et suivra l’avancement des opérations d’interruption définitives du service de propane. Le règlement final des comptes entre la Trans Mountain et Gulf exigera encore l’approbation de l’Office.

Chapitre 10
Disposition

Ce qui précède, avec les ordonnances de l'Office nº AO-1-TOI-2-84, AO-1-MO-56-84 et TO-1-85, constitue nos motifs de décision et nos décisions en la matière.

J.R. Hardie
Membre président

R.B. Horner, c.r.
Membre

W.G. Stewart
Membre

Mars 1985
Ottawa, Canada

Annexe I
Ordonnance de l'Office n° MO-56-84

NATIONAL ENERGY BOARD **OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**

MO-56-31

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

RELATIVE À une requête de Gulf Canada Limitée (ci-après appelée «Gulf») en vue de l'obtention d'une ordonnance en vertu de l'article 59 de la Loi sur l'Office national de l'énergie; déposée auprès de l'Office sous le numéro 1755-G3O-l.

DEVANT l'Office le mardi, 4 décembre 1984.

ATTENDU QUE Gulf a déposé une requête en date du 4 octobre 1984, modifiée le 21 novembre 1984, en vue de l'obtention d'une ordonnance enjoignant la Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée «Trans Mountain») de recevoir, transporter et livrer certains volumes précis de produits pétroliers dans son pipeline d'Edmonton (Alberta) à Kamloops (Colombie-Britannique) de décembre 1984 a décembre 1985, inclusivement;

ET ATTENDU QUE l'Office a entendu la preuve et les plaidoiries de Gulf, de Trans Mountain et de toutes les parties intéressées à la requête de Gulf au cours d'une audience publique qui a débuté à Ottawa (Ontario) le 26 novembre 1984;

ET ATTENDU QUE l'Office est d'avis que dans les circonstances actuelles, Trans Mountain doit recevoir, transporter et livrer par son pipeline, d'Edmonton à Kamloops, les essences et les distillats offerts pour le transport par Gulf en 1985;

IL EST ORDONNE QUE, conformément à l'article 12 et à l'article 59 de la Loi sur l'Office national de l'énergie:

1. Sous réserve du paragraphe 2, Trans Mountain, à compter de janvier 1985 et avec soin et diligence, reçoive, transporte et livre, par son pipeline, d'Edmonton à Kamloops, les essences et distillats offerts pour le transport par Gulf;

2. Aux fins du paragraphe 1, Trans Mountain ne soit nullement obligée de recevoir, transporter et livrer des volumes excédentaires aux volumes précisés pour chaque mois à l'Annexe «A» à la présente ordonnance, ou pour une période postérieure au 31 décembre 1985;

3. Trans Mountain, au plus tard le 12 décembre 1984, dépose auprès de l'Office, de ses expéditeurs et des parties au dossier à l'audience tenue conformément à l'ordonnance de l'Office RH-4-84, un tarif révisé contenant les droits pour les services prescrits dans la présente ordonnance y compris les révisions aux «règles et règlements» relatifs au tarif et rendus nécessaires par la présente ordonnance;

4. Gulf, les autres expéditeurs de Trans Mountain et lesdites autres parties au dossier, au plus tard le 17 décembre 1984, déposent auprès de l'Office et de Trans Mountain tous les commentaires qu'ils pourront souhaiter faire sur le tarif déposé en vertu du paragraphe 3;

5. Nonobstant le dépôt des nouveaux tarif et droits, ces derniers demeureront suspendus et nuls jusqu'à ce que l'Office les ait approuvés spécifiquement par écrit.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire,

G.Yorke Slader

Annexe «A» à
l'ordonnance MO-56-84

ANNEXE «A»

	VOLUMES EN MÉGALITRES		
JANVIER 1985		26,5	
FÉVRIER	30,0		
MARS	40,0		
AVRIL		43,2	
MAI		50,5	
JUIN		43,3	
JUILLET	55,3		
AOÛT	55,3		
SEPTEMBRE	49,5		
OCTOBRE	49,3		
NOVEMBRE	54,4		
DÉCEMBRE	51,6		
			548,9

Annexe II
Ordonnance de l'Office n° AO-1-MO-56-84

NATIONAL ENERGY BOARD OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

ORDONNANCE NO AO-l-MO-56-84

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

RELATIVE À une requête de Gulf Canada Limitée (ci-après appelée "Gulf") en vue de l'obtention d'une ordonnance en vertu de l'article 59 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier 1755-G30-l.

DEVANT:

J.R. Hardie Membre présidant	))	
R.B. Horner Membre	))	le vendredi 18e jour de janvier 1985
W.G. Stewart Membre	))	

ATTENDU QUE Gulf a déposé une requête en date du 4 octobre 1984, dans sa version modifiée, en vue de l'obtention d'une ordonnance aux termes de l'article 59 de la Loi, enjoignant la Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée "Trans Mountain") de recevoir, transporter et livrer certains volumes de produits pétroliers dans son oléoduc d'Edmonton (Alberta) à Kamloops (Colombie-Britannique), de décembre 1984 à décembre 1985, inclusivement;

ET ATTENDU QUE, suite à une audience publique ayant eu lieu conformément à l'ordonnance n° RH-4-84, dans sa version modifiée, au cours de laquelle Gulf, Trans Mountain et les parties intéressées ont été entendues, l'Office a délivré l'ordonnance n° MO-56-84 exigeant que Trans Mountain reçoive, transporte et livre certains volumes de produits pétroliers au cours de l'année 1985;

ET ATTENDU QUE Trans Mountain, dans une requête datée du 10 décembre 1984, a demandé à l'Office en vertu de l'article 17 de la Loi, d'effectuer une révision de l'ordonnance n° MO-56-84, et d'y apporter un changement et une modification, et en vertu de l'article 49 de la Loi d'être exemptée des dispositions de certains articles de la Loi en ce qui concerne certaines modifications à son pipeline situé à la station de pompage Kamloops;

ET ATTENDU QUE l'Office, par une modification à l'ordonnance n° RH-4-84, a ordonné la tenue d'une audience publique à compter du 7 janvier 1985, pour entendre les requêtes de Trans Mountain, et a donné avis de sa décision, de sa propre initiative, de modifier l'ordonnance n° MO-56-84 en vue d'exiger particulièrement la méthode de livraison des produits pétroliers à Kamloops;

ET ATTENDU QUE l'Office a entendu la preuve et les plaidoiries de Trans Mountain, de Gulf et des parties intéressées aux requetés de Trans Mountain au cours d'une audience publique tenue conformément à l'ordonnance n° RH-4-84, dans sa version modifiée, ayant débuté le 7 janvier 1985;

ET ATTENDU QUE l'Office est convaincu que, conformément aux articles 12 et 17 et aux paragraphes 59(l) et (3) de la Loi, l'ordonnance n° MO-56-84 doit entre modifiée et variée afin de respecter le but de ladite ordonnance, et qu'il est convaincu qu'une exemption aux termes de l'article 49 de la Loi devrait entre accordée en ce qui concerne certaines des modifications aux installations que demande Trans Mountain;

IL EST ORDONNE' QUE:

l. Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'ordonnance n° MO-56-84 soient révoqués et remplacés par ce qui suit:

"3. Trans Mountain livre, avec soin et diligence, pendant le mois de janvier 1985, le volume de produits pétroliers précisé à l'annexe "A" à la présente ordonnance, directement au terminal de Gulf à Kamloops, par la canalisation de livraison de 323,9 mm (le "branchement latéral" de Gulf), d'après les mêmes méthodes particulières et la même supervision qu'utilisées en 1984 pour livrer les échantillons d'essai.

4. En commençant par les volumes précisés à l'annexe "A" aux présentes pour le mois de février 1985 et jusqu'à ce que toute installation mentionnée au paragraphe 6 soit terminée et mise en service, Trans Mountain livre les produits pétroliers au terminal de Gulf à Kamloops, en laissant la vanne de canalisation principale 817 ouverte, d'après l'une des méthodes suivantes qui permettra une livraison ayant le degré de sécurité le plus élevé, le meilleur taux de livraison, et le niveau le plus bas de contamination des produits pétroliers:

a) en passant par la station de pompage de Trans Mountain à Kamloops et la canalisation de livraison de 219 mm de Gulf jusqu'au terminal de Gulf, en utilisant la procédure "compacte sans tampon" décrite lors de l'audience publique, et sans utiliser la mise en réservoir à la station de pompage sauf en cas d'urgence; ou

b) la méthode décrite à l'alinéa a), toutefois, si l'exploitation sécuritaire de l'oléoduc et la minimisation raisonnable de la contamination des produits pétroliers le permettent, en effectuant une livraison simultanée des produits pétroliers par la canalisation de livraison de 219 mm de Gulf à partir de la station de pompage, et la canalisation de livraison de 323,9 mm directement au terminal de Gulf afin de minimiser la réduction du débit de l'oléoduc pendant les livraisons.

5. Les modifications au pipeline à la station de pompage de Kamloops précisées dans l'annexe "B" à la présente ordonnance sont exemptées des dispositions des articles 26 à 29, à l'exception du paragraphe 26(l)b) de la Loi.

6. Si, après avoir livrer deux échantillons de produits pétroliers au terminal de Gulf conformément au paragraphe 4, Gulf croit qu'elle est en mesure de prouver à l'Office que:

   a) les livraisons de produits pétroliers à la raffinerie de Gulf ont été effectuées à des taux inférieurs à 550 mètres cubes à l'heure, ou

   b) le volume de l'un ou l'autre échantillon de produits pétroliers qui est contamine' sur livraison excédé le volume contaminé pendant la plus réussie des livraisons d'essai effectuées au terminal de Gulf durant 1984 de plus de 100 mètres cubes,

Gulf en avertisse ainsi l'Office et Trans Mountain par écrit, et Trans Mountain doit, dans les quinze jours suivant la réception d'un tel avis, présenter à l'Office et signifier à Gulf, le plan détaillé et le coût estimé des dispositifs de contrôle et de décompression minimale, devant être installés sur le pipeline à la canalisation de livraison de 323,9 mm, ou à proximité de celle-ci, vers le terminal de Gulf, qui sont nécessaires afin de se conformer à la Loi, au règlement sur les pipe-lines, et au Règlement éventuel sur les pipelines terrestres; ces dispositifs doivent être construits aux dépens de Gulf, conformément à une ordonnance que l'Office peut émettre en vertu de l'alinéa 59(3) de la Loi.

ET IL EST EN OUTRE ORDONNE' QUE:

7. Jusqu'à ce qu'un droit définitif sur le transport de produits pétroliers soit ordonné par l'Office, Trans Mountain exige à titre de droit provisoire pour le transport de produits pétroliers, le droit pour le transport du pétrole brut de densité correspondante, précisé dans le tarif n° 27, qui est entré en vigueur le 1er septembre 1984.

8. Trans Mountain, au plus tard le 21 janvier 1985, dépose auprès de l'Office et signifie auprès des parties à l'audience tenue conformément à l'ordonnance n° RH-4-84, des "règles et règlements" du tarif identiques à ceux déposés au cours de ladite audience comme pièce justificative n° B-60, mais en y abrogeant la définition de "date en vigueur" de la clause 5, et les règles et règlements ainsi déposés seront formulés de façon à entrer en vigueur à la date à laquelle ils sont déposés auprès de l'Office."

ET IL EST EN OUTRE ORDONNÉ QUE:

2. L'ordonnance n° MO-56-84 soit en outre modifiée en y ajoutant l'annexe "B" à la présente ordonnance.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire

G.Yorke Slader

Annexe "B" à
l’ordonnance nº MO-56-84

ANNEXE "B"

PROJET

l. Nettoyer le réservoir nº 61 destiné à des fins d’urgence, pour le service de produits pétroliers.

2. Raccorder la canalisation de livraison de 219 mm appartenant à Gulf, aux installations de la station de pompage, et la préparer pour la livraison de produits pétroliers.

Annexe III
Ordonnance de l'Office n^{o} TOI-2-84

NATIONAL ENERGY BOARD OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

ORDONNANCE NO TOI-2-84

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

RELATIVE À une requête déposée par Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée "Trans Mountain" en vue de l'obtention d'une ordonnance approuvant des droits conformément à l'alinéa 5l(l)(b) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier N1848-T4 et N1755-T4-3;

DEVANT l'Office, le mercredi 7 novembre 1984.

ATTENDU QUE Trans Mountain a déposé une requête en date du 26 septembre 1984, demandant entre autres l'approbation, conformément à l'alinéa 5l(l)(b) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, d'une augmentation des droits exigés par Trans Mountain pour la manutention du propane au terminal de Westridge;

ET ATTENDU QUE l'Office est d'avis, d'après la preuve devant lui en ce moment, que le droit projeté n'est pas exagéré;

ET ATTENDU QUE l'Office est d'avis que la requête devrait être étudiée davantage au cours de l'audience qui aura lieu conformément à l'ordonnance n^{o} RH-4-84, dans sa version modifiée;

ET ATTENDU QUE l'Office est disposé à accorder, sur une base provisoire, l'augmentation proposée, c'est-à-dire de 5,510 $ le mètre cube à 10,10 $ le mètre cube;

IL EST ORDONNÉ QUE:

l. Trans Mountain, à compter du 7 novembre 1984, exige en ce qui concerne la manutention du propane au terminal de Westridge, conformément à une entente conclue entre Trans Mountain et Gulf Canada Limitée, datée du 1er janvier 1982, dans sa version modifiée par une entente datée du 27 août 1984, un droit provisoire de 10,10 $ le mètre cube.

2. Trans Mountain dépose aussitôt que possible auprès de l'Office et signifie à toutes les parties au dossier de l'audience devant avoir lieu conformément à l'ordonnance n^{o} RH-4-84, dans sa version modifiée, un tarif conforme à la présente ordonnance.

3. Ledit tarif, déposé aux termes du paragraphe 2 ci-dessus, demeure en vigueur jusqu'au moment où l'Office délivrera à son ordonnance définitive en ce qui concerne la requête de Trans Mountain aux termes de la Partie IV de la Loi sur l'Office national de l'énergie, qui doit être entendue conformément à l'ordonnance n^{o} RH-4-84, dans sa version modifiée.

4. Toutes dispositions des tarifs et des droits de Trans Mountain, ou toute partie de ceux-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, sont rejetées par les présentes, à compter du 6 novembre 1984.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire

G.Yorke Slader

Annexe IV
Ordonnance de l'Office n° AO-1-TOI-2-84

NATIONAL ENERGY BOARD OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

ORDONNANCE NO AO-1-TOI-2-84

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

RELATIVE À une requête déposée par Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée "Trans Mountain") en vue d'obtenir une ordonnance approuvant des droits, conformément à l'alinéa 51(l)(b) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous les numéros de dossier N1848-T4 et N1755-T4-3;

ET RELATIVE À une requête déposée par Trans Mountain, en vue d'obtenir une ordonnance conformément à l'article 51 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, pour de nouveaux droits, déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier 1762-T4-8.

DEVANT l'Office, le mardi 29 janvier 1985.

ATTENDU QUE Trans Mountain a déposé une requête en date du 26 septembre 1984, demandant, entre autres, l'approbation conformément à l'alinéa 5l(l)(b) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, d'une augmentation des droits devant être exigés par Trans Mountain, pour la manutention du propane à ses installations de propane de Westridge;

ET ATTENDU QUE l'Office a délivré le 7 novembre 1984, l'ordonnance n° TOI-2-84, établissant, sur une base provisoire, le droit devant être exigé à compter du 7 novembre 1984;

ET ATTENDU QUE l'Office a entendu d'autres preuves et mémoires sur la requête, au cours d'une audience publique ayant eu lieu conformément à l'ordonnance n° RH-4-84, dans sa version modifiée, portant sur la requête pour de nouveaux droits de Trans Mountain en date du 14 septembre 1984, aux termes de l'article 51 de la Loi;

ET ATTENDU QU'il appert que les montants de certains éléments des recettes nécessaires n'ont pas encore été déterminés;

ET ATTENDU QUE l'Office est convaincu qu'il est approprié de maintenir les droits sur une base provisoire, jusqu'à ce que le besoin en recettes finales soit déterminé;

IL EST ORDONNÉ QUE:

l. L'ordonnance n° TOI-2-84 soit modifiée en en abrogeant les paragraphes 1 à 4 et en les remplaçant par ce qui suit:

"l. Les recettes nécessaires à Trans Mountain pour le service de propane au cours de 1984 soient, sur une base provisoire, établies à 2 278 800,00 $.

2. Les recettes nécessaires pour le service de propane au cours de 1985 soient, sur une base provisoire, établies à 623 000,00 $.

3. Trans Mountain détermine des droits provisoires en vue de recouvrer les recettes nécessaires citées aux paragraphes 1 et 2, conformément à l'entente du 1er janvier 1982 conclue entre Trans Mountain et Gulf Canada Limitée, dans sa version modifiée par l'entente du 27 août 1984 et par toute autre entente que l'Office pourrait approuver.

4. Trans Mountain soumette à l'approbation de l'Office toute entente conclue entre Trans Mountain et Gulf Canada Limitée, autre que celles datées du 1er janvier 1982 et du 27 août 1984 mentionnées au paragraphe 3, concernant le service de propane à l'installation de Westridge.

5. Trans Mountain soumette à l'approbation de l'Office, avant que le dernier paiement ou redressement soit effectué entre Trans Mountain et Gulf Canada Limitée pour le service de propane à l'installation de Westridge au cours de 1984 et 1985, les besoins définitifs en recettes pour 1984 et 1985 pour le service de propane à l'installation de Westridge, un rapprochement des paiements et des redressements pour le service au cours des années 1984 et 1985 à la date de la présentation, et les détails du dernier paiement fait par Gulf Canada Limitée ou du remboursement par Trans Mountain nécessaire afin de mettre en vigueur le recouvrement des recettes nécessaires présentées.

6. Les droits établis conformément au paragraphe 3 demeurent en vigueur jusqu'à la délivrance par l'Office d'une ordonnance finale en ce qui concerne les droits pour le service de propane au cours de 1984 et 1985 à l'installation de Westridge.

7. Les dispositions du tarif et des droits de Trans Mountain, ou toute partie de ceux-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, sont rejetées par les présentes, à compter du 29 janvier 1985."

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe V
Ordonnance de l'Office n^{o} TOI-3-84

NATIONAL ENERGY BOARD OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

ORDONNANCE NO TOI-3-84

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

RELATIVE À une requête présentée par Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée Trans Mountain), en vue d'une ordonnance aux termes de l'article 51 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, pour de nouveaux droits; déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier 1762-T4-8.

RELATIVE À une requête présentée par Gulf Canada Limitée (ci-après appelée Gulf), en vue d'une ordonnance aux termes de l'article 59 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*; déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier 1755-G3O-l.

DEVANT l'Office, le mardi 18 décembre 1984.

ATTENDU QUE Trans Mountain a déposé une requête en date du 14 septembre 1984, conformément à la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* en vue de nouveaux droits pour le transport de pétrole;

ET ATTENDU QUE Trans Mountain a également demandé l'obtention, conformément aux articles 16.1 et 52.2 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, d'une ordonnance provisoire, approuvant de nouveaux droits, en attendant la décision définitive de l'Office sur la requête déposée en vertu de la Partie IV de la Loi;

ET ATTENDU QUE l'Office a ordonné, dans son ordonnance n^{o} RH-4-84, dans sa version modifiée, la tenue d'une audience pour entendre la requête déposée en vertu de la Partie IV de la Loi, en vue de nouveaux droits pour le transport du pétrole, au cours de laquelle audience toutes les questions se rapportant aux droits exigés par Trans Mountain, seront étudiées;

ET ATTENDU QUE l'Office considère souhaitable d'établir comme droits provisoires, les droits approuvés que Trans Mountain a déposés dans son tarif n° 27, qui est entré en vigueur le 1er septembre 1984.

IL EST ORDONNÉ QUE:

1. Les droits approuvés que Trans Mountain a déposés dans le tarif n° 27 qui est entré en vigueur le 1er septembre 1984, soient des droits provisoires.

2. La présente ordonnance provisoire entre en vigueur le 1er janvier 1985 et qu'elle le demeure jusqu'à ce que l'Office délivre son ordonnance définitive en ce qui concerne la requête de Trans Mountain, datée du 14 septembre 1984.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire

G.Yorke Slader

Annexe VI
Ordonnance de l'Office n° TO-1-85

NATIONAL ENERGY BOARD OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

ORDONNANCE NO TO-1-85

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

RELATIVE À une requête de la Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. (ci-après appelée Trans Mountain) 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-T4-8.

DEVANT:

J.R. Hardie Membre présidant	))	
R.B. Horner, c.r. Membre	))	lundi, le 25e jour de mars 1985
W.G. Stewart Membre	))	

ATTENDU QUE la Trans Mountain a déposé une requête datée du 14 septembre 1984, aux termes de l'article 51 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, pour l'obtention de nouveaux droits aux fins d'acheminement du pétrole;

ET ATTENDU QUE la Trans Mountain a aussi demandé dans ladite requête une ordonnance provisoire, conformément aux articles 16.1 et 52.2 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, approuvant les nouveaux droits à compter du 1er janvier 1985, en attendant la décision finale de l'Office sur la requête;

ET ATTENDU QUE l'Office, dans son ordonnance n° TOI-3-84 datée du 18 décembre 1984, a rendu les droits existants provisoires à compter du 1er janvier 1985, une telle ordonnance provisoire devant rester en vigueur jusqu'au moment où l'Office délivre son ordonnance finale sur la requête de la Trans Mountain;

ET ATTENDU QUE la Trans Mountain, dans sa lettre datée du 26 septembre 1984, a demandé l'approbation d'une modification du contrat qu'elle a conclu avec Gulf Canada Limitée pour l'utilisation des installations Westridge de propane, modifications qui comprenaient une augmentation du droit d'utilisation des installations;

ET ATTENDU QUE l'Office, dans son ordonnance n° TOI-2-84 datée du 7 novembre 1984, a approuvé l'augmentation de droits pour l'utilisation des installations Westridge de propane en attendant un examen plus approfondi à l'audience publique;

ET ATTENDU QUE, conformément à l'ordonnance n° AO-3-RH-4-84, Trans Mountain a déposé des droits proposés pour l'acheminement de produits raffinés au nom de Gulf Canada Limitée;

ET ATTENDU QUE, dans son ordonnance n° AO-l-MO-56-84, l'Office a prescrit les règles et règlements du tarif de produits raffinés et a prescrit, à titre de droits provisoires pour l'acheminement des produits pétroliers, au nom de Gulf Canada Limitée, le droit existant pour le pétrole brut de même densité;

ET ATTENDU QUE le paragraphe 52.2 de la Loi sur l'Office national de l'énergie autorise l'Office, lorsqu'il a rendu une ordonnance provisoire sur les droits, d'enjoindre une société à récupérer dans ses droits ou de rembourser, d'une façon qui convient à l'Office, la somme par laquelle les droits déterminés par l'Office comme étant justes et raisonnables, diffèrent des droits perçus par la société en vertu de l'ordonnance provisoire, avec tout intérêt que l'Office peut fixer;

ET ATTENDU QUE l'Office a entendu la preuve et les dépositions relatives à ladite requête et aux droits proposés pour les installations Westridge de propane ainsi que pour l'acheminement de produits raffinés, à une audience publique qui a commencé à Ottawa le 7 janvier 1985;

ET ATTENDU QUE l'Office, dans son ordonnance n° AO-1-TOI-2-84 datée du 29 janvier 1985, a établi le droit pour l'utilisation des installations Westridge de propane, sur une base provisoire, jusqu'à la fermeture des installations;

ET ATTENDU QU'il appert que les droits justes et raisonnables pour l'acheminement de pétrole brut sont inférieurs aux droits prescrits par l'ordonnance de l'Office n° TOI-3-84 et que la redevance et le droit juste et raisonnable de la canalisation de collecte d'Edson, pour l'acheminement de produits raffinés, sont supérieurs aux droits provisoires prescrits par les ordonnances n° TOI-3-84 et AO-l-MO-56-84, respectivement;

ET ATTENDU QUE l'Office a déterminé que les droits perçus conformément à cette ordonnance seront justes et raisonnables;

IL EST ORDONNÉ QUE:

1. Sous réserve des paragraphes 2, 3 et 4, la Trans Mountain, à compter du 1er mai 1985, perçoive pour l'acheminement de pétrole brut et de produits raffinés les droits prescrits à l'annexe "A" aux présentes.

2. La Trans Mountain, dans ses factures aux expéditeurs pour l'acheminement de pétrole brut et des produits raffinés au cours du mois de mai 1985, crédite chaque expéditeur d'une partie de l'ensemble de

   a) la différence entre les recettes récupérées du transport de pétrole brut et de produits raffinés entre le 1er janvier 1985 et le 30 avril 1985 et les recettes qui auraient été récupérées aux droits prescrits à l'annexe "A" aux présentes en ce qui concerne l'acheminement au cours de ces mois du pétrole brut et la part des droits de pétrole brut du droit pour l'acheminement des produits raffinés, et

b) l'intérêt de chaque élément mensuel de la somme visée à l'alinéa a) pour la période allant de la date de la facture en vertu de laquelle cet élément a été perçu jusqu'à la date de la facture contenant le crédit requis par cet alinéa, au taux annuel exigé de la Trans Mountain de temps à autre au cours de cette période, par sa banque, pour les emprunts à court terme

déterminée par le prorata de l'expéditeur du total des produits des volumes de tout le pétrole brut et de tous les produits raffinés transportés en mai 1985 et les distances correspondant à ce transport.

3. (l) Trans Mountain, au plus tard le 1er juin 1985, impute à Gulf Canada Limited, en ce qui concerne les produits pétroliers transportés entre le 1er janvier 1985 et le 30 avril 1985, la redevance supplémentaire sur les produits raffinés égale à 0,443 $ le mètre cube transporté, telle que prescrite à l'annexe "A" aux présentes, avec l'intérêt sur chaque élément mensuel de cette période, à partir de la date de la facture en vertu de laquelle cet élément a été perdu jusqu'à la date de la facture requise par cet alinéa, au taux annuel exigé de temps à autre de la Trans Mountain au cours de cette période, par sa banque, pour les emprunts à court terme.

(2) Aux fins d'une plus grande certitude, tout excédent de récupération de recettes relatives à la partie du droit sur le pétrole brut du droit pour l'acheminement des produits raffinés, entre le 1er janvier 1985 et le 30 avril 1985, soit remboursé conformément au paragraphe 2 des présentes.

4. Trans Mountain, au plus tard le 1er juin 1985, impute à chaque expéditeur qui a utilisé les installations de collecte d'Edson, entre le 1er janvier 1985 et le 30 avril 1985, la différence entre

a) la redevance de la canalisation de collecte d'Edson perdue conformément à l'ordonnance nº TOI-3-84 et

b) la redevance de la canalisation de collecte d'Edson prescrite à l'annexe "A" aux présentes, avec l'intérêt sur chaque élément mensuel de la somme perçue pour la période à partir de la note de facture en vertu de laquelle cet élément a été perçu à la date de la facture requise par ce paragraphe, au taux annuel exigé de la Trans Mountain de temps à autre, pendant cette période, par sa banque, pour les emprunts à court terme.

5. Trans Mountain, à compter du 1er mai 1985, perçoive en ce qui concerne le pétrole de synthèse partiellement raffiné et transporté d'Edmonton à la raffinerie de Shell Canada Limitée à Burnaby (Colombie-Britannique), ("jet spécial de la Shell") un droit calculé conformément au tarif S1, qui est entré en vigueur le 1er septembre 1984, modifié comme suit:

a) la partie du droit relative à l'acheminement d'Edmonton au terminal de Burnaby doit être le droit d'acheminement pour le pétrole brut en vigueur de temps à autre sans redevance supplémentaire; et

b) les besoins de recettes annuelles pour l'acheminement du terminal de Burnaby à la raffinerie Shellburn doivent être calculés en se servant des 15,75 pour cent du taux de rendement sur les avoirs.

ET IL EST EN OUTRE ORDONNÉ QUE:

6. La demande de Chevron Canada Limitée en vue de modifications de l'article 25 des règles et règlements du tarif de Trans Mountain soit rejetée.

7. Les règles et règlements sur le pétrole déposés comme pièce justificative B-65 au cours de l'audience tenue conformément à l'ordonnance n° RH-4-84, soient approuvés.

8. Trans Mountain, dépose au plus tard le 26 avril 1985, auprès de l'Office et signifie aux parties intéressées, les tarifs et droits, conformément aux principes et à la méthode décrits dans les motifs de décision de l'Office datés de mars 1985 et avec la présente ordonnance.

9. Nonobstant le dépôt des tarifs et des droits visés au paragraphe 8, ceux-ci soient suspendus et n'entrent pas en vigueur avant le 1er mai 1985.

10. Les modalités des tarifs et des droits de la Trans Mountain, ou toute partie de ceux-ci, qui sont contraires à toute modalité de la Loi sur l'Office national de l'énergie, ou à toute ordonnance de l'Office, y compris la présente ordonnance, soient abrogées à compter du 1er mai 1985.

ET IL EST EN OUTRE ORDONNÉ QUE:

11. Trans Mountain, à compter du 1er janvier 1985, perçoive aux fins de comptabilité, les taux de dépréciation indiqués à l'annexe VII des motifs de décision datés de mars 1985.

12. Trans Mountain, pour le 20e jour de chaque mois, dépose auprès de l'Office une déclaration sur le débit réel du mois antérieur et une prévision actualisée du débit pour l'année civile courante, le mois courant et les douze mois suivants en faisant la ventilation par origine et destination, montrant le débit prévu chaque mois, chaque trimestre et pour l'année, avec une ventilation par expéditeur du débit prévu pour chaque mois.

13. Trans Mountain dépose auprès de l'Office et signifie aux parties intéressées, une requête pour l'obtention de nouveaux droits, dès que possible après qu'il devient apparent que le débit de l'année civile courante, à ce moment-là, exprimé comme la somme des produits des volumes et des distances d'acheminement correspondantes, variera de 5 pour cent ou plus par rapport au débit sur lequel les droits courants, à ce moment-là, sont fondés, exprimés sur la même base.

14. Dans la présente ordonnance, "partie intéressée" comprend

    a) toute partie qui est intervenue à l'audience tenue conformément à l'ordonnance n° RH-4-84,

    b) chaque expéditeur de l'oléoduc de la Trans Mountain,

    c) les procureurs généraux des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan, et

d) toute personne qui a avisé par écrit la Trans Mountain et l'Office qu'elle désire être inscrite comme partie intéressée en ce qui concerne les droits et tarifs de la Trans Mountain et qui a été accepté à ce titre par l'Office.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire

G.Yorke Slader

Annexe "A"

Droits

PÉTROLE BRUT DE DENSITÉ SUPÉRIEURE À 611 KG/M^3

ET INFÉRIEURE À 877 KG/M^3

DE	À	Droits $/$m^3$
Edmonton	Kamloops	3,689
Edmonton	Sumas	4,892
Edmonton	Burnaby	5,143
Edson	Kamloops	2,667
Edson	Sumas	3,864
Edson	Burnaby	4,120
Kamloops	Sumas	1,198
Kamloops	Burnaby	1,454

AUTRES REDEVANCES DE PÉTROLE BRUT

Redevances de chargement de Westridge	0,251 $/$m^3$
Redevances de la canalisation de collecte d'Edson	0,753 $/$m^3$

PRODUITS RAFFINÉS DE GULF CANADA LIMITÉE

(Acheminés aux termes de l'ordonnance de l'Office n° AO-l-MO-56-84)

D'Edmonton à Kamloops

l. Redevances mensuelles de 10 625 $ et

2. Une redevance par mètre cube comprenant le droit pertinent sur le pétrole brut et une redevance supplémentaire de 0,443 $.

Annexe VII

Tableau a7-1
Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.

Résumé des taux de dépréciation approuvés et des groupements révisés des actifs aux fins de dépréciation à la date du 1er janvier 1985

Compte	Description (pour cent)	Taux annuel de dépréciation[1]
	Canalisation de collecte	
102	Droits fonciers	2,26
103	Oléoducs	2,24
108	Matériel de pompage	2,17
109	Conduite des stations	2,42
110	Autre matériel des stations	4,60
	Conduite de canalisation	
151	Terrain	Non dépréciable
152	Droits fonciers	0,65
153	Oléoducs	0,65
153	Installations de prévention de la corrosion	2,23
156	Bâtiments	1,49
156	Logement des employés	Suspendu
158	Matériel de pompage	1,14
159	Conduite des stations	2,30
160	Autre matériel des stations	1,82
160	Système d'acquisition des donnés et du contrôle de supervision	20,93
161	Réservoirs de stockage de pétrole brut	2,39
162	Installations de réception et de livraison	
	-Terrain	Non dépréciable
	-Bâtiment, ouvrage des quais, etc.	3,00
	-Matériel de chargement	5,00
	-Autre matériel	Complèment déprécié
163	Réseau de communication	
	-Actif acquis avant 1978	Complèment déprécié
	-Actif acquis par la suite	4,01
	Installations générales	
184	Moblier et articles de bureau	
	-Actifs acquis avant 1979	Complèment déprécié
	-Actifs acquis par la suite	4,21
185	Véhicules	20,00
185	Autre matériel d'exploitation	
	-Actifs acquis avant 1979	Complèment déprécié
	-Actifs acquis par la suite	4,97
186	Ordinateur de traitement des données	20,56
186	Autre matériel de traitement des données	19,98
186	Logiciel de traitement des données	15,60
186	Frais généraux de construction non attribués	0,57
188	Installations exploitées conjointement	8,00
189	Intérêt durant la construction	6,13
190	Frais généraux de construction	6,13
36	Améliorations aux installations locatives	4,08

1 Tous les taux de dépréciation sont donnés sur une stricte base linéaire

Annexe VIII
Itération du calcul des impôts à payer

Tableau a8-1
(000$)

Première approximation de la base des taux		
Moyenne des installations nettes en service		37 624
Moyenne des débits d'impôt reportés		302
Fonds de roulement en espèces:		
Dépenses d'exploitation	25 616	
Impôt à payer		
Coût du service au comptant (CSC I)	25 616	
Fonds de roulement en espèces (19/365 x CSC I)		1 333
Inventaire moyen		1 306
Moyenne des dépenses payées d'avance		584
Moyenne de la base des taux nette		41 149
Première approximation des impôts à payer		
Revenu du service public après imposition		
Calcul de base	3 243	
Différences permanentes		
3% de déduction de l'inventaire	(39)	
Dépréciation sur l'AFUDC des avoirs	2	3 206
Provision pour les impôts du service public		3 270
Amortissement de l'oléoduc ouest-est		263
Différences dans le temps:		
Dépréciation	2 212	
Allocation du coût en capital	(4 324)	
Coût de l'audience sur les droits	(5)	
Intérêt durant la construction	(106)	
Frais reportés	(265)	
	(2 488)	
Revenu imposable		4 251
Impôt fédéral à payer (Partie I)		1 530
Impôt provincial à payer		616
Impôt à payer		2 147

Tableau a8-2
Itération du calcul des impôts à payer
(000$)

Deuxième approximation de la base des taux		
Moyenne des installations nettes en service		37 624
Moyenne des débits d'impôt reportés		302
Fonds de roulement en espèces:		
Dépenses d'exploitation	25 616	
Impôt à payer	2 147	
Coût du service au comptant (CSC I)	27 763	
Fonds de roulement en espèces (19/365 x CSC I)		1 445
Moyenne des inventaires		1 306
Moyenne des dépenses payées d'avance		584
Moyenne de la base des taux nette		41 261
Deuxième approximative des impôts à payer		
Revenu du service public après imposition		
Calcul de base	3 251	
Différences permanentes		
Déduction de 3% pour inventaire	(39)	
Dépréciation sur l'AFUDC des avoirs	2	3 214
Provision pour les impôts du service public		3 279
Amortissement de l'oléoduc ouest-est		263
Différences dans le temps:		
Dépréciation	2 212	
Allocation du coût en capital	(4 324)	
Coût de l'audience sur les droits	(5)	
Intérêt durant la construction	(106)	
Frais reportés	(265)	
	(2 488)	
Revenu imposable		4 269*
Impôt fédéral à payer (Partie I)		1 537
Impôt provincial à payer		619
Impôt à payer sur le revenu		2 156

* Arrondi

Tableau a8-3
Itération du calcul des impôts à payer
(000$)

Troisième approximation de la base des taux		
Moyenne des installations nettes en service		37 624
Moyenne des débits d'impôt reportés		302
Fonds de roulement en espèces:		
Dépenses d'exploitation	25 616	
Impôt à payer	2 156	
Coût du service au comptant (CSC I)	27 772	
Fonds de roulement en espèces (19/365 x CSC I)		1 446
Moyenne des inventaires		1 306
Moyenne des dépenses payées d'avance		584
Moyenne de la base des taux nette		41 262
Troisième approximative des impôts à payer		
Revenu du service public après imposition		
Calcul de base	3 251	
Différences permanentes		
Déduction de 3% pour inventaire	(39)	
Dépréciation sur l'AFUDC des avoirs	2	3 214
Provision pour les impôts du service public		3 279
Amortissement de l'oléoduc ouest-est		263
Différences dans le temps:		
Dépréciation	2 212	
Allocation du coût en capital	(4 324)	
Coût de l'audience sur les droits	(5)	
Intérêt durant la construction	(106)	
Frais reportés	(265)	
	(2 488)	
Revenu imposable		4 269*
Impôt fédéral à payer (Partie I)		1 537
Impôt provincial à payer		619
Impôt à payer sur le revenu		2 156

* Arrondi