



Office national de l'énergie

---

## Motifs de décision

**TransCanada PipeLines  
Limited**

**RH-4-93**

**Juin 1994**

---

**Droits**

## **Office national de l'énergie**

---

### **Motifs de décision**

**relativement à**

### **TransCanada PipeLines Limited**

Demande du 8 juillet 1993, dans sa version  
modifiée, visant les droits exigibles à partir du  
1<sup>er</sup> janvier 1994

**RH-4-93**

**Juin 1994**

© Ministre des Travaux publics et des Services  
gouvernementaux Canada 1994

N° de cat. NE22-1/1994-7F  
ISBN 0-662-99275-X

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues  
officielles.

**Exemplaires disponibles sur demande auprès du:**

Bureau du soutien à la réglementation  
Office national de l'énergie  
311, sixième avenue s.-o.  
Calgary (Alberta)  
T2P 3H2  
(403) 292-4800

**En personne, au bureau de l'Office:**

Bibliothèque  
Rez-de-chaussée

Imprimé au Canada

© Minister of Public Works and Government  
Services Canada 1994

Cat. No. NE22-1/1994-7E  
ISBN 0-662-22363-2

This report is published separately in both official  
languages.

**Copies are available on request from:**

Regulatory Support Office  
National Energy Board  
311 Sixth Avenue S.W.  
Calgary, Alberta  
T2P 3H2  
(403) 292-4800

**For pick-up at the NEB office:**

Library  
Ground Floor

Printed in Canada

## Table des matières

|   |      |
|---|------|
| <b>Liste des tableaux</b> .....                                       | iv   |
| <b>Liste de annexes</b> .....   | iv   |
| <b>Abréviations</b> .....   | v    |
| <b>Glossaire</b> .....  | viii |
| <b>Exposé et comparutions</b> .....                                   | x    |
| <b>Aperçu</b> .....   | xii  |
| <b>Contexte et demande</b> .....                                      | 1    |
| <b>Besoins en recettes</b> .....                                      | 2    |
| <b>Base des taux et dépréciation</b> .....                            | 3    |
| 3.1 Installations brutes .....  | 3    |
| 3.1.1 Projets d'investissement non autorisés .....                    | 4    |
| 3.1.2 Projets d'urgence .....   | 4    |
| 3.1.3 Inventaire .....  | 5    |
| 3.1.4 Taux de capitalisation des avantages sociaux des employés ..... | 7    |
| 3.1.5 PFUDC et frais généraux .....                                   | 8    |
| 3.2 Fonds de roulement .....  | 8    |
| 3.2.1 Fonds de roulement en espèces .....                             | 8    |
| 3.3 Dépréciation .....  | 12   |
| 3.3.1 Dépenses de dépréciation .....                                  | 12   |
| <b>Coût d'exploitation</b> .....                                      | 13   |
| 4.1 Dette consolidée .....  | 13   |
| 4.2 Dette non consolidée .....  | 14   |
| 4.3 Actions privilégiées .....  | 15   |
| 4.4 Ratio du capital-actions ordinaire .....                          | 17   |
| 4.5 Taux de rendement sur le capital-actions ordinaire .....          | 22   |
| 4.5.1 Sommaire de la preuve des témoins-experts .....                 | 22   |
| 4.5.1.1 Témoins-experts de TransCanada sur le taux de rendement ..... | 22   |
| 4.5.1.2 Témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA .....                   | 27   |
| 4.6 Taux de rendement sur la base des taux .....                      | 30   |
| 4.7 Impôts sur le revenu .....  | 31   |
| 4.7.1 Calcul de l'impôt sur le revenu exigible .....                  | 31   |
| <b>Coûts d'exploitation</b> .....                                     | 32   |
| 5.1 Transport par des tiers .....                                     | 32   |
| 5.1.1 Demandes de service additionnel .....                           | 32   |
| 5.2 Exploitation, entretien et administration .....                   | 33   |
| 5.2.1 Salaires et avantages sociaux .....                             | 33   |
| 5.2.1.1 Nombre d'équivalents temps plein .....                        | 34   |

|   |  |           |
|---|--|-----------|
| 5.2.1.1   | Nombre d'équivalents temps plein .....   | 34        |
| 5.2.1.2   | Augmentations des salaires sur douze mois .....  | 34        |
| 5.2.1.3   | Calcul d'un montant approprié pour l'année de base .....   | 34        |
| 5.2.1.4   | Postes vacants .....   | 35        |
| 5.2.1.5   | Avantages sociaux .....  | 35        |
| 5.2.1.6   | Attribution des avantages sociaux aux opérations non réglementées .....                                | 36        |
| 5.2.2   | Autres postes de dépense .....   | 36        |
| 5.2.2.1   | Facteur d'indexation général .....   | 36        |
| 5.2.2.2   | Dons .....   | 36        |
| 5.2.2.3   | Coûts d'audience .....   | 37        |
| 5.2.2.4   | Coûts de formation .....   | 37        |
| 5.2.2.5   | Bureaux de Toronto et Washington .....   | 38        |
| 5.2.2.6   | Affiliations .....   | 38        |
| 5.3   | Inclusion des renseignements liés à l'année actuelle dans les futures demandes visant les droits ..... | 40        |
| <b>Comptes de report .....</b>                    |  | <b>42</b> |
| 6.1   | Comptes de report - critère du caractère significatif .....  | 42        |
| 6.2   | Compte de report de la dette non consolidée .....  | 42        |
| 6.3   | Accusations en matière d'environnement : projet de doublement North Bay de 1991 .....                  | 43        |
| 6.4   | Compte de report des installations de transport en service .....                                       | 44        |
| 6.5   | Compte de report des coûts fixes des frais liés au produit de Great Lakes .....                        | 45        |
| 6.6   | Autres comptes de report .....   | 46        |
| 6.7   | Recettes excédentaires de l'année d'essai .....  | 46        |
| <b>Rajustement des recettes provisoires .....</b> |  | <b>48</b> |
| 7.1   | Recettes excédentaires de 1994 .....   | 48        |
| 7.2   | Frais financiers .....   | 48        |
| 7.3   | Répartition du rajustement des recettes provisoires .....  | 49        |
| <b>Conception des droits .....</b>                |  | <b>50</b> |
| 8.1   | Prévisions du débit .....  | 50        |
| 8.2   | Calcul des droits pour les détournements dans le cadre du SGO .....                                    | 50        |
| 8.3   | Droits applicables à la pression de livraison .....  | 52        |
| 8.4   | Droits applicables à la livraison à contre-courant .....   | 52        |
| 8.5   | Droits applicables au SI .....   | 53        |
| 8.6   | Droits applicables au SP, au STH et au SGH .....   | 53        |
| 8.6.1   | Conception des droits applicables au SP .....  | 53        |
| 8.6.2   | Conception des droits applicables au STH .....   | 54        |
| 8.6.3   | Conception des droits applicables au SGH .....   | 54        |
| 8.7   | Ratios du combustible .....  | 55        |
| <b>Questions tarifaires .....</b>                 |  | <b>57</b> |
| 9.1   | Politique sur le réacheminement au point d'origine .....   | 57        |
| 9.2   | Procédures de mise en file d'attente .....   | 57        |
| 9.3   | Changement de nom - services de transport .....  | 59        |
| 9.4   | Date de paiement des factures de TransCanada .....   | 59        |
| 9.5   | Transport garanti à court terme .....  | 60        |
| 9.6   | Frais supplémentaires liés au SGO .....  | 61        |
| 9.7   | Modification de l'énoncé du tarif .....  | 61        |

**Renouvellements** ..... 62  
    10.1 Politique sur les renouvellements ..... 62  
    10.2 Proposition de différence dans le calcul des droits en fonction de la durée du contrat ..... 65  
    10.3 Suspension des droits des expéditeurs ..... 67

**Groupe de travail sur les droits** ..... 68

**Décision** ..... 70

## Liste des tableaux

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 2-1 | Besoins en recettes de transport pour l'année d'essai 1994 .....  | 2  |
| 3-1 | Base des taux pour l'année d'essai 1994 .....   | 3  |
| 4-1 | Structure moyenne présumée du capital et taux de rendement<br>demandés pour l'année d'essai 1994 .....  | 13 |
| 4-2 | Témoins-experts de TransCanada en matière de taux de rendement .....                                    | 27 |
| 4-3 | Témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA en matière de taux de rendement .....                             | 27 |
| 4-4 | Structure du capital moyenne présumée et<br>taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1994 ..... | 30 |
| 4-5 | Provision pour impôt sur le revenu du service public<br>approuvée pour l'année d'essai 1994 .....       | 31 |
| 5-1 | Dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration<br>pour l'année d'essai 1994 .....             | 33 |
| 7-1 | Calcul par l'ONÉ des recettes excédentaires<br>pour l'année d'essai 1994 .....                          | 48 |

## Liste de annexes

|     |   |    |
|-----|---|----|
| I   | Ordonnance TG-3-94 .....  | 71 |
| II  | Distribution et classification fonctionnelles des besoins en recettes ..... | 78 |
| III | Coût unitaire moyen du transport par le réseau .....                        | 79 |
| IV  | Liste des documents distribués précédemment .....                           | 80 |

## Abréviations

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>   | millier de mètres cubes  |
| 10 <sup>9</sup> pi <sup>3</sup>  | milliard de pieds cubes  |
| ACIG                             | Association des consommateurs industriels de gaz                                 |
| ACPP                             | Association canadienne des producteurs de pétrole                                |
| ACPRE                            | Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques                  |
| ANR                              | ANR Pipeline Company   |
| CBRS                             | Canadian Bond Rating Service Limited (Société canadienne d'évaluation du crédit) |
| CCPA                             | Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta                          |
| Centra Ontario                   | Centra Gas Ontario Inc.  |
| CEO                              | Commission de l'énergie de l'Ontario   |
| Consumers'                       | Consumers' Gas Company Ltd., The   |
| DBRS                             | Dominion Bond Rating Service Limited   |
| E. E. et A.                      | exploitation, entretien et administration  |
| É.-U.                            | États-Unis   |
| ÉTP                              | équivalent temps plein   |
| F&V                              | F&V Energy Co-operative Inc.   |
| FDS                              | formulaire de demande de service   |
| FERC                             | Federal Energy Regulatory Commission   |
| Foothills                        | Foothills Pipe Lines Ltd.  |
| GJ                               | gigajoule  |
| GMi                              | Gaz Métropolitain, inc.  |
| Great Lakes                      | Great Lakes Gas Transmission Company   |
| Groupe de travail sur les droits | groupe de travail mixte de l'industrie mis sur pied par TransCanada              |
| Loi                              | <i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i>                                    |
| Mobil                            | Mobil Oil Canada   |
| Natural                          | Natural Gas Pipeline Company of America Ltd.                                     |

|                  |   |
|------------------|---|
| Northeast Group  | Northeast Group (the)   |
| Northern Natural | Northern Natural Gas Company                                  |
| NSP              | Northern States Power Co.                                     |
| Office           | Office national de l'énergie                                  |
| OM               | ordonnance modificatrice                                      |
| ONÉ              | Office national de l'énergie                                  |
| Ontario          | Ministre de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario      |
| PanCanadian      | PanCanadian Petroleum Limited                                 |
| PFUDC            | provision pour les fonds utilisés durant la construction      |
| ProGas           | ProGas Limited  |
| Québec           | Procureur général du Québec                                   |
| règles de l'ONÉ  | Règles de pratique et de procédure de l'ONÉ (1987)            |
| RH               | audience relative aux taux, numéro et année (par ex. RH-4-93) |
| RLC              | région de livraison du Centre                                 |
| RLE              | région de livraison de l'Est                                  |
| RLM              | région de livraison du Manitoba                               |
| RLN              | région de livraison du Nord                                   |
| RLSSM            | région de livraison de Sault Ste.-Marie                       |
| SDL              | société de distribution locale                                |
| SG               | service garanti   |
| SGH              | service garanti d'hiver                                       |
| SGO              | service garanti offert  |
| SI               | service interruptible   |
| société (la)     | TransCanada PipeLines Limited                                 |
| SP               | service de pointe   |
| STH              | service temporaire d'hiver                                    |
| STS              | service de transport assorti de stockage                      |
| TG               | transport garanti   |
| TGCT             | transport garanti à court terme                               |
| TI               | transport interruptible                                       |

|             |                               |
|-------------|-------------------------------|
| TPT         | transport par des tiers       |
| TransCanada | TransCanada PipeLines Limited |
| UGEC        | usine de gaz en construction  |
| Union       | Union Gas Limited             |
| Vermont Gas | Vermont Gas Systems, Inc.     |
| VFL         | variable fixe linéaire        |
| Wascana     | Wascana Energy Incorporated   |
| Westcoast   | Westcoast Energy Inc.         |

## Glossaire

Le lecteur trouvera ci-après la définition de certaines expressions utilisées dans les présents motifs, mais qui ne le sont pas fréquemment dans les rapports usuels de l'Office ou qui se rapportent simplement à TransCanada.

|   |  |
|---|--|
| AO-1-RH-4-93                              | Ordonnance modificatrice de l'ordonnance RH-4-93, qui fixait le lieu et la date de l'audience.   |
| AO-2-RH-4-93                              | Ordonnance modificatrice de l'ordonnance RH-4-93, qui comportait la liste de questions.  |
| barème des taux VFL                       | Barème des taux au moyen duquel tous les coûts fixes sont assignés aux droits liés à la demande et tous les coûts variables, aux droits liés aux produits.   |
| cycle de planification et de construction | Période entre le moment où il est décidé qu'une nouvelle installation est nécessaire et la date où l'installation entre en service.  |
| essai du FMA (flux monétaire actualisé)   | Essai qui compare le taux de rendement prévu par les investisseurs avec le prix courant du marché (ou à un prix représentatif) et permet d'estimer le mouvement des dividendes en espèces.                                 |
| frais de fin de service                   | Frais que l'on propose d'imposer à l'expéditeur qui donne moins de 18 mois d'avis lorsqu'il n'a pas l'intention de renouveler son contrat de transport.  |
| frais de renouvellement                   | Frais que l'on propose d'imposer à l'expéditeur qui donne moins de 18 mois d'avis lorsqu'il a l'intention de renouveler son contrat de transport.  |
| GH-2-93                                   | Ordonnance d'audience relative à la demande visant les installations de TransCanada pour 1994-1995.  |
| GH-5-89                                   | Ordonnance d'audience relative à une demande présentée par TransCanada visant des installations pour 1991 et 1992 et à diverses demandes connexes relatives à des exportations.  |
| GH-2-87                                   | Ordonnance d'audience GH-2-87 relative à la demande présentée par TransCanada concernant les installations pour 1988 et 1989 et l'approbation de la méthode de conception des droits et des questions tarifaires connexes. |

|   |   |
|---|---|
| Groupe de travail sur les droits                          | Groupe de travail mixte de l'industrie, formé par TransCanada. Ses membres viennent de divers secteurs de l'industrie du gaz naturel (production, commercialisation, courtage, transport, etc.), du gouvernement, des distributeurs locaux et des utilisateurs ultimes du secteur industriel.                         |
| partie IV   | Partie de la Loi sur l'ONÉ qui traite du transport, des droits et des tarifs.   |
| partie III  | Partie de la Loi sur l'ONÉ qui traite de la construction et de l'exploitation des pipelines.  |
| pipeline d'accommodement                                  | Pipeline à la capacité non réservée ou inutilisée, que l'expéditeur, disposant d'autres formules de transport, peut utiliser pour quitter le réseau et y retourner à discrétion.  |
| étude de décalage   | Étude qui permet de déterminer le niveau d'investissement qui doit être fourni pour soutenir l'exploitation, du moment où un service public fait certains décaissements d'exploitation (en vue d'offrir du service aux payeurs de droits) jusqu'au moment où les décaissements sont remboursés au moyen des recettes. |
| <i>Règles de pratique et de procédure de l'ONÉ (1987)</i> | Règles de l'ONÉ qui régissent les présentations faites devant l'Office (demandes, observations, plaintes et autres) et le déroulement des audiences.  |
| RH-4-93   | Ordonnance d'audience relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 1994.   |
| RH-2-92   | Ordonnance d'audience relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 1993.   |
| RH-3-86   | Ordonnance d'audience relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits en vigueur 1 <sup>er</sup> janvier 1987.  |
| TGI-3-93  | Ordonnance par laquelle des droits provisoires ont été établis pour TransCanada, exigibles à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 1994.  |

## Exposé et comparutions

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

PAR SUITE d'une demande présentée par TransCanada PipeLines Limited visant certaines ordonnances relatives à ses droits, en vertu de la partie IV de la Loi; et

CONFORMÉMENT À l'ordonnance d'audience RH-4-93 de l'Office national de l'énergie;

AUDIENCE TENUE à Ottawa (Ontario) les 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23 et 24 février 1994 et à Calgary (Alberta) les 7, 8, 9, 14, 15 et 16 mars 1994.

DEVANT :

|                |                         |
|----------------|-------------------------|
| J.-G. Fredette | Président de l'audience |
| C. Bélanger    | Membre                  |
| R. Illing      | Membre                  |

COMPARUTIONS :

|                       |   |
|-----------------------|---|
| J.M. Murray           | TransCanada PipeLines Limited   |
| J.W. Lutes            |   |
| P.R. Jeffrey          |   |
| C.K. Yates            | Association canadienne des producteurs de pétrole                     |
| P.C.P. Thompson, c.r. | Association des consommateurs industriels de gaz                      |
| T.G. Kane             | ANR Pipeline Company  |
| R.B. Brander          | Centra Gas Ontario Inc.   |
| J.H. Farrell          | Consumers' Gas Company Ltd.   |
| F.G. Hébert           | Gaz Métropolitain, inc.   |
| C.B. Woods            | Mobil Oil Canada  |
| R.W. Graw             | Natural Gas Pipeline Company of America and New England Power Company |
| L.E. Smith            | Northeast Group (the)   |
| L.G. Keough           | Northern Natural Gas Company  |
| J.H. Smellie          | Northern States Power Company (Wisconsin)                             |
| N. Mills              | NOVA Corporation of Alberta   |
| C. Hart               | PanCanadian Petroleum Limited   |
| M.A.K. Muir           | ProGas Limited  |
| G. Cameron            | Union Gas Limited   |

J.T. Horte  
W.M. Moreland  
J. Turchin  
J. Robitaille

Wascana Energy Incorporated  
Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta  
Ministère de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario  
Procureur général du Québec

## **Aperçu**

*(Nota : Le présent aperçu n'est donné que pour la commodité du lecteur; il ne fait pas partie de la présente décision ni des motifs, auxquels le lecteur est prié de se reporter pour les renseignements détaillés).*

### **Demande**

Le 8 juillet 1993, TransCanada a demandé à l'Office d'autoriser de nouveaux droits qui seraient exigibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994. La demande traitait de la base des taux, du coût du service, du taux de rendement, de la conception des droits et des questions tarifaires connexes.

### **Audience**

L'audience, d'une durée de 20 jours, a eu lieu à Ottawa du 7 au 24 février 1994. Elle s'est terminée à Calgary, où le reste de la preuve et de la plaidoirie ont été présentées (du 7 au 16 mars 1994).

### **Impact de la décision sur les droits**

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 1994, le droit approuvé applicable au service garanti (SG), à un facteur de charge de 100 %, pour la zone de l'Est, sera de 86,32 ¢/GJ. Ce droit peut être comparé à celui que l'Office a autorisé pour l'année 1993 (87,05 ¢/GJ) et à celui demandé par TransCanada pour l'année 1994 (88,61 ¢/GJ).

### **Besoins en recettes**

L'Office a approuvé des besoins nets en recettes pour le transport en 1994 de 1 590 millions de dollars, soit 42 millions de dollars de moins que le montant demandé par TransCanada. Cette réduction est attribuable principalement aux facteurs suivants : diminution du taux de rendement approuvé sur le capital-actions ordinaire; impôts connexes moins élevés; et une réduction de 2,5 millions de dollars des dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration.

### **Base des taux**

L'Office a approuvé une base des taux de 6 420,7 millions de dollars pour 1994, soit une réduction de 0,7 million de dollars par rapport à la base des taux visée par la demande.

### **Taux de rendement**

L'Office a approuvé un taux de rendement de 11,25 % sur le capital-actions ordinaire, ce qui représente une diminution de 100 points de base par rapport au taux de 12,25 % approuvé antérieurement et de 112,5 points de base par rapport au taux de 12,375 % qui avait été demandé.

L'Office a permis à TransCanada de maintenir à 30 % le ratio du capital-actions ordinaire.

## **Coûts d'exploitation**

TransCanada n'est plus tenue d'obtenir l'approbation de l'Office avant de modifier ses obligations contractuelles à long terme avec d'autres sociétés pipelinières pour ce qui est des services de transport.

L'Office a approuvé un montant global de 200,7 millions de dollars pour les dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration de TransCanada, ce qui représente une réduction de 2,5 millions de dollars par rapport au montant demandé (203,2 millions de dollars).

L'Office a ordonné à TransCanada de déposer des renseignements sur les prévisions de l'année courante avec ses demandes futures relatives aux droits, en plus des renseignements demandés pour l'année de référence et l'année d'essai.

## **Comptes de report**

L'Office a rejeté les demandes des intervenants concernant la création d'un compte de report de la dette non consolidée.

Il a été ordonné à TransCanada de créer un compte de report pour y inscrire tous les coûts liés aux infractions environnementales prétendues qui découlent de la construction d'un nouveau pipeline en Ontario en 1991.

L'Office a approuvé la fermeture du compte de l'installation de transport en service et du compte de report des coûts liés au gaz et prix d'achat.

L'Office a rejeté la demande de TransCanada de maintenir le compte de report des coûts fixes des frais liés au produit de Great Lakes.

## **Conception des droits et questions tarifaires**

L'Office a approuvé la méthode de conception des droits pour les détournements du gaz dans le cadre du SGO.

L'Office a rejeté la proposition de TransCanada d'imposer des droits d'entrée dans la file d'attente du SG, du SGO et du STS.

L'Office a approuvé l'attribution de places dans la file d'attente des services de transport pour les changements de nom, à condition que l'attribution ne nuise pas à d'autres parties en attente.

## **Renouvellement des contrats**

L'Office a rejeté toutes les propositions se rapportant à la modification des dispositions de renouvellement des contrats, qui figurent dans le tarif de transport de TransCanada.

## Chapitre 1

# Contexte et demande

---

Le 8 juillet 1993, TransCanada<sup>1</sup> a déposé une demande en vertu de la partie IV de la Loi concernant de nouveaux droits qui devaient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1994. TransCanada a révisé sa demande le 14 décembre 1993 et le 7 mars 1994. Dans le cadre de sa demande initiale, TransCanada a déposé un rapport du Groupe de travail sur les droits, renfermant diverses recommandations, à l'intention de l'Office, relativement à des questions examinées par le Groupe. Pour chacune des questions, le Groupe de travail sur les droits a signalé s'il était parvenu à l'unanimité ou à un consensus partiel, ou bien s'il considérait que la question devait faire l'objet d'un examen plus approfondi et, par conséquent, être reportée à une audience future sur les droits.

Le 13 octobre 1993, l'Office a délivré l'ordonnance d'audience RH-4-93, exigeant la tenue d'une audience publique à compter du 7 février 1994.

Cette ordonnance a été modifiée par les ordonnances modificatrices AO-1-RH-4-93 et AO-2-RH-4-93 de manière à fixer le lieu et la date de l'audience et à refléter les modifications apportées à la première liste des questions.

L'audience publique tenue conformément à l'ordonnance RH-4-93 a duré 20 jours. Elle s'est déroulée à Ottawa du 7 au 24 février 1994. Le reste de la preuve et la plaidoirie finale ont été présentés à Calgary du 7 au 16 mars 1994.

Selon l'ordonnance TGI-3-93, l'Office a établi des droits provisoires pour TransCanada qui sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1994. Cette ordonnance est demeurée en vigueur jusqu'à ce que l'Office rende sa décision définitive concernant la demande visant les droits pour 1994.

---

<sup>1</sup> L'Office utilise des abréviations pour plusieurs termes dans l'énoncé de sa décision. Les expressions au long se trouvent dans la section intitulée Abréviations, à la page (v).

## Chapitre 2

# Besoins en recettes

---

Les besoins en recettes de transport autorisés par l'Office pour l'année d'essai 1994 sont de 1 589 966 168 \$. Le tableau 2-1 présente un résumé des besoins en recettes approuvés et les redressements apportés par l'Office. De plus, l'annexe II des présents Motifs de décision indique la répartition et la classification fonctionnelles des besoins en recettes approuvés.

**Tableau 2-1**  
**Besoins en recettes de transport pour l'année d'essai 1994**  
(000 \$)

|  | <b>Demande</b>   | <b>Redressements<br/>de l'ONÉ</b> | <b>Recettes<br/>autorisées</b> |
|--|------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Transport par des tiers                              | 355 162          | -                                 | 355 162                        |
| Dépenses liées au gaz                                | 15 723           | -                                 | 15 723                         |
| Exploitation, entretien et administration            | 203 188          | (2 500)                           | 200 688                        |
| Recouvrement des coûts de l'ONÉ                      | 7 030            | -                                 | 7 030                          |
| Coûts de refroidissement du gaz                      | 1 200            | -                                 | 1 200                          |
| Dépréciation   | 210 026          | (14)                              | 210 012                        |
| Taxes municipales et autres                          | 85 936           | -                                 | 85 936                         |
| Impôt sur le revenu                                  | 92 102           | (17 373)                          | 74 729                         |
| Amortissements réglementaires                        | 7 753            | -                                 | 7 753                          |
| Coûts des opérations de change                       | 2 618            | -                                 | 2 618                          |
| Rendement sur la base des taux                       | 701 866          | (21 270)                          | 680 596                        |
| <b>Besoins bruts en recettes tirées du transport</b> | <b>1 682 604</b> | <b>(41 157)</b>                   | <b>1 641 447</b>               |
| Revenus divers                                       | (50 626)         | 870                               | (49 756)                       |
| Redressement provisoire des recettes                 | -                | (1 725)                           | (1 725)                        |
| <b>Besoins nets en recettes tirées du transport</b>  | <b>1 631 978</b> | <b>(42 012)</b>                   | <b>1 589 966</b>               |

## Chapitre 3

# Base des taux et dépréciation

---

### 3.1 Installations brutes

Le tableau 3-1 présente un résumé des redressements apportés par l'Office à la base des taux pour l'année d'essai 1994. Les redressements sont expliqués en détail dans les sections suivant ce tableau.

**Tableau 3-1**  
**Base des taux pour l'année d'essai 1994**  
(000 \$)

|  | <b>Demande</b>   | <b>Redressements<br/>de l'ONÉ</b> | <b>Recettes<br/>autorisées</b> |
|--|------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Investissement dans les installations :                      |                  |                                   |                                |
| Installations brutes   | 8 192 928        | (536)                             | 8 192 392                      |
| Dépréciation accumulée                                       | (1 860 551)      | 2                                 | (1 860 549)                    |
| Installations nettes   | 6 332 377        | (534)                             | 6 331 843                      |
| Contributions destinées à la construction                    | (1 755)          | -                                 | (1 755)                        |
| <b>Total - Installations</b>                                 | <b>6 330 622</b> | <b>(534)</b>                      | <b>6 330 088</b>               |
| Fonds de roulement :   |                  |                                   |                                |
| Encaisse   | 17 149           | (208)                             | 16 941                         |
| Taxe sur les produits et services, montant net<br>à recevoir | (1 947)          | -                                 | (1 947)                        |
| Matériaux et fournitures                                     | 48 894           | -                                 | 48 894                         |
| Canalisations de transport                                   | 37 952           | -                                 | 37 952                         |
| Paiements anticipés et dépôts                                | 1 738            | -                                 | 1 738                          |
| <b>Total - Fonds de roulement</b>                            | <b>103 786</b>   | <b>(208)</b>                      | <b>103 578</b>                 |
| Coûts reportés :   |                  |                                   |                                |
| Impôts reportés - moyenne                                    | (37 934)         | -                                 | (37 934)                       |
| Impôts divers reportés                                       | 33 607           | -                                 | 33 607                         |
| Reports - exploitation et amortissement de la<br>dette       | (6 274)          | -                                 | (6 274)                        |
| Autres postes différés                                       | (2 345)          | -                                 | (2 345)                        |
| <b>Total - Coûts reportés</b>                                | <b>(12 946)</b>  | <b>-</b>                          | <b>(12 946)</b>                |
| <b>Total - Base des taux</b>                                 | <b>6 421 462</b> | <b>(742)</b>                      | <b>6 420 720</b>               |

### 3.1.1 Projets d'investissement non autorisés

TransCanada avait prévu que le montant moyen nécessaire pour ses installations brutes en service, avant redressements pour l'année d'essai 1994 serait de 8 192 928 000 \$. Cette prévision tenait compte des projets (T94001, T94625, T94825 et T94838) qui ont été annulés après la tenue de l'audience. Par conséquent, les coûts se rapportant à ces projets ont été déduits de la base des taux demandée par TransCanada pour l'année d'essai 1994.

#### Décision

**L'Office approuve tous les ajouts aux installations brutes avant redressements, demandés par TransCanada, à l'exception des projets T94001, T94625, T94825 et T94838. L'Office a réduit de 213 154 \$ le montant destiné aux installations brutes de TransCanada étant donné l'annulation des projets susmentionnés.**

### 3.1.2 Projets d'urgence

Habituellement, TransCanada inclut, dans les demandes annuelles qu'elle présente en vertu de l'article 58, un montant destiné à payer les projets d'urgence, soit les projets qui ne sont pas prévus au moment où la demande est déposée. Depuis 1991, le montant annuel inscrit au budget par la société pour les projets d'urgence est passé de 1 million de dollars à environ 11 millions de dollars.

Pendant l'audience, TransCanada a indiqué que, depuis 1992, elle a modifié la définition de projets d'urgence pour y inclure certains projets qui, autrement, pourraient faire l'objet de demandes distinctes en vertu de l'article 58. La société a également indiqué avoir entrepris un certain nombre de projets d'urgence, visant des compresseurs, qui ont contribué à l'augmentation du montant réservé aux projets d'urgence. TransCanada les a décrit comme étant des projets d'amélioration économiquement opportuns, effectués pour des raisons de fiabilité ou d'efficacité dès que les dispositifs modifiés de compression étaient disponibles. La société reconnaît que certains de ces projets auraient pu faire l'objet d'une demande distincte présentée en vertu de l'article 58, mais pour des raisons de temps et d'efficacité, TransCanada les a entrepris en 1992 et 1993 sans obtenir une autorisation en vertu de la partie III. Selon la société, les instances tenues en vertu de la partie IV permettent un examen public des projets d'urgence équivalent à celui prévu en vertu de la partie III.

#### *Opinions de l'Office*

Pour le moment, l'Office n'accepte pas la définition élargie que donne TransCanada aux projets d'urgence.

L'Office préfère examiner, conformément à la partie III si possible, les projets d'immobilisations qui peuvent faire à juste titre l'objet d'une demande en vertu de l'article 58, de même que ceux qui constituent des projets d'amélioration économiquement opportuns.

L'Office indique que cette question pourrait être précisée dans le projet en cours intitulé «Rationalisation des demandes présentées en vertu de l'article 58 et des ajouts connexes à la base des taux : une approche possible», en date du 8 décembre 1993.

## Décision

**Jusqu'à ce que le projet de simplification des demandes présentées en vertu de l'article 58 mentionné ci-dessus soit terminé, l'Office ordonne à TransCanada de présenter, en vertu de l'article 58, une demande d'approbation des projets d'immobilisations lorsque le calendrier du projet le permet. TransCanada est tenue de cesser de traiter les projets qui pourraient faire l'objet d'une demande en vertu de l'article 58, tels que les projets d'amélioration économiquement opportuns, comme des projets d'urgence.**

### 3.1.3 Inventaire

Dans l'audience RH-2-92, l'ACPP a indiqué s'inquiéter du nombre d'éléments inclus dans la demande présentée par TransCanada, en 1993, en vertu de l'article 58, destinés à l'inventaire, tels que des groupes compresseurs et des blocs compresseurs. L'Office a reconnu l'inquiétude de l'ACPP en ce qui a trait à la gestion de l'inventaire pour un réseau dynamique et étendu comme celui de TransCanada. Il a déclaré que TransCanada devrait fournir à l'Office et aux parties intéressées une description détaillée des procédures suivies pour assurer que le nombre de pièces en inventaire et l'endroit où elles sont conservées sont les plus favorables.

Par conséquent, l'Office a ordonné à TransCanada de lui présenter et de signifier aux parties intéressées, dans les 30 jours suivant la publication de la décision RH-2-92, une description du système qu'elle utilise actuellement pour gérer son inventaire de pièces de rechange, ainsi qu'une explication détaillée de la méthode utilisée pour tenir et localiser judicieusement les stocks de pièces de rechange. L'Office a indiqué que, si aucun système de contrôle de l'inventaire n'est en place, TransCanada devra prendre les mesures nécessaires afin d'obtenir les conseils d'un tiers indépendant et aviser l'Office des mesures prises.

TransCanada a également été tenue de déposer auprès de l'Office et de signifier aux parties intéressées, dans les 180 jours suivant la diffusion de la décision RH-2-92, ses commentaires au sujet de la faisabilité d'un système commun de gestion de l'inventaire regroupant d'autres sociétés.

Finalement, l'Office a ordonné à TransCanada de déposer, avec sa prochaine demande visant les droits, une liste de toutes les pièces de rechange figurant à son inventaire dont le coût unitaire dépasse 50 000 \$.

En réponse à ces instructions, TransCanada a présenté les documents suivants :

- a. une description de son système actuel de contrôle de l'inventaire des pièces de rechange (remis à l'Office et aux parties intéressées le 16 avril 1993);
- b. ses commentaires au sujet de la faisabilité d'un système commun de gestion de l'inventaire regroupant d'autres sociétés (remis à l'Office et aux parties intéressées le 13 septembre 1993); et
- c. avec sa demande visant les droits de 1994, une liste de toutes les pièces de rechange figurant à son inventaire dont le coût unitaire dépasse 50 000 \$.

Pour ce qui est d'un système commun de gestion de l'inventaire, TransCanada a fait remarquer que le partage de pièces de rechange laisse entendre qu'il y aurait un parc commun de pièces et que le système présenterait un avantage important seulement si le nombre total de pièces de rechange conservées par l'industrie se trouvait réduit. Toutefois, TransCanada a déclaré qu'une réduction du nombre de pièces de rechange à l'échelle de l'industrie compromettrait la disponibilité des pièces en question. Néanmoins, TransCanada a fait remarquer qu'elle a, depuis de nombreuses années, maintenu des ententes spéciales d'échange et d'appui pour ce qui est des pièces de rechange au sein d'un large réseau d'exploitants de pipelines et de fournisseurs.

TransCanada a fait remarquer qu'un système commun de gestion de l'inventaire pourrait présenter certains problèmes, dont les suivants :

- a. il serait difficile de déterminer dans quel ordre les parties auraient accès aux pièces en priorité;
- b. il serait difficile de décider qui paieraient les réparations et autres coûts;
- c. étant donné que la plupart des composantes principales ne sont pas à proprement parler des pièces de rechange, mais qu'elles sont en fait utilisées périodiquement avec tout l'équipement d'exploitation, le parc de pièces devrait inclure tout l'équipement en service, en sus des pièces de rechange, ce qui multiplierait les difficultés liées aux questions de propriété et de responsabilité découlant de la mise sur pied d'un parc de pièces de rechange;
- d. il serait difficile de s'entendre sur le calendrier des réparations, le choix des fournisseurs, etc.; et
- e. il serait difficile de s'entendre sur l'endroit où les pièces de rechange devraient être conservées.

En conclusion, TransCanada a déclaré juger improbable que le nombre total de pièces de rechange requises soit réduit de façon importante, qu'elles appartiennent à une seule partie ou à plusieurs. TransCanada a fait remarquer que, d'un point de vue administratif, la propriété conjointe de pièces de rechange entraînerait des problèmes de gestion qui pourraient créer des dépenses supplémentaires et, de ce fait, augmenter le coût du service.

TransCanada a fait remarquer que, plutôt que d'utiliser un inventaire commun, elle a des ententes officielles de gazogènes avec d'autres sociétés, à savoir Foothills et Great Lakes. De plus, TransCanada a indiqué qu'il s'est souvent produit des prêts ou des emprunts de pièces importantes de turbines ou de compresseurs lorsque des groupes étaient en panne et que le débit était réduit.

TransCanada a traité la question de son système de contrôle de l'inventaire des pièces de rechange pendant les délibérations du Groupe de travail sur les droits. Le 25 janvier 1994, l'ACPP a fait parvenir une lettre (déposée avec les renseignements du Groupe de travail sur les droits) à TransCanada pour l'aviser qu'elle ne croyait pas que les payeurs de droits paient des coûts inacceptables par rapport aux pièces de rechange. Pendant l'audience, l'ACPP a indiqué que, à son avis, l'examen du système d'inventaire des pièces de rechange avait profité autant à TransCanada qu'aux parties intéressées.

### *Opinions de l'Office*

L'Office est d'avis que, d'après les renseignements présentés par la société, le système de contrôle d'inventaire des pièces de rechange permet à TransCanada d'assurer que le nombre de pièces de rechange et l'endroit où elles sont conservées sont les plus favorables. L'Office reconnaît également les problèmes indiqués par TransCanada au sujet d'un système d'inventaire commun. L'Office croit que l'examen du système de contrôle d'inventaire utilisé par TransCanada a profité à toutes les parties.

### **Décision**

**L'Office accepte que le système actuel de contrôle d'inventaire des pièces de rechange permet à TransCanada d'assurer que le nombre de pièces de rechange et l'endroit où elles sont conservées sont les plus favorables. L'Office est d'avis qu'un système d'ententes officielles d'échange entre sociétés, de même que le prêt ou l'emprunt de pièces de rechange, constitue, pour le moment, la stratégie la plus convenable compte tenu du cadre d'exploitation actuel de TransCanada.**

### **3.1.4 Taux de capitalisation des avantages sociaux des employés**

L'Ontario a dit s'inquiéter de la méthode comptable utilisée par TransCanada pour capitaliser les avantages sociaux des employés. L'Ontario a remarqué que TransCanada utilise un seul taux composite plutôt que deux taux distincts pour les employés permanents et temporaires. L'Ontario a soutenu que cette façon de faire a amené TransCanada à capitaliser des montants qu'elle n'avait pas engagés, et qui ne pouvaient l'être, car les employés temporaires ne sont pas admissibles à la plupart des avantages sociaux.

L'Ontario a remarqué que cette façon différente de calculer des estimations découlait de la méthode comptable choisie par TransCanada. L'Ontario a déclaré être doublement inquiète, car TransCanada utilisait encore la même méthode, même s'il avait profité indûment de celle-ci au cours des années précédentes qu'elle n'était pas acceptable. L'Ontario a remarqué que cette approche n'était pas seulement une différence dans le façon de calculer les estimations, mais plutôt qu'elle découlait directement de la méthode comptable choisie par TransCanada.

### *Opinions de l'Office*

L'Office est d'avis que l'utilisation d'un seul taux composite d'avantages sociaux pour les employés permanents et temporaires semble avoir amené TransCanada à capitaliser un montant d'avantages sociaux plus élevé qu'elle aurait dû. Pour l'année d'essai 1994, TransCanada avait estimé que les taux d'avantages sociaux des employés permanents et temporaires seraient respectivement de 29,3 % et de 6 %. TransCanada a calculé le taux composite des avantages sociaux des employés en divisant le montant total des avantages sociaux des employés permanents et temporaires par le montant total des salaires. Le résultat de ce calcul était de 27,1 %. L'Office prend note que l'application de ce taux aux salaires des employés, qui sont censés être facturés au budget de la construction en 1994, n'amènera pas une attribution convenable des avantages sociaux des employés.

L'Office croit que TransCanada devrait utiliser des taux distincts pour le calcul des avantages sociaux des employés permanents et temporaires.

### **Décision**

**L'Office ordonne à TransCanada d'utiliser des taux distincts pour le calcul des avantages sociaux des employés permanents et temporaires à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994. À cet égard, l'Office a utilisé un taux de 29,3 % pour les avantages sociaux des employés permanents et de 6,0 % pour ceux des employés temporaires pour le calcul des besoins en revenus pour l'année d'essai 1994. Par conséquent, l'Office a réduit le montant accordé aux installations brutes de 222 824 \$ pour 1994.**

### **3.1.5 PFUDC et frais généraux**

#### **Décision**

**Le calcul des PFUDC et des frais généraux capitalisés qui se rapportent à l'acquisition d'immobilisations pour l'année d'essai 1994 a été rajusté pour tenir compte du taux de rendement approuvé sur la base des taux (voir la partie 4.6), de l'élimination de certains projets d'investissement qui ont été annulés (voir la partie 3.1.1) et de la réduction du niveau des avantages sociaux capitalisés des employés (voir la partie 3.1.4). À cet égard, l'Office a réduit de 100 378 \$ le montant alloué aux installations brutes avant redressements.**

## **3.2 Fonds de roulement**

### **3.2.1 Fonds de roulement en espèces**

Dans l'audience RH-2-92, TransCanada proposait d'accroître sa provision pour fonds de roulement en espèces de 1/12<sup>e</sup> à 1/11<sup>e</sup> de ses frais d'exploitation annuels. L'ACPP déclarait que la méthode de TransCanada était imparfaite, parce qu'elle ne tient pas compte du temps qui s'écoule entre le moment où la société reçoit des services et le moment où elle les paie. Cette méthode laisse supposer un délai excessivement long entre le moment où TransCanada fait un paiement et le moment où elle recouvre ses frais grâce à ses recettes. L'Office a indiqué ne pas être persuadé qu'une augmentation de la provision pour fonds de roulement en espèces était nécessaire. Il avait été ordonné à TransCanada de déposer, avec sa prochaine demande, une étude de décalage qui traiterait des préoccupations exprimées par l'ACPP. TransCanada a traité la question de l'étude du fonds de roulement en espèces pendant les rencontres du Groupe de travail sur les droits de 1994.

Au cours de l'audience RH-4-93, TransCanada a demandé que sa provision actuelle pour fonds de roulement en espèces, qui correspond à 1/12<sup>e</sup> de ses frais d'exploitation annuels, soit maintenue. À cet égard, TransCanada a déposé une étude sur le fonds de roulement en espèces qui a recours à la même méthode que celle utilisée au cours de l'audience RH-2-92. TransCanada a par la suite déposé 15 pages de renseignements supplémentaires sur l'étude du fonds de roulement en espèces, fondés sur

les discussions qui avaient eu lieu pendant les rencontres du Groupe de travail. L'ACPP est d'avis que ce dépôt était conforme aux directives données par l'ONÉ dans les motifs RH-2-92.

TransCanada croit que sa méthode d'étude traite du décalage approprié. La société a examiné diverses études du fonds de roulement en espèces préparées par d'autres sociétés et d'autres documents connexes et a remarqué que le calcul du fonds de roulement en espèces compare deux décalages : un décalage des recettes, soit la période entre le moment où des biens ou des services sont reçus par une société et le moment où les recettes de compensation sont reçues; et un décalage des frais, soit la période entre le moment où des biens ou des services sont reçus par une société et la date à laquelle les biens ou les services sont payés. Le «décalage net» correspond à la différence entre le décalage des recettes et le décalage des frais. TransCanada a fait remarquer que, même si son étude ne traite pas des décalages des recettes et des frais, elle traite cependant du décalage net, ce qui équivaut aux études des autres sociétés.

TransCanada a indiqué que les frais sont inscrits au moment où les factures sont entrées dans le système des comptes fournisseurs, soit habituellement lorsqu'elles sont payées, un ou deux jours avant la date d'exigibilité. À cet égard, TransCanada a déclaré que la méthode qu'elle a utilisée pour l'étude du fonds de roulement en espèces, déposée avec la documentation du Groupe de travail, calculait le décalage entre la date du chèque et la date de réception des recettes, fondé sur la date à laquelle les frais étaient inscrits.

TransCanada a déclaré que, pour déterminer la date de réception des recettes, il faut avant tout connaître la date à laquelle les factures sont inscrites dans le système de comptabilité et, par conséquent, inscrites comme frais. TransCanada a également indiqué être disposée à déposer, avec sa prochaine demande visant des droits, une étude du fonds de roulement en espèces qui tienne compte de la date à laquelle les frais sont inscrits.

De plus, TransCanada a déclaré être disposée à améliorer les études qu'elle effectuera dans l'avenir en recourant à des techniques d'échantillonnage statistique.

L'ACPP a déclaré que le décalage net d'un élément de frais correspond à la différence entre le décalage des recettes et le décalage des frais. Toutefois, l'ACPP a laissé entendre que, habituellement, le décalage des recettes est considéré comme étant la période entre la date de prestation du service (au milieu du mois par exemple, soit le 15) et la date à laquelle le paiement est reçu (le 22 du mois suivant), ce qui, dans le cas de TransCanada, correspond à environ 37 jours. De plus, l'ACPP a fait remarqué que le décalage des frais est habituellement considéré comme étant la période entre la date où le service est rendu ou les frais sont encourus et la date à laquelle le paiement est versé. Pour un élément de dépenses non salariales typique dont les conditions de paiement sont de 30 jours, l'ACPP a suggéré que le décalage des recettes de TransCanada devrait être de 37 jours, et le décalage des frais, de 30 jours, ce qui donne un décalage net de 7 jours.

L'ACPP s'est également inquiétée du fait que la méthode d'étude de TransCanada ne comporte pas de techniques d'échantillonnage statistique.

En dépit du fait que l'ACPP ait été d'avis que le dépôt de l'étude du fonds de roulement en espèces ait été conforme aux directives données par l'Office dans les motifs RH-2-92, elle a soutenu que l'Office avait rendu une décision claire dans les motifs en question et que TransCanada a de toute évidence choisi de ne pas s'y conformer. L'ACPP a également indiqué que la question à savoir si la méthode utilisée par TransCanada tient convenablement compte de la période entre la réception d'un

service et le paiement du même service est la même question qui avait été soulevée au cours de l'audience RH-2-92, et rien ne semble justifier la tenue d'une révision à ce sujet.

### *Opinion de l'Office*

L'Office note que la principale préoccupation de l'ACPP au sujet de la méthode d'étude du fonds de roulement en espèces utilisée par TransCanada est le fait que, selon l'ACPP, la société ne tient pas compte de la période entre la réception du service et le paiement du service en question, pour les dépenses non salariales pour lesquelles des conditions de paiement prolongées sont offertes. L'Office croit que le mieux est de considérer cette période comme étant la période entre la réception d'une facture et la date de paiement, soit environ de 30 jours habituellement.

Si l'Office acceptait le raisonnement de l'ACPP, le décalage net pour les dépenses non salariales de TransCanada (dont les conditions de paiement sont de 30 jours) serait réduit d'environ 30 jours, car TransCanada aurait à percevoir les recettes le même mois que les frais sont payés. Cette façon de procéder va à l'encontre de l'hypothèse actuelle de TransCanada, selon laquelle les recettes sont toujours perçues le mois suivant celui où les frais sont payés.

Sauf dans le cas des frais qui sont payés les deux premiers jours du mois, mais inscrits comme dépenses le mois précédent, l'Office est convaincu que TransCanada perçoit toujours les recettes un mois après le paiement des frais, car la société comptabilise le paiement de ses dépenses non salariales suivant la méthode de comptabilité de caisse (c.-à-d. qu'elle inscrit les dépenses au moment du paiement et ne semble pas accumuler un montant important de dépenses à la fin de l'exercice). Par conséquent, l'Office ne croit pas que le «décalage net» de TransCanada devrait être réduit d'environ 30 jours pour ces dépenses. L'Office croit que les expéditeurs ne devraient pas avoir à compenser le manque à gagner du mois courant des mouvements de l'encaisse de TransCanada dans les droits qu'ils paient.

L'Office croit que la détermination de la date de réception des recettes est une question clé, et qu'elle doit se faire à l'aide de la date d'inscription des dépenses plutôt que de celle à laquelle les chèques sont écrits. On suppose en effet que les droits servent chaque mois à rembourser les dépenses inscrites par TransCanada pour les mois en question.

L'Office est d'avis que si TransCanada calculait le décalage de la date du chèque à une date de réception des recettes fondée sur la date d'inscription des dépenses, le décalage net des dépenses payées le premier ou le deuxième jour du mois et inscrites comme dépenses le mois précédent serait réduit d'environ 30 jours, car l'on estimerait que les recettes utilisées pour rembourser ces dépenses seraient reçues le même mois où les dépenses seraient payées.

L'Office croit également que des échantillons statistiques rendraient plus crédibles les résultats de l'étude effectuée par la société.

## **Décision**

**L'Office accepte la demande de TransCanada visant à fixer le fonds de roulement en espèces à 1/12<sup>e</sup> des frais d'exploitation annuels de 1994. L'Office a réduit de 208 333 \$ la provision pour fonds de roulement en espèces pour l'année d'essai 1994. Par conséquent, l'Office approuve une provision pour fonds de roulement en espèces totale de 103 577 667 \$ pour l'année d'essai 1994.**

**TransCanada est tenue de déposer, avec sa prochaine demande visant des droits, une étude de décalage qui présume que les recettes sont reçues le mois suivant celui où une dépense est inscrite, plutôt que le mois suivant celui où la dépense est payée. L'Office enjoint également à TransCanada d'utiliser des techniques d'échantillonnage statistique au cours de sa prochaine étude de décalage.**

### **3.3 Dépréciation**

#### **3.3.1 Dépenses de dépréciation**

##### **Décision**

**L'Office a réduit les dépenses de dépréciation de 14 224 \$ et les dépenses de dépréciation accumulée de 2 128 \$ de manière à refléter les redressements apportés aux niveaux des PFUDC et des frais généraux capitalisés (voir la partie 3.1.5), l'élimination de certains projets d'investissement qui ont été annulés (voir la partie 3.1.1) et la décision se rapportant au taux de capitalisation des avantages sociaux des employés (voir la partie 3.1.4).**

## Chapitre 4

# Coût d'exploitation

---

TransCanada a demandé un taux de rendement sur la base des taux de 10,93 % pour l'année d'essai 1994, soit 2 points de base de moins que le taux qui avait été approuvé pour 1993 (10,95 %). Le taux de rendement demandé sur le capital-actions ordinaire pour l'année d'essai 1994 était de 12,375 %, soit 12,5 points de base de plus que le taux qui avait été approuvé en 1993 (12,25 %). TransCanada a demandé un ratio du capital-actions ordinaire présumé de 30 %, inchangé par rapport à celui approuvé pour 1993.

La structure du capital moyenne présumée et les taux de rendement moyens qui ont été demandés sont présentés dans le tableau 4-1 et analysés en détail aux parties 4.1 à 4.5.

**Tableau 4-1**  
**Structure du capital moyenne présumée du capital et taux de rendement**  
**demandés pour l'année d'essai 1994**

|   | <b>Montant</b><br>(000 \$)   | <b>Structure</b><br><b>du capital</b><br>(%) | <b>Taux du</b><br><b>coût</b><br>(%) | <b>Composante</b><br><b>du coût</b><br>(%) |
|---|------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Dette consolidée  | 3 823 041                    | 58,46  | 10,81                                | 6,32                                       |
| Dette non consolidée                                    | 130 208                      | 1,99   | 7,21                                 | 0,14                                       |
| Dette totale  | 3 953 249                    | 60,45  |                                      | 6,46                                       |
| Actions privilégiées                                    | 624 332                      | 9,55   | 7,94                                 | 0,76                                       |
| Capital-actions ordinaire                               | 1 961 820                    | 30,00  | 12,38                                | 3,71                                       |
| <b>Total de la structure financière</b>                 | <b>6 539 401<sup>1</sup></b> | <b>100,00</b>                                |                                      |  |
| <b>Taux de rendement sur la base</b><br><b>des taux</b> |                              |  |                                      | <b>10,93</b>                               |

(1) Base des taux 6 421 462 \$ + UGEC 117 939 \$ = Total de la structure financière 6 539 401 \$

### 4.1 Dette consolidée

L'élément de dette consolidée de la structure du capital présumée est composée d'obligations, de débentures et de billets à moyen terme d'échéances variées. Ces titres de créance sont libellés en monnaies canadienne et étrangère.

TransCanada a demandé un montant moyen de dette consolidée de 3 823 041 000 \$ à un taux du coût de 10,81 %. Le solde de la dette consolidée correspond à 58,46 % de la structure du capital moyenne présumée demandée pour l'année d'essai 1994.

## **Décision**

**L'Office approuve le montant de dette consolidée demandé par TransCanada, soit 3 823 041 000 \$ à un taux de 10,81 % pour l'année d'essai 1994.**

## **4.2 Dette non consolidée**

La dette non consolidée représente la partie de la structure du capital de TransCanada qui doit être financée par des émissions à long terme. On obtient le solde de la dette non consolidée moyenne en soustrayant la dette consolidée moyenne, les actions privilégiées et le capital-actions ordinaire du total de la structure moyenne du capital de l'année d'essai.

Au départ, TransCanada avait demandé un montant de dette non consolidée moyenne de 180 304 000 \$ à un taux du coût moyen de 8,12 % pour l'année d'essai 1994. Puis elle a révisé ce montant à 130 208 000 \$ et ce taux à 7,21%. La réduction du taux était due principalement au fait que les témoins experts de TransCanada ont réduit leurs prévisions des taux d'intérêts à court et à long termes pour 1994. Le taux de la dette non consolidée a été calculé suivant la méthode approuvée par l'Office, qui permet d'utiliser les taux d'intérêt à court et à long termes projetés pour l'année d'essai.

La partie 6.2 traite de la proposition visant à créer un compte de report de la dette non consolidée pour y comptabiliser les fluctuations des taux d'intérêt.

### ***Opinions de l'Office***

La méthode utilisée par TransCanada pour calculer le taux demandé pour sa dette non consolidée est conforme à la méthode utilisée par tous les témoins-experts sur le taux de rendement en vue de recommander un taux de rendement juste sur le capital-actions ordinaire. Par conséquent, l'Office est d'avis que les prévisions de taux d'intérêt faites par TransCanada pour ce qui est de sa dette non consolidée pour l'année d'essai 1994 sont raisonnables compte tenu des circonstances.

L'Office a augmenté le solde de la dette non consolidée de 27 066 220 \$ pour refléter la décision qu'il a rendue dans les présents motifs.

## **Décision**

**L'Office approuve un montant de dette non consolidée de 157 274 229 \$ à un taux du coût de 7,21 % pour l'année d'essai 1994.**

### 4.3 Actions privilégiées

TransCanada a tout d'abord demandé une structure du capital total dont 8,83 % correspondait à des actions privilégiées. Ce pourcentage reflète la décision rendue par l'Office dans les motifs RH-2-92, qui ordonnait à TransCanada de remplacer le montant de 60 000 000 \$ d'actions privilégiées que la société projetait d'émettre en 1993 par de la dette aux fins de l'établissement des droits.

Toutefois, TransCanada a déposé une preuve supplémentaire, pendant l'audience, qui indiquait que sa haute direction avait décidé de ne pas remplacer les 60 000 000 \$ d'actions privilégiées que la société projetait d'émettre en 1993 par des dettes. La haute direction de TransCanada croyait que, pour les agences d'évaluation du crédit aux États-Unis et au Canada, le remplacement des actions privilégiées par des dettes aurait un effet négatif sur l'intégrité financière du pipeline, ce qui pourrait entraîner une évaluation à la baisse de sa cote de crédit. TransCanada est d'avis qu'une réduction de sa cote de crédit pourrait lui nuire pour ce qui est de l'accès aux marchés financiers.

De plus, TransCanada a déclaré que sa haute direction avait déterminé que son intégrité financière ne pouvait être maintenue qu'à l'aide d'une structure du capital présumée se composant de 60 % de dette, de 10 % d'actions privilégiées et de 30 % de capital-actions ordinaire. Afin de pouvoir maintenir une telle structure du capital, TransCanada a demandé à l'Office de reconsidérer la décision qu'il a rendue dans les motifs RH-2-92 pour ce qui est de la conversion de 60 000 000 \$ d'actions privilégiées en dette aux fins de l'établissement des droits. TransCanada a notamment indiqué avoir l'intention d'émettre pour 90 000 000 \$ d'actions privilégiées en juillet 1994 (60 000 000 \$ reportés de 1993 et 30 000 000 \$ de plus pour que le solde d'actions privilégiées continue de correspondre à 10 % de la structure du capital présumée). TransCanada a également déclaré que les 75 000 000 \$ d'actions privilégiées de la série «K» qui arriveront à échéance en novembre 1994 seront remplacées par une autre émission d'actions privilégiées ou que le taux des dividendes sera porté à 5,75 %. Par conséquent, TransCanada a demandé que la composante d'actions privilégiées de la structure du capital présumée soit portée à 9,55 %.

Le témoin-expert de TransCanada pour la structure du capital a convenu que le financement au moyen d'actions privilégiées n'est pas rentable, par rapport à la dette, étant donné que les dividendes des actions privilégiées proviennent du revenu après imposition, alors que les intérêts payés sur la dette proviennent du revenu avant imposition. Ce témoin a convenu que les actions privilégiées tiennent davantage de la dette que du capital-actions ordinaire, mais il a indiqué qu'elles ne sont pas considérées comme étant équivalentes à la dette.

Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA a déclaré que le financement au moyen d'actions privilégiées, plutôt que de dette à long terme, contribue peu à la solidité financière d'une société. Le témoin est d'avis que les deux formes de financement obligent à payer un montant fixe à des intervalles fixes, et que le non-respect de ces obligations bouleverseraient les marchés financiers.

L'ACPP et la CCPA ont toutes deux déclaré qu'en pratique, le financement au moyen d'actions privilégiées n'est pas vraiment différent du financement au moyen de la dette et que, puisque le second est moins dispendieux que le premier, l'élément des actions privilégiées de la structure du capital présumée de TransCanada devrait peu à peu être remplacé par la dette aux fins de l'établissement des droits.

L'ACIG a indiqué que la décision rendue par l'Office dans les motifs RH-2-92 au sujet des actions privilégiées devrait être maintenue. Toutefois, elle a suggéré que, si l'Office permettait à TransCanada

de continuer à inclure des actions privilégiées dans sa structure de capital présumée, il faudrait en tenir compte au moment de déterminer le niveau de capital-actions ordinaire convenable pour la société.

### *Opinions de l'Office*

L'Office est d'avis que la décision rendue dans les motifs RH-2-92 devrait être maintenue et que TransCanada devrait considérer les 60 000 000 \$ d'actions privilégiées qu'elle projetait d'émettre en 1993 comme une dette aux fins de l'établissement des droits. Toutefois, l'Office n'a pas l'intention d'indiquer que toutes les émissions d'actions privilégiées qui arrivent à échéance devraient être remplacées par de la dette. L'Office comprend que, pour les marchés financiers, les actions privilégiées n'équivalent pas à la dette, mais sont plutôt une forme hybride de capital. Selon la preuve présentée, le remplacement de l'élément des actions privilégiées de la structure du capital présumée de TransCanada par de la dette pourrait affecter l'intégrité financière de la société. Par conséquent, l'Office n'est pas convaincu qu'il serait convenable de remplacer les actions privilégiées que TransCanada projetait d'émettre en 1994 par la dette, à l'exclusion des 60 000 000 \$ reportés de 1993. L'Office continuera d'étudier les mérites du financement au moyen des actions privilégiées à l'occasion d'audiences futures, à mesure que des émissions d'actions arriveront à échéance. Pour 1994, l'Office permettra à TransCanada de remplacer les actions privilégiées de la série «K» qui arriveront à l'échéance en 1994 par de nouvelles actions privilégiées. De plus, comme elle a proposé, TransCanada peut émettre les 30 000 000 \$ supplémentaires d'actions privilégiées en 1994. Aux fins de la présente audience, l'Office n'ordonnera pas à TransCanada de considérer d'autres actions privilégiées au-delà des 60 000 000 \$ visés par la décision de l'Office dans RH-2-92, comme dette aux fins de l'établissement des droits.

### **Décision**

**TransCanada peut recouvrer, aux fins de l'établissement des droits, les 30 000 000 \$ supplémentaires d'actions privilégiées qu'elle a projeté d'émettre en juillet 1994. Elle peut aussi remplacer par des actions privilégiées ou émettre de nouveau, et récupérer, aux fins de l'établissement des droits, les 75 000 000 \$ d'actions privilégiées de la série «K» qui arriveront à échéance en novembre 1994.**

**L'Office rejette la demande de TransCanada de reconsidérer la décision qu'il a rendue dans les motifs RH-2-92 au sujet de l'émission de 60 000 000 \$ d'actions privilégiées. Il ordonne à la société de traiter ce montant comme une dette aux fins de l'établissement des droits. Le solde des actions privilégiées demandé a été réduit de l'émission d'actions privilégiées de 60 000 000 \$, reportée de 1993. Puisque cette émission devrait être émise vers le milieu de 1994, le solde des actions privilégiées a été réduit du montant équivalent libéré pour cette émission de 27 692 000 \$. Le solde de la dette non consolidée a été augmenté d'un montant semblable.**

**L'Office approuve un solde d'actions privilégiées moyen de 596 640 000 \$ à un taux du coût de 8,02 % pour l'année d'essai 1994.**

## 4.4 Ratio du capital-actions ordinaire

TransCanada a demandé un ratio du capital-actions ordinaire présumé de 30 %, soit le même que celui approuvé actuellement.

TransCanada a déclaré que la modification du ratio du capital-actions ordinaire n'était pas justifiée étant donné que ses risques commerciaux avaient peu changé. Elle était d'avis qu'une réduction de son ratio du capital-actions ordinaire entraînerait une baisse de sa cote de crédit. La société a indiqué planifier de nouvelles dépenses en capital d'environ 525 millions de dollars pendant l'année d'essai 1994. De plus, elle devra refinancer 1,4 milliard de dollars de dette qui arrivera à échéance au cours des 10 prochaines années. Il lui serait plus difficile d'obtenir des capitaux et de refinancer sa dette actuelle à des conditions raisonnables si sa cote baissait.

TransCanada a indiqué que les agences d'appréciation des obligations accordent beaucoup d'importance aux ratios de couverture de l'intérêt lorsqu'elles prennent une décision au sujet de la cote de solvabilité. Afin de maintenir sa cote de solvabilité actuelle et de préserver la demande pour ses titres de créance à un coût raisonnable, TransCanada est d'avis que son ratio de couverture de l'intérêt ne devrait pas réellement être inférieur à 2/1. TransCanada a convenu que les couvertures de l'intérêt peuvent être calculées de nombreuses façons et qu'elle-même les calcule différemment selon les circonstances. TransCanada a convenu également que les agences d'appréciation des obligations ne s'entendent pas sur la méthode de calcul des ratios de couverture de l'intérêt.

Le témoin-expert de TransCanada, en matière de structure de capital, était en faveur du ratio du capital-actions ordinaire demandé de 30 % pour diverses raisons. À son avis, les risques commerciaux de TransCanada n'ont pratiquement pas changé depuis l'audience RH-2-92. De plus, les opérations de la société non réglementées sont raisonnablement capitalisées, et l'interfinancement est nul. Finalement, une diminution du ratio du capital-actions ordinaire de TransCanada nuirait à sa solidité financière, ce qui pourrait entraîner une baisse de sa cote de crédit. Le témoin-expert était d'avis que, si la dette de TransCanada était réduite à la catégorie BBB élevée, la société risquait d'être rejetée du marché financier du Canada pour au moins six mois.

Les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, ont également convenu qu'aucun changement ne devrait être apporté au ratio actuel du capital-actions ordinaire de la société, soit 30 %. Ils ont fait remarquer que le régime de réglementation auquel TransCanada est assujettie permet à la société d'obtenir un rendement sur le capital-actions ordinaire qui est légèrement supérieur aux rendements autorisés. Ils ont également constaté qu'en vertu de ce régime de réglementation, les risques commerciaux à court terme de la société sont faibles, et que ces risques n'ont pas changé depuis l'audience RH-2-92. De plus, ils étaient d'avis que les risques commerciaux à court terme n'avaient pas beaucoup changé depuis des années, étant donné que les sources de risques à court terme sont en grande partie éliminées grâce à l'utilisation considérable de comptes de report.

Selon les mêmes témoins-experts, les risques à long terme de TransCanada vont en s'accroissant. Le nombre de comptes de report témoigne des risques auxquels la société fait face. Dans l'avenir, il est possible que l'Office expose TransCanada à des risques contre lesquels la société est protégée à l'heure actuelle grâce à l'utilisation de comptes de report. Il est également possible que l'Office expose TransCanada à un risque accru en modifiant le régime de réglementation actuel. Les risques commerciaux de TransCanada augmentent en raison des risques croissants de concurrence auxquels la société fait face, surtout de la part des sources américaines de gaz qui pénètrent les marchés de l'Est du Canada. Le risque de concurrence en provenance des États-Unis n'est toutefois pas nouveau pour

TransCanada, car il a été relevé durant l'audience GH-5-89. De plus, les témoins-experts ont convenu que ce risque ne s'était pas encore concrétisé et qu'il demeure quelque peu spéculatif.

Les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, étaient d'avis que c'est surtout la diminution de la durée moyenne des contrats de transport qui pose le plus grand risque à long terme à TransCanada. Cette situation est créée par les expéditeurs qui useraient de leur droit de renouveler leurs contrats sur une base de «reconduction tacite» pour des périodes aussi courtes qu'une année. De l'avis des témoins-experts, la pratique de la «reconduction tacite» n'est pas économique. Il est possible que la période d'avis de renouvellement minimale de six mois entraîne des augmentations peu économiques de la capacité. De plus, le fait qu'il n'existe pas de moyens visant à inciter les expéditeurs à signer des contrats de plus d'une année envoie de mauvais signaux en matière d'établissement des prix, ce qui, à son tour, augmente le risque de sous-utilisation de la capacité.

Les témoins-experts de TransCanada ont déclaré que leur recommandation relative au ratio du capital-actions ordinaire n'incluait aucune compensation pour le risque de sous-utilisation causée par la baisse des charges. Toutefois, ils ont admis que l'Office n'avait pas indiqué auparavant que ce risque était exclus lorsqu'il s'agit de calculer un ratio convenable pour le capital-actions ordinaire.

À leur avis, les risques commerciaux de TransCanada n'ont pas vraiment changé depuis l'audience RH-2-92. Le pourcentage du capital de TransCanada attribué aux biens non réglementés est passé de 14,3 % en 1992 à 13,3 % en 1994. De plus, le ratio de la dette qui soutenait les biens non réglementés était d'environ 50 % en 1992 par rapport à 35 % en 1994. Par conséquent, la cote de crédit de TransCanada risque d'être moins touchée.

De plus, ils n'étaient pas d'accord avec certaines parties qui ont affirmé que les affaires non réglementées de TransCanada sont capitalisées avec moins de 30 % de capital-actions ordinaire. Ils ont convenu que les opérations non réglementées de TransCanada profitent de l'effet de levier qui améliore son rendement sur le capital investi. Toutefois, ils se sont opposés à ce que la consolidation proportionnelle soit utilisée pour prouver que le capital-actions ordinaire qui soutient les opérations non réglementées de TransCanada est insuffisant. À cet égard, ils ont déclaré que TransCanada n'est pas responsable de la dette émise par les entreprises dans lesquelles elle a investi et que sa responsabilité se limite à l'étendue de sa participation au capital.

Les témoins de TransCanada, en matière de gestion, n'étaient pas d'accord que ses risques d'investissement dans TransCanada puissent être interprétés à l'aide des prix que les investisseurs sont prêts à payer pour les titres de la société. TransCanada a affirmé que rien ne prouvait qu'il y ait un lien entre l'évolution du cours des actions d'une société et le niveau de son ratio de capital-actions ordinaire. La société a également suggéré, entre autres choses, que le cours des actions est influencé par le niveau des profits prévus plutôt que par celui du capital-actions ordinaire.

Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, en matière de taux de rendement et de structure du capital, a déclaré qu'un ratio du capital-actions ordinaire de 25 % est convenable pour TransCanada pour l'année d'essai 1994. Il a fondé sa recommandation sur divers facteurs y compris : le risque commercial minimal auquel TransCanada est exposé; l'absence d'un besoin anormal de souplesse en matière de financement; les ratios globaux de couverture de l'intérêt de TransCanada; et le fait que les investisseurs qui possèdent des actions de TransCanada aient accepté le ratio global du capital-actions ordinaire de la société.

À son avis, TransCanada fait face à trois risques commerciaux principaux. En premier lieu, il est possible que les droits ne soient pas suffisamment élevés pour fournir un taux de rendement juste sur

le capital total investi. Le témoin-expert croyait que les investisseurs sont beaucoup rassurés par le fait que l'Office a constamment permis à TransCanada de recouvrer ses coûts au moyen de la méthode de conception des droits en vertu de laquelle elle est réglementée. Rien n'indique que cette situation ne se poursuivra pas dans l'avenir.

En deuxième lieu, il est possible que les coûts de financement ou d'exploitation durant une période particulière excèdent ceux qui sont utilisés dans l'établissement des droits, ou que les recettes soient inférieures aux recettes prévues. Une fois de plus, ce témoin était d'avis que la méthode de conception des droits approuvée à l'heure actuelle, qui prévoit notamment une utilisation considérable de comptes de report, contribue grandement à réduire le risque, pour TransCanada, d'être incapable de recouvrer ses coûts d'exploitation approuvés, peu importe le débit.

En troisième lieu, il est possible qu'à un moment donné, le pipeline ne soit plus économique et qu'il soit complètement fermé, ou que TransCanada soit incapable de recouvrer ses coûts fixes, y compris ceux liés au financement. Selon le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, les perspectives à long terme de TransCanada sont excellentes et la société est l'une de celles (et cela comprend les services publics) qui présentent le moins de risque au Canada.

En conclusion, il a indiqué que les risques commerciaux de TransCanada n'ont pas changé depuis l'audience RH-2-92.

Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA était d'avis que, à l'heure actuelle, le besoin en souplesse financière de TransCanada n'est pas extrême. Il prévoyait que les nouveaux besoins financiers de TransCanada demeurent inchangés dans un avenir prévisible, et c'est sur quoi il a fondé sa conclusion. De plus, à son avis, les besoins annuels en refinancement de 200 millions de dollars qui sont prévus par TransCanada ne sont pas anormalement élevés.

Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA n'était pas d'accord avec le calcul du ratio de couverture de l'intérêt de TransCanada, qui indique que les couvertures de l'intérêt, pour les opérations non réglementées, sont sensiblement supérieures à celles des opérations du gazoduc. Il a calculé les ratios de couverture de l'intérêt de TransCanada au moyen de la consolidation proportionnelle, plutôt que par la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, utilisée par TransCanada aux fins de communication de l'information financière. En se fondant sur cette analyse, il a conclu que le ratio de couverture de l'intérêt pour les opérations du gazoduc était légèrement supérieur à celui des biens non réglementés. À son avis, l'Office devrait également se préoccuper du ratio consolidé de couverture de l'intérêt de TransCanada, plutôt que de se concentrer uniquement sur les opérations réglementées, car c'est l'ensemble de la société, et non les opérations de gazoduc, qui doit avoir accès aux marchés financiers. Il a convenu qu'il ne semblait pas y avoir d'interfinancement entre les opérations réglementées de TransCanada et celles qui ne le sont pas. Toutefois, il a calculé que, sur une base consolidée, le ratio de couverture de l'intérêt de TransCanada ne serait pas vraiment touché si le ratio du capital-actions ordinaire qu'il a recommandé était adopté. Il a conclu qu'un ratio du capital-actions ordinaire de 25 % n'entraverait pas l'aptitude de TransCanada à obtenir des fonds à des conditions raisonnables.

Finalement, le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA a suggéré que, puisque les investisseurs acceptent manifestement la structure consolidée du capital de TransCanada, le ratio du capital-actions ordinaire pourrait être inférieur au ratio de 30 % approuvé à l'heure actuelle. À son avis, il est possible de comprendre la perception qu'ont les investisseurs des risques que présentent les titres des services publics au Canada en examinant les prix qu'ils sont prêts à payer pour ces titres. Au moment de son analyse, le rendement des obligations de TransCanada, de même que celles de plusieurs autres

bons services publics, dépassait de seulement 75 points de base celui des obligations à long terme du gouvernement du Canada. De plus, même si le ratio du capital-actions ordinaire de TransCanada est relativement faible par rapport à celui d'autres services publics du groupe de comparaison, le rendement des obligations de la société n'était pas réellement différent de celui des obligations des autres sociétés.

Une étude des marchés boursiers contribue également à prouver que les investisseurs acceptent la structure consolidée du capital de TransCanada. Selon le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, le ratio prix du marché-valeur comptable de TransCanada est actuellement de 1,8. Un ratio aussi élevé laisse supposer que les investisseurs prévoient que les taux de rendement futurs sur le capital-actions ordinaire de TransCanada excéderont les taux de rendement qu'ils exigent. Les facteurs précédents l'ont amené à conclure qu'un ratio du capital-actions ordinaire présumé de 25 % à 28 % serait convenable pour TransCanada. Il a recommandé un pourcentage se situant dans la partie inférieure de la fourchette de ratios, car il semble que Westcoast soit capable d'obtenir des capitaux à des conditions raisonnables avec un ratio consolidé du capital-actions ordinaire inférieur à 25 %.

Selon les témoins de l'ACPP, la déréglementation a diminué les risques commerciaux de TransCanada. Le pipeline ne court plus les risques associés à la fonction de commercialisation. Depuis la déréglementation, le marché du gaz est caractérisé par des contrats de vente plus flexibles et axés sur le marché. À leur avis, le fait qu'un grand nombre d'acheteurs et de vendeurs aient accès aux pipelines a contribué à améliorer le fonctionnement du marché, dont les signaux contribue efficacement à l'équilibre de l'offre et de la demande. De plus, dans un contexte de déréglementation, la demande de services offerts par TransCanada a entraîné des agrandissements du réseau, qui ont plus que doublé la base des taux de la société depuis 1989.

L'ACPP a évalué les tendances à long terme des risques de TransCanada et a conclu que la société a profité d'un régime de réglementation qui a maintenu, et qui plus est, protégé son monopole. De plus, le régime a protégé TransCanada contre les risques perçus qui sont survenus avec le temps. Ces risques, que l'ACPP a déterminé en se fondant sur la preuve présentée par TransCanada au cours des audiences précédentes visant des droits, incluent les obligations relatives à la clause de paiements obligatoires, le fait que l'approvisionnement ne peut pas être garanti à long terme, le risque accru de rejet des coûts liés à des agrandissements importants, les modifications possibles de la réglementation, la concurrence de la part d'autres sources d'énergie, la tendance vers l'établissement de prix concurrentiels dans le domaine de l'énergie, la réduction de la demande du marché, la déréglementation, la concurrence sur le marché du gaz et le nombre de comptes de report.

L'ACPP a soutenu que les risques susmentionnés n'ont pas touché TransCanada, mais plutôt les expéditeurs. De l'avis de l'ACPP, TransCanada ne devrait pas être compensée pour des risques auxquels elle n'est pas exposée. Les contrats à court terme n'augmentent pas les risques de TransCanada. Au contraire, ils aident à créer un contexte favorable à l'utilisation du réseau et, par conséquent, à réduire encore plus les risques déjà faibles de TransCanada.

L'ACPP a soutenu que les risques commerciaux de TransCanada ont diminué depuis la déréglementation. De plus, d'après de nouveaux renseignements présentés par le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, il est justifié de rajuster à la baisse le ratio du capital-actions ordinaire présumé de TransCanada. L'ACPP a déclaré que, même si la dette de TransCanada était classée BBB, il était improbable que la nouvelle classification ait un effet sur le coût de la dette actuelle de TransCanada. La dernière fois que cette situation s'est produite, le rendement réel sur la dette de la société était celui d'une société de la cote «A».

L'ACIG était d'avis que les risques de TransCanada sont relativement faibles et que le ratio du capital-actions ordinaire présumé devrait passer à moins de 30 %.

Le groupe de témoins de la CCPA était d'accord avec l'ACPP au sujet de la structure du capital de TransCanada. Selon la CCPA, TransCanada fonctionne dans un contexte commercial aux bases solides. TransCanada est lié à un marché en pleine croissance. Du point de vue de la sécurité de l'approvisionnement, TransCanada est rattaché à un bassin établi de faible coût. Si l'on se fie aux différentes réserves prouvées, mais non raccordées, il est très improbable que le réseau de TransCanada ne soit pas utilisé en raison d'une pénurie de gaz.

L'Ontario était d'avis qu'un ratio du capital-actions ordinaire présumé de 28 % était convenable pour TransCanada pour l'année d'essai 1994. L'Ontario a déclaré que TransCanada s'oppose à la réduction du capital-actions principalement parce qu'elle craint que sa cote d'évaluation du crédit soit diminuée. Selon l'Ontario, rien ne prouve que cela se produirait si le ratio du capital-actions de la société était moins élevé que le ratio actuel.

Wascana était d'accord avec les recommandations du témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA relativement à la structure du capital et du taux de rendement.

### *Opinions de l'Office*

L'Office constate que, même si TransCanada n'a pas demandé que son ratio du capital-actions ordinaire soit modifié, les témoins-experts de la société croient néanmoins que les risques commerciaux à long terme de la société s'élèvent.

Les intervenants à l'audience ont recommandé que le ratio du capital-actions ordinaire de TransCanada passe à moins de 30 %, qui est le ratio approuvé actuellement. Les témoignages présentés au cours de l'audience ont indiqué que les risques commerciaux de TransCanada n'ont pas réellement changé depuis l'audience RH-2-92. D'autres témoignages ont laissé entendre que les risques commerciaux de TransCanada avaient diminué depuis la déréglementation qui s'est produite au milieu des années 1980.

Habituellement, l'Office accepte de réviser le ratio du capital-actions ordinaire d'une société seulement si on lui présente des preuves à l'effet que les risques commerciaux à long terme d'un pipeline ont changé. L'Office convient que le régime de réglementation auquel TransCanada est assujettie permet de croire que la société pourra recouvrer ses coûts de service et d'offrir un juste rendement aux investisseurs. Toutefois, étant donné la preuve qui lui a été présentée, l'Office n'est pas convaincu que les risques commerciaux de TransCanada ont diminué au point où il est justifié de modifier le ratio du capital-actions ordinaire.

L'Office prend note de l'argument avancé par le témoin-expert sur le taux de rendement de la CAPP et de l'ACPP, selon lequel le fait que les investisseurs acceptent manifestement le bas niveau du ratio du capital-actions ordinaire consolidé de TransCanada, comparativement à ceux d'autres bons services publics au Canada, indique que les risques liés à l'investissement dans TransCanada sont faibles. En outre, les perceptions qu'ont les investisseurs des risques liés à l'investissement dans TransCanada peuvent être compris d'après les prix que ces investisseurs sont disposés à payer pour acquérir des actions de TransCanada par rapport à la valeur comptable.

Toutefois, l'Office accepte davantage l'argument invoqué par TransCanada, selon lequel le cours des actions est beaucoup influencé par le niveau des gains prévus plutôt que le ratio du capital-actions ordinaire. Aux fins de la présente audience, l'Office n'est donc pas convaincu que le fait que les investisseurs acceptent le faible niveau du ratio du capital-actions ordinaire consolidé de TransCanada et que son ratio prix du marché-valeur comptable soit d'environ 1,8 est suffisant pour justifier la modification du ratio du capital-actions ordinaire présumé de la société.

L'Office constate que la question des ratios de couverture de l'intérêt a été traitée exhaustivement par les parties intéressées. L'Office est d'avis que les ratios de couverture de l'intérêt ne sont qu'un des éléments dont se servent les investisseurs pour déterminer la valeur d'un titre.

### **Décision**

**L'Office approuve un ratio du capital-actions ordinaire présumé de 30 % pour l'année d'essai 1994.**

## **4.5 Taux de rendement sur le capital-actions ordinaire**

TransCanada avait tout d'abord demandé un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire de 12,75 %. Par la suite, étant donné que le rendement des obligations à long terme du gouvernement du Canada continuait de décroître, TransCanada a ramené à 12,375 % le taux demandé.

### **4.5.1 Sommaire de la preuve des témoins-experts**

#### **4.5.1.1 Témoins-experts de TransCanada sur le taux de rendement**

Les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, se sont fiés à trois essais pour calculer un taux de rendement juste sur le capital-actions ordinaire : l'essai des gains comparables, l'essai du FMA (flux monétaire actualisé) et l'essai de la prime de capital-risque.

#### **Essai des gains comparables**

À leur avis, l'essai des gains comparables permet de calculer un taux de rendement juste sur le capital-actions ordinaire fondé sur le concept des coûts d'option. Le principe du coût d'option laisse supposer que les services publics réglementés devraient pouvoir obtenir un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire équivalent à celui des sociétés non réglementées qui ont des risques globaux semblables.

Ils ont choisi un échantillon de sociétés parmi les secteurs desservant les consommateurs, étant donné leur stabilité relative comparativement aux autres secteurs industriels. Le premier groupe était composé de sociétés

- a. sur lesquels on disposait d'un nombre suffisant de données;
- b. dont le capital-actions ordinaire était d'au moins 50 000 000 \$;

- c. dont au moins 125 000 actions ordinaires ont été négociées en 1992; et
- d. qui n'avaient pas réduit leurs dividendes de plus de 25 % depuis 1983.

Après avoir obtenu un échantillon de sociétés qui répondaient aux critères susmentionnés, les témoins-experts ont utilisé les quatre mesures de risque suivantes pour éliminer les sociétés qui présentaient le plus de risque :

- a. le coefficient de variation des taux de rendement comptables;
- b. le coefficient de variation des bénéfices avant intérêt et imposition;
- c. le bêta quinquennal le plus récent; et
- d. la déviation quinquennale normale la plus récente des rendements du marché.

Vingt-six sociétés comparables ont été choisies. Leurs risques commerciaux étaient plus élevés que ceux des services publics réglementés, mais leurs ratios du capital-actions ordinaire plus élevés compensaient en grande partie. De l'avis des témoins-experts, le risque global d'investissement (lequel comprend les risques financiers et commerciaux) des sociétés comparables est semblable au risque d'investissement des services publics réglementés. Toutefois, les services publics réglementés ont été plus stables, du point de vue comptable et des marchés, que les sociétés à faible risque. Les témoins-experts ont trouvé qu'il était difficile d'évaluer quantitativement cette stabilité par rapport à l'effet produit sur le coût du capital exigé par les investisseurs.

Les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, avaient prévu que les rendements moyens des sociétés comparables pour le cycle économique actuel (lequel a commencé en 1992) serait de 11,5 à 13 %. Toutefois, étant donné que TransCanada présente des risques globaux moins élevés, ils ont réduit cette fourchette de 50 points de base pour arriver à une fourchette de 11 à 12,5 %.

Ils en sont arrivés à une réduction de 50 points de base après avoir appliqué le modèle du FMA aux ratios prix/bénéfices, ce qui constitue une autre façon d'estimer le lien entre le risque et le rendement. D'après l'analyse, les taux de rendement des sociétés comparables doivent être rajustés à la baisse par 50 points de base pour que l'on puisse calculer un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire convenable pour TransCanada, de façon à tenir compte des prévisions moins élevées des investisseurs pour ce qui est de la croissance des bénéfices.

Les témoins-experts ont constaté que le ratio moyen prix du marché-valeur comptable pour leur échantillon de 26 sociétés est de 1,7. Dans un milieu concurrentiel sans inflation, la valeur marchande des sociétés devrait être comparable à leur valeur comptable. Toutefois, si la valeur marchande d'une société excède de beaucoup sa valeur comptable, il est possible que la société en question fasse des profits supplémentaires en exerçant un monopole. De l'avis des témoins-experts, les sociétés qui faisaient partie de leur échantillon n'exerçaient pas de monopole et, par conséquent, aucun redressement n'était nécessaire.

En résumé, les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, ont conclu qu'un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire convenable pour la société, selon les essais des gains comparables, serait de 11 à 12,5 %. Toutefois, ils ont déclaré dans leur témoignage supplémentaire qu'à leur avis, la fourchette de 11 à 12,5 % était encore trop large, et trop spéculative, et c'est

pourquoi les résultats de l'essai des gains comparables n'étaient pas aussi importants que ceux de l'essai de la prime de capital-risque.

De plus, ils ont continué de maintenir l'opinion qu'ils avaient exprimée à l'occasion d'une audience récente visant des droits, à savoir :

"Même si nous avons «fait de notre mieux», nous ne croyons pas que les résultats soient suffisamment fiables pour nous permettre d'attribuer des taux de rendement aux services publics. En effet, nous jugeons improbable que le cycle actuel produise un niveau représentatif de taux de rendement, taux auxquels on pourrait raisonnablement s'attendre après l'achèvement de la restructuration industrielle qui a lieu à l'heure actuelle et l'ajustement des sociétés au nouveau milieu concurrentiel international. Par conséquent, nous doutons que le cycle économique actuel permettra le recours à l'essai des gains comparables." (trad.)

### **Essai du FMA**

Selon les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, l'essai du FMA mesure le taux de rendement sur le capital-actions ordinaire prévu par les investisseurs par rapport au prix actuel du marché et à une estimation du flux futur des dividendes en espèces. Le principe sous-jacent à l'essai du FMA est le suivant : le prix du marché d'une action est égal aux mouvements de trésorerie futurs de l'investisseur, actualisés à un taux qui reflète le rendement exigé par l'investisseur pour une action d'un niveau de risque particulier.

Les témoins-experts ont fait passer l'essai du FMA au même échantillon des 26 sociétés susmentionnées. Ils ont estimé le taux de croissance des dividendes à 9,5 % en se fondant sur des données se rapportant aux taux atteints de 1987 à 1993. Le rendement des dividendes pour le troisième trimestre de 1993, ajusté pour tenir compte de la croissance, était de 2,4 %. Une estimation de croissance de 9,5 % ajoutée à un rendement ajusté de dividendes de 2,4 % donne un coût du capital-actions ordinaire «dépouillé» de 11,9 %. Ce pourcentage a ensuite été ramené à 11,4 % pour tenir compte du risque plus faible que présente TransCanada. Afin d'atteindre un degré de souplesse financière qui produise un ratio prix du marché-valeur comptable de 1,15, le coût «dépouillé» de 11,4 % est ajusté à la hausse à 12,5 %.

Les témoins-experts de TransCanada ont déclaré continuer de croire que la méthode du FMA, pour laquelle il faut tirer des conclusions par rapport aux attentes des investisseurs, n'est pas suffisamment fiable pour que l'on accorde beaucoup d'importance aux résultats qui en découlent.

### **Essai de la prime de capital-risque**

Selon les témoins-experts de TransCanada, en matière de taux de rendement, l'essai de la prime de capital-risque mesure le coût d'acquisition de capital par rapport au marché. L'essai de la prime de capital-risque repose sur le principe que les investisseurs en actions exigent un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire supérieur au taux de rendement d'un investissement présentant moins de risque ou sans risque. La prime provient du risque plus élevé que court habituellement l'investisseur qui décide d'investir dans des titres de participation plutôt que des placements moins risqués, comme des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Les témoins-experts ont effectué deux genres d'étude de la prime de capital-risque. La première était fondée sur la méthode du FMA et la seconde, sur les primes de capital-risque observées auparavant.

## **1. Étude de la prime de capital-risque fondée sur le FMA**

Dans la première étude, la prime de capital-risque correspondait à la différence entre le coût du capital-actions ordinaire calculé à l'aide du FMA et le rendement des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Chaque année, de 1976 à 1993, l'estimation du coût d'acquisition de capital-actions ordinaire correspondait à la somme du rendement trimestriel des dividendes, ajusté par rapport à la croissance et à une moyenne pondérée (5 ans et 10 ans) des taux de croissance atteints pour les dividendes, et de la croissance des bénéfices non répartis pour les cinq services publics.

De l'avis des témoins-experts de TransCanada, il n'est pas possible d'évaluer la pondération précise que les investisseurs accordent aux diverses mesures d'évaluation de la croissance des dividendes. C'est pourquoi sept scénarios de pondération différents ont été élaborés en vue de déterminer quelles sont les attentes des investisseurs. Si l'on combine tous les scénarios de pondération de la croissance, il a été déterminé que les primes de capital-risque pour les cinq services publics de haut calibre qui faisaient partie de l'échantillonnage étaient de 2,8 à 3,2 % en moyenne.

Cette méthode ne tient toutefois pas compte du fait que, en moyenne, les primes de capital-risque calculées ont baissé. Cette baisse peut être essentiellement attribuée à l'effet combiné des trois éléments suivants :

- a. une baisse, entre 1976 et le début des années 1980, de la perception qu'ont les investisseurs du risque associé aux services publics, causée par la réorientation de la réglementation, surtout l'adoption d'une méthode fondée sur l'année d'essai à venir;
- b. une tendance à la baisse dans les récents calculs des taux de croissance des dividendes utilisés comme moyen d'évaluer les attentes futures des investisseurs, causée par la baisse des taux de rendement permis pendant la deuxième moitié des années 1980 et le début des années 1990; et
- c. une tendance vers une diminution cyclique des primes de capital-risque au cours de la phase de contraction et de récession du cycle économique qui correspond aux dernières années de la période d'analyse.

Pour mieux représenter le lien observé entre les taux d'intérêt et les primes de capital-risque, les témoins-experts ont fait une analyse de régression des primes trimestrielles de capital-risque par rapport aux rendements correspondants des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Les bêtas de cinq ans ont été ajoutés comme variable indépendante au moyen d'une deuxième série de régressions. D'après ces régressions, la prime de capital-risque se situait dans la fourchette de 3,75 à 4,5 %. En général, les témoins-experts ont conclu que les essais de la prime de capital-risque fondés sur le FMA donnent une prime de capital-risque de 4 à 4,4 %.

## **2. Essai de la prime de capital-risque fondé sur les primes de capital-risque observées**

Pour la deuxième étude, la prime de capital-risque a été calculée suivant les différences observées auparavant entre le rendement des actions et celui des obligations. L'analyse a débuté par l'estimation des primes de capital-risque observées, d'après cinq études faites sur le rendement sur les investissements au Canada et aux États-Unis. Les témoins-experts ont pris en considération les éléments suivants lorsqu'ils ont fait l'estimation de la prime du marché exigée à partir des différences de prime observées.

- a. Il est essentiel de pouvoir se fonder sur des périodes à terme plus long pour tenir compte de tous les genres d'événements économiques. S'il existait des preuves concluantes à l'effet que la volatilité relative des actions par rapport à celle des obligations a changé au cours des années (d'après la déviation normale relative des rendements), il conviendrait de se concentrer sur la prime de capital-risque obtenue au cours des périodes les plus récentes, ce qui mènerait à une prime de capital-risque moins élevée. Toutefois, depuis 1983, la volatilité relative du rendement des actions ordinaires et de celui des obligations est équivalent à celle de toute la période d'après-guerre.
- b. La prime de capital-risque atteinte est tombée sous 5 % seulement pendant le cycle économique de 1983, lorsque la baisse des taux d'intérêt a entraîné d'importants gains en capital pour les détenteurs d'obligations. Cette situation, qui a peu de chance de se reproduire dans un avenir immédiat, conjuguée au rendement relativement faible de la bourse canadienne des valeurs mobilières, surtout depuis 1987, a fait que les primes étaient négatives pendant le cycle de 1983-1991, ce qui a réduit la prime moyenne historique; et
- c. Les primes observées aux États-Unis étaient beaucoup plus élevées que celles au Canada.

Après avoir pris en considération ce qui précède, les témoins-experts ont conclu que les investisseurs pourraient raisonnablement exiger une prime de capital-risque de 5 %.

Les témoins-experts de TransCanada se sont fondés sur trois facteurs (bêtas, déviations normales des rendements du marché et rendements obtenus par les services publics d'électricité et de gaz par rapport au marché) pour évaluer le rajustement à la baisse de la prime de capital-risque du marché, de façon à tenir compte du risque moins élevé de TransCanada. À leur avis, un rajustement à la baisse d'environ 30 % est convenable pour TransCanada, ce qui donnerait une prime de capital-risque de 3,5 % pour la société (fondée sur une prime de capital-risque de 5 % pour le marché).

Les témoins-experts ont également évalué la prime du capital-risque fondée sur des données historiques en examinant directement les différences obtenues entre le rendement sur les actions et celui sur les obligations du gouvernement. À leur avis, il est plus probable que le rendement obtenu par les services publics répondent mieux aux attentes des investisseurs que le rendement des autres secteurs, car ces derniers sont moins stables. Ils ont utilisé des sous-indices du TSE (services publics et gaz/électricité) pour évaluer les services publics à faible risque. D'après cette analyse, les investisseurs s'attendent à une prime de capital-risque d'au moins 3,5 % pour un service public au risque relativement faible.

Les témoins-experts ont conclu que la prime de capital-risque de TransCanada se situe entre 3,5 et 4,5 %. Si l'on ajoute la prime moyenne (soit 4 %) au rendement prévu sur les obligations à long terme du gouvernement du Canada (soit 7,5 %, basé sur une fourchette de 7,25 à 7,75 %), on obtient un coût du capital-actions «dépouillé» de 11,5 %. Après rajustement pour raison de souplesse financière en vue d'atteindre un ratio prix du marché-valeur comptable de 1,15, l'estimation du taux de rendement exigé sur le capital-actions ordinaire s'élevait à 12,6 %.

En résumé, les témoins-experts de TransCanada ont pondéré les essais de la façon suivante : 60 % pour l'essai de la prime du capital-risque, 30 % pour l'essai des gains comparables et 10 % pour l'essai du FMA. Ils en sont ainsi arrivés à estimer que 12,375 % serait juste comme taux de rendement sur le capital-actions ordinaire de TransCanada pour l'année d'essai 1994.

**Tableau 4-2**  
**Témoins-experts de TransCanada en matière de taux de rendement**

| <b>Essai :</b>                                       | <b>Rendement exigé par les investisseurs</b> | <b>Rajustement pour services publics à risque moins élevé</b> | <b>Rajustement pour ratio prix du marché-valeur comptable</b> | <b>Rendement exigé pour services publics à faible risque</b> |
|--|--|---|---|--|
|  | (%)  | (%)   | (%)   | (%)  |
| Gains comparables                                    | 11,5-13,0                                    | (0,50)  | s.o.  | 11,0-12,5  |
| Flux monétaire actualisé                             | 12,0   | (0,50)  | 1,00  | 12,50  |
| Prime de capital-risque                              | 11,5   | -   | 1,10  | 12,6   |
| <b>Taux de rendement recommandé pour TransCanada</b> |  |   |   | 12,375   |

**Tableau 4-3**  
**Témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA en matière de taux de rendement**

| <b>Essai :</b>                                       | <b>Rendement exigé par les investisseurs</b> | <b>Rajustement pour services publics à plus faible risque</b> | <b>Résultats d'essais normalisés</b> | <b>Rendement exigé pour services publics à faible risque</b> |
|--|--|---|--------------------------------------|--|
|  | (%)  | (%)   | (%)                                  | (%)  |
| Gains comparables                                    | s.o.   | s.o.  | s.o.                                 | s.o.   |
| Flux monétaire actualisé                             | 9,6  | s.o.  | s.o.                                 | 9,6  |
| Prime de capital-risque                              | 9,5-10,0                                     | s.o.  | s.o.                                 | 9,5-10   |
| Rajustement pour «réserve»                           |  |   |                                      | 0,50   |
| <b>Taux de rendement recommandé pour TransCanada</b> |  |   |                                      | 10-10,5  |

#### 4.5.1.2 Témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA

Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA s'est fié principalement à la méthode de la prime de capital-risque pour arriver au taux de rendement sur le capital-actions ordinaire qu'il a recommandé pour TransCanada. Il a inclus, dans son témoignage, une analyse du FMA des services publics du Canada pour appuyer les constatations de l'analyse des primes de capital-risque. Pour ce qui est de l'essai des gains comparables, il était d'avis que le concept des gains comparables n'est pas nécessairement lié à celui d'un taux de rendement juste. Il croyait également que le calcul des gains

comparables (fondé sur les données comptables) fournit des résultats qui sont difficiles à comparer de façon significative entre les sociétés et dans le temps.

### **Essai du FMA**

D'après l'analyse du FMA des services publics du Canada, effectuée par le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, le rendement actuel sur les dividendes pour les services publics était de 5,6 % et le taux de croissance possible des dividendes, de 4,0 %. Combinés, ces pourcentages donnaient 9,6 % comme taux de rendement exigé par les investisseurs sur le capital-actions ordinaire des services publics du Canada.

### **Essai de la prime du capital-risque**

Selon le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, la prime de capital-risque se définit comme étant le taux de rendement différentiel possible que les investisseurs exigent pour acquérir des actions plutôt que des titres à revenu fixe, comme des obligations ou d'autres titres de créance. Il affirme que la prime de capital-risque a été réduite au cours des deux dernières décennies par deux changements fondamentaux qui sont survenus dans le milieu économique et financier. Tout d'abord, les risques associés aux investissements dans les obligations à long terme et les actions ordinaires des services publics ont changé. Ensuite, différents changements apportés à l'impôt sur le revenu ont eu un effet sur la prime qui est nécessaire pour intéresser les investisseurs aux placements de capital-actions ordinaire plutôt que d'obligations à long terme.

Il a fait l'estimation des primes de capital-risque pour trois différents groupes de sociétés, soit le marché canadien du capital-actions ordinaire dans son ensemble, des sociétés à faible risque autre que des services publics et les services publics les plus stables. Dans le premier cas, selon lui, la prime de capital-risque exigée par les investisseurs était d'au plus 4,5 %. Il est arrivé à ce pourcentage en se fondant sur les résultats de cinq études différentes sur les taux de rendement qui auraient pu être obtenus entre 1920 et 1992 pour des placements dans des portefeuilles composés d'actions ordinaires et dans des obligations à long terme au Canada.

Dans le deuxième cas, cinq différents moyens d'évaluation du risque ont été appliqués à un portefeuille boursier à des fins de comparaison. Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA s'est fondé sur cette comparaison et a estimé que le risque associé au groupe de sociétés à faible risque autre que des services publics correspondait à 66 % de celui du marché du capital-actions ordinaire dans son ensemble, ce qui donne une prime d'environ 3,0 %.

Dans le troisième cas, le témoin-expert s'est fié à une comparaison semblable et a conclu que le risque des services publics les plus stables correspond à au plus 50 % de celui du marché dans son ensemble, soit une prime maximale de 2,25 %.

Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA prévoit que le rendement sur les obligations à long terme du gouvernement du Canada pour l'année d'essai 1994 sera de 7,25 à 7,75%. Si l'on combine ces pourcentages à une prime de capital-risque de 2,25 %, on obtient une fourchette de taux de rendement exigé sur le capital-actions ordinaire de 9,5 à 10,0 % pour les services publics les plus stables. Pour calculer un taux de rendement juste pour les investisseurs en capital-actions ordinaire de TransCanada, le témoin-expert a ajouté 50 points de base, comme «réserve», au taux de rendement sur le capital-actions ordinaire exigé pour les services publics les plus stables. Par conséquent, le taux de rendement juste sur le capital-actions ordinaire pour TransCanada se situe entre 10,0 et 10,5 %.

En résumé, le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA a recommandé un taux de 10,0 à 10,5 % comme taux de rendement juste sur le capital-actions ordinaire pour TransCanada pour l'année d'essai 1994.

### *Opinions de l'Office*

L'Office est d'avis que, étant donné les conditions actuelles des marchés financiers, on ne peut se fier aux résultats de l'essai du FMA ou de celui des gains comparables. Par conséquent, l'Office n'en a peu ou pas tenu compte pour prendre une décision.

L'Office est toutefois d'avis que ces essais pourraient être utiles en d'autres circonstances économiques.

L'Office est d'avis que l'essai de la prime du capital-risque a été le principal moyen d'évaluer les rendements exigés par les investisseurs dans le cas présent. L'Office constate également que, même si tous les témoins-experts acceptent la validité d'un essai particulier, comme celui de la prime de capital-risque, il arrive qu'ils ne s'entendent pas au sujet des éléments de la méthode à suivre, et les résultats obtenus sont habituellement différents. L'Office reconnaît que des désaccords sont sans doute inévitables. Toutefois, les parties devraient prendre note qu'un essai n'est vraiment utile que si les experts s'entendent à propos des éléments fondamentaux de la méthode à suivre.

Aux fins de l'utilisation de l'essai de la prime de capital-risque, l'Office convient avec les témoins-experts qui ont participé à l'audience que la fourchette de 7,25 à 7,75 % est convenable pour ce qui est du rendement sur les obligations à long terme du gouvernement du Canada pour l'année d'essai 1994.

Les primes de capital-risque pour le marché variaient de 4,5 %, selon le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA, à 5,0 %, selon les témoins-experts de TransCanada en matière de taux de rendement. L'Office a établi à sa satisfaction que cette fourchette constitue une estimation convenable de la prime de capital-risque pour ce qui est du marché actuel au Canada.

L'essai de la prime de capital-risque doit se terminer par l'ajustement de la prime du capital-risque du marché par rapport au risque moins élevé que présente TransCanada si l'on tient compte de l'ensemble du marché. Le témoin-expert de l'ACPP et de la CCPA a estimé la prime de capital-risque de TransCanada à environ 2,25 %, soit environ 50 % de celle de l'ensemble du marché, contre 3,5 % (66 % de celle du marché) d'après les témoins-experts de TransCanada en matière de taux de rendement.

L'Office est d'avis que, d'après la preuve sur le risque commercial présentée pendant l'audience et les facteurs de risque utilisés par tous les témoins-experts pour ce qui est d'autres services publics relativement stables, TransCanada présente beaucoup moins de risque que l'ensemble du marché. L'Office est d'avis qu'une prime de capital-risque convenable pour TransCanada se situerait entre 275 et 300 points de base, ce qui laisse un certain flottement par rapport aux risques d'investissement globaux liés à la société.

Finalement, l'Office croit qu'une provision devrait être ajoutée au rendement sur le capital-actions ordinaire autorisé pour TransCanada pour les cas d'imprévus financiers ou des raisons de souplesse. L'Office est d'avis que la provision devrait être d'au plus 50 points de base pour TransCanada.

Étant donné ce qui précède, l'Office est d'avis que 11,25 % est un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire convenable pour TransCanada pour l'année d'essai 1994.

#### Décision

**L'Office approuve un taux de rendement sur le capital-actions ordinaire de 11,25 % pour TransCanada pour l'année d'essai 1994.**

## 4.6 Taux de rendement sur la base des taux

**L'Office approuve un taux de rendement sur la base des taux de 10,60 % pour l'année d'essai 1994. La structure du capital et le taux de rendement global qui ont été approuvés figurent au tableau 4-4.**

**Tableau 4-4  
Structure du capital moyenne présumée et  
taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1994**

|   | Montant<br>(000 \$)          | Structure<br>du capital<br>(%) | Taux<br>du coût<br>(%) | Élément<br>du coût<br>(%) |
|---|------------------------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------|
| Dette consolidée                                  | 3 823 041                    | 58,47                          | 10,81                  | 6,32                      |
| Dette non consolidée                              | 157 274                      | 2,40                           | 7,21                   | 0,17                      |
| Dette totale                                      | 3 980 315                    | 60,87                          |                        | 6,49                      |
| Actions privilégiées                              | 596 640                      | 9,13                           | 8,02                   | 0,73                      |
| Capital-actions ordinaire                         | 1 961 552                    | 30,00                          | 11,25                  | 3,38                      |
| <b>Total de la structure financière</b>           | <b>6 538 507<sup>1</sup></b> | <b>100,00</b>                  |                        |                           |
| <b>Taux de rendement sur la base<br/>des taux</b> |                              |                                |                        | <b>10,60</b>              |

(1) Base des coûts 6 420 719 \$ + UGEC 117 788 \$ = Total de la structure financière 6 538 507 \$

## 4.7 Impôts sur le revenu

### 4.7.1 Calcul de l'impôt sur le revenu exigible

#### Décision

Pour 1994, l'Office a rajusté la provision pour impôt exigible de 92 102 000 \$ à 74 729 119 \$, soit une diminution de 17 372 881 \$, à la suite des décisions a prises par l'Office et exposées dans le chapitre 3 et le présent chapitre au sujet de la base des taux et du taux de rendement sur celle-ci (voir le tableau 4-5).

**Tableau 4-5**  
**Provision pour impôt sur le revenu du service public**  
**approuvée pour l'année d'essai 1994**  
(000 \$)

|   | Selon la<br>demande | Redressée<br>par l'ONÉ | Autorisée<br>par l'ONÉ |
|---|---------------------|------------------------|------------------------|
| Élément du capital-actions  | 287 039             | (23 148)               | 263 891                |
| Dépréciation  | 210 026             | (14)                   | 210 012                |
| Impôt des grandes sociétés - 1994   | 13 655              | (3)                    | 13 652                 |
| Impôt sur les dividendes des actions privilégiées   | 292                 | (10)                   | 282                    |
| Extinction graduelle des impôts reportés  | (25 290)            | -                      | (25 290)               |
| Amortissement non autorisé de l'escompte et de la prime sur la dette et pertes sur les opérations de change | 7 121               | -                      | 7 121                  |
| Dépenses non autorisées   | 3 224               | -                      | 3 224                  |
| Amortissement du coût en capital  | (342 347)           | 63                     | (342 284)              |
| Bénéfices capitalisés   | (3 910)             | 830                    | (3 080)                |
| Dépenses en capital admissibles   | (87)                | -                      | (87)                   |
| Intérêts sur PFUDC  | (8 136)             | (23)                   | (8 159)                |
| Cotisation d'impôt sur le revenu (intérêt)<br>frais financiers afférents aux comptes de report              | (1 739)             | (8)                    | (1 747)                |
| Frais de délivrance   | (6 905)             | -                      | (6 905)                |
| <b>Revenu imposable</b>   | <b>132 943</b>      | <b>(22 313)</b>        | <b>110 630</b>         |
| Impôt à $0,43757 \div (1-0,43757) \times$ revenu imposable  | 103 430             | (17 360)               | 86 070                 |
| Frais de repas et de divertissement non permis<br>en Ontario et au Québec                                   | 15                  | -                      | 15                     |
| Récupération de l'impôt sur les grandes sociétés  | 13 655              | (3)                    | 13 652                 |
| Impôt sur le revenu tiré des dividendes d'actions<br>privilégiées   | 292                 | (10)                   | 282                    |
| Extinction de l'impôt reporté   | (25 290)            | -                      | (25 290)               |
| <b>Provision pour impôt sur le service public</b>   | <b>92 102</b>       | <b>(17 373)</b>        | <b>74 729</b>          |

## Chapitre 5

# Coûts d'exploitation

---

### 5.1 Transport par des tiers

#### 5.1.1 Demandes de service additionnel

Dans le paragraphe 9.3.1 de ses motifs de décision GH-2-87, l'Office avait modifié sa décision antérieure, énoncée dans le paragraphe 7.1.7 des motifs de décision RH-3-86, pour qu'elle se lise comme suit :

"... TransCanada est tenue à l'avenir de demander l'approbation de l'Office avant de chercher à obtenir une modification à ses obligations contractuelles à long terme avec d'autres sociétés pipelinières si les coûts des services de transport assurés en vertu des contrats sont inclus dans les besoins en recettes de TransCanada".

Dans l'ordonnance d'audience RH-4-93, la question de savoir si cette exigence demeurerait pertinente, compte tenu des efforts faits aujourd'hui pour alléger le fardeau en matière de réglementation, a été ajoutée à la liste des questions.

TransCanada ne s'est pas opposée au maintien de l'exigence actuelle. Elle a déclaré pouvoir comprendre que les parties souhaitent surveiller ses obligations contractuelles à long terme auprès de Great Lakes, compte tenu du lien spécial qui existe entre TransCanada et Great Lakes, et de l'ordre de grandeur des coûts de transport de TransCanada par le réseau Great Lakes.

TransCanada a aussi indiqué signaler aux parties intéressées, par l'entremise du Groupe de travail sur les droits, les grands changements qu'elle souhaite apporter à ses obligations contractuelles à long terme liées au transport par des tiers, afin d'obtenir leur appui.

L'ACPP, GMi et Union ont appuyé le maintien de l'exigence.

#### *Opinions de l'Office*

L'Office ne juge plus nécessaire que TransCanada sollicite l'approbation préalable des changements qu'elle souhaite apporter à ses obligations contractuelles à long terme auprès de Great Lakes et de Union. Dans un contexte où les conditions du marché prévalent, l'Office croit que TransCanada doit pouvoir modifier rapidement ses besoins en matière de capacité de transport par ces réseaux. Pour chaque demande visant les droits, l'Office et les parties intéressées ont l'occasion d'évaluer la prudence de tous les changements que TransCanada a apportés à ses obligations contractuelles à long terme auprès de Great Lakes et de Union, l'Office rejetant les coûts qu'elle juge avoir été engagés imprudemment. L'Office s'attend à ce que TransCanada continuera de signaler au Groupe de travail sur les droits les changements qu'elle envisage d'apporter à ses obligations contractuelles.

## Décision

L'Office a décidé de mettre un terme à l'exigence énoncée dans le section 9.3.1 de la décision GH-2-87.

## 5.2 Exploitation, entretien et administration

Pour l'année d'essai 1994, les parties ont entrepris un examen approfondi de la catégorie des dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration (E. E. et A.). Plusieurs questions ont été soulevées et discutées par les parties à cet égard. Le tableau 5-1 ci-dessus montre la ventilation des dépenses d'E. E. et A. de TransCanada, selon la demande et autorisées, imputables au coût du service pour l'année d'essai 1994.

**Tableau 5-1**  
**Dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration**  
**pour l'année d'essai 1994**  
(000 \$)

### Dépenses visées par la demande

|  |                |
|--|----------------|
| Dépenses de transport liées aux salaires           | 40 803         |
| Autres dépenses de transport                       | 64 485         |
| Dépenses sectorielles liées aux salaires           | 36 756         |
| Autres dépenses sectorielles                       | 23 967         |
| Dépenses générales liées aux avantages sociaux     | 20 933         |
| Autres dépenses générales                          | <u>16 244</u>  |
| <br>   |                |
| Total des dépenses d'E. E. et A. demandées         | <u>203 188</u> |
| <br>   |                |
| Redressement global des dépenses d'E. E. et A.     | <u>(2 500)</u> |
| <br>   |                |
| <b>Total des dépenses d'E. E. et A. autorisées</b> | <b>200 688</b> |

Les sections suivantes résument les diverses discussions et les opinions de l'Office, et éclairent le contexte dans lequel l'Office a rendu sa décision sur le niveau de ressources approuvé pour les dépenses d'E. E. et A.

### 5.2.1 Salaires et avantages sociaux

TransCanada a estimé à 77 559 000 \$ les dépenses totales en salaires (salaires réguliers, salaires temporaires et salaires pour heures supplémentaires) pour 1994, imputables au coût du service. Les augmentations attribuables au mérite, à la progression à l'intérieur des échelles salariales, à l'avancement et à d'autres changements sont prévues dans le montant total sollicité pour 1994. Ce montant comprend aussi les fonds prévus pour le Programme d'incitation des gestionnaires et les changements apportés au nombre d'ÉTP, imputables aux opérations réglementées.

TransCanada a estimé à 20 933 000 \$ les dépenses au chapitre des avantages sociaux pour 1994, imputables au coût du service. Ce montant comprend les dépenses relatives aux pensions, aux assurances, au régime d'épargne des employés et à d'autres avantages.

#### **5.2.1.1 Nombre d'équivalents temps plein**

TransCanada a utilisé le concept d'ÉTP pour calculer le nombre net d'employés se consacrant à l'exploitation du service public. Un ÉTP est l'équivalent d'un poste en termes du nombre d'heures de travail, mais il peut aussi être composé d'heures provenant de différents postes. Pour l'année d'essai 1994, TransCanada a estimé à 1 312 le nombre d'ÉTP réguliers, liés à l'exploitation du service public, soit une augmentation de 8 ÉTP par rapport à l'année de base 1992. En ce qui a trait aux employés temporaires, le nombre total d'ÉTP se consacrant à l'exploitation du service public durant l'année d'essai 1994 s'élevait à 193, comparativement à 189 en 1992.

Ontario a soutenu que l'augmentation du nombre de postes temporaires pour l'année d'essai 1994, comparativement aux niveaux approuvés en 1993, était trop élevée compte tenu des niveaux d'activité actuels. Elle a déclaré que le nombre sollicité de postes temporaires devrait être réduit de 31 ÉTP pour inciter TransCanada à être plus efficace et efficiente.

#### **5.2.1.2 Augmentations des salaires sur douze mois**

Dans sa demande de 1994, TransCanada a compris, pour l'ensemble de la société, un facteur d'indexation salariale de 2,4 % pour les augmentations au mérite et de 0,5 % pour l'avancement et la progression à l'intérieur des échelles salariales. Elle a affirmé qu'une telle augmentation était nécessaire pour que les salaires demeurent compétitifs et que les employés soient motivés. L'augmentation au mérite proposée pour 1994 était fondée sur un sondage mené auprès de 237 employeurs par Towers et Perrin durant l'été 1993, et révisé en novembre 1993. Une comparaison était établie avec les sociétés pétrolières et gazières, et celles dont les ventes dépassent un milliard de dollars. L'augmentation finale proposée par TransCanada se situait légèrement en deçà de l'échelle de 2,5 % à 3 % apparaissant dans la version révisée du sondage.

Selon l'ACIG, l'augmentation des salaires était trop élevée et les augmentations globales, y compris un facteur pour l'avancement et la progression dans l'échelle salariale, ne devraient pas dépasser 2,0 %.

L'Ontario jugeait aussi trop élevée l'augmentation proposée par TransCanada; elle a déclaré que l'Office devrait limiter l'augmentation des salaires pour l'année d'essai 1994 à la partie inférieure d'une échelle de 1,0 % à 2,0 %.

#### **5.2.1.3 Calcul d'un montant approprié pour l'année de base**

Le calcul des estimations des salaires pour 1994 reposait sur les coûts réels de l'année de base 1992, redressés en fonction des hausses de personnel approuvées et des augmentations réelles payées par TransCanada en 1993. Ce montant a servi à calculer les besoins en salaires pour l'année d'essai 1994. TransCanada a indiqué que le montant des salaires pour 1993 comprenait une augmentation au mérite de 2,7 % et une provision de 0,5 % pour l'avancement et la progression à l'intérieur de l'échelle. Ces augmentations dépassent le facteur d'indexation global de 2,0 % approuvé pour TransCanada par l'Office dans la décision RH-2-92. TransCanada a déclaré qu'une augmentation de cet ordre était nécessaire en 1993 pour que ses salaires demeurent compétitifs et que ses employés soient motivés. De l'avis de la société, si une telle augmentation n'avait pas été versée en 1993, alors l'augmentation

demandée pour l'année d'essai 1994 aurait été plus élevée que celle proposée afin que les salaires consentis par TransCanada demeurent compétitifs.

L'ACPP a soutenu que la société ne devrait pas être autorisée à utiliser le montant réel des salaires en 1993 pour calculer les besoins en salaires pour l'année d'essai 1994.

Selon l'ACIG, il ne conviendrait pas d'utiliser les montants réels de 1993 comme base de comparaison alors que ces salaires réels ne respectent pas la décision RH-2-92 de l'Office. L'ACIG a aussi suggéré qu'une certaine forme de censure est requise pour signaler à TransCanada que l'Office n'est pas d'accord avec les mesures prises par la société.

L'Ontario s'est dite préoccupée par le fait que la décision prise par TransCanada d'accorder des augmentations plus élevées n'était pas appropriée; elle jugeait que cela créait un précédent important. L'Ontario a suggéré que les actionnaires devraient assumer les coûts plus élevés résultants et que l'Office devrait supprimer tous les montants rejetés lorsqu'il compare les taux de rendement et les dépenses, réels et autorisés.

#### **5.2.1.4 Postes vacants**

TransCanada a estimé à 40 ÉTP le nombre de postes vacants pour l'année d'essai 1994, comparativement au nombre de postes réels vacants en 1992, soit 38 ÉTP, et au nombre de postes vacants approuvé par l'Office en 1993, soit 30 ÉTP.

L'Ontario était préoccupée par le fait que TransCanada utilisait l'augmentation de 10 postes dans le nombre de postes vacants pour l'année d'essai 1994, comparativement au nombre de postes vacants approuvé pour 1993, pour justifier l'ajout de postes réguliers. Pour inciter TransCanada à être plus efficace, l'Ontario a soutenu que l'Office devrait rejeter 5 des nouveaux postes demandés pour l'ensemble de la société, et accepter le nombre de postes vacants plus élevé dans l'année d'essai 1994.

#### **5.2.1.5 Avantages sociaux**

TransCanada a estimé à 20 933 000 \$ le coût total des avantages sociaux imputés au coût du service en 1994. La société a fourni des renseignements comparant les avantages sociaux fournis à ses employés avec ceux assurés par d'autres sociétés pétrolières et gazières, ainsi qu'avec ceux offerts par des sociétés dont les revenus annuels dépassent un milliard de dollars. TransCanada a indiqué que, selon les instructions énoncées dans la décision RH-2-92, ces renseignements ont été préparés à l'aide d'échantillons pratiquement identiques à ceux utilisés pour déterminer son régime de rémunération.

TransCanada a compris le plein coût d'un plan d'épargne non contributif des employés dans ses estimations des coûts de 1994 parce qu'elle a demandé à l'Office de revoir les raisons qui l'ont incité à rejeter une partie de ces coûts dans sa décision RH-2-92. Dans la plaidoirie finale, la société a réitéré sa position selon laquelle les actions du plan d'épargne des employés sont achetées sur le marché libre et ne constituent donc pas des actions de trésorerie. Ainsi, le capital-actions de TransCanada demeure inchangé, et les payeurs de droits ne fournissent donc ni le capital ni le rendement à cet égard.

Bien que l'ACIG n'ait pas mentionné comme tel le plan d'épargne des employés, elle a demandé que l'Office utilise les montants autorisés en 1993 pour les salaires et les avantages sociaux comme repères pour déterminer le caractère raisonnable des besoins de TransCanada en 1994.

L'Ontario a soutenu que TransCanada n'a pas utilisé un échantillonnage approprié de sociétés dans sa comparaison des avantages sociaux; elle a incité l'Office à confirmer sa décision RH-2-92, soit de limiter à 2,5 % des salaires le montant autorisé pour les contributions au plan d'épargne des employés, imputable aux droits, plutôt que les 5 % engagés par TransCanada.

#### **5.2.1.6 Attribution des avantages sociaux aux opérations non réglementées**

TransCanada a calculé le montant des avantages sociaux qui doit être imputé aux opérations non réglementées à l'aide d'un taux composé de 27,1 % des salaires.

L'Ontario a demandé des précisions sur les écarts entre le coût réel des avantages sociaux offerts aux employés réguliers et ceux offerts aux employés temporaires. Les réponses de TransCanada ont indiqué que l'écart était important. Les calculs de TransCanada ont confirmé que, si des taux séparés étaient utilisés, le taux serait de 29,3 % pour les employés réguliers et de 6 % pour les employés temporaires. L'Ontario a soutenu que, lorsque les avantages sociaux sont imputés aux opérations non réglementées, les coûts en sont sous-estimés, et que l'utilisation de deux taux aboutirait à une réduction dans les montants imputés à la composante réglementée du coût du service.

### **5.2.2 Autres postes de dépense**

TransCanada a estimé à 104 696 000 \$ les dépenses non salariales dans son budget d'E. E. et A pour l'année d'essai 1994.

#### **5.2.2.1 Facteur d'indexation général**

TransCanada a demandé un facteur d'indexation général de 1,9 % pour l'année d'essai 1994 pour tenir compte de l'inflation dans les catégories de dépenses qui n'étaient pas touchées par la fluctuation des activités. Cette estimation reposait sur les mises à jour de novembre 1993, publiées par Consensus Forecasts, reposant sur 19 prévisions différentes provenant de diverses institutions canadiennes.

L'ACIG et GMi n'ont pas mis en doute le taux proposé par TransCanada, mais elles ont suggéré que l'Office approuve un montant global pour les dépenses d'E. E. et A. plutôt que d'examiner en détail les dépenses engagées par TransCanada. Selon l'ACIG, ce montant global pourrait être calculé comme produit secondaire d'un examen des principaux facteurs touchant les opérations de TransCanada et une analyse plus détaillée de certains secteurs de dépenses.

L'ACPP et l'Ontario n'ont pas présenté de commentaires sur le concept d'un montant global pour les dépenses d'E. E. et A, mais elles ont suggéré que l'Office continue d'examiner les dépenses engagées par TransCanada pour en évaluer le caractère raisonnable.

L'ACPP et l'Ontario n'ont pas présenté de commentaires sur le concept d'un montant global pour les dépenses d'E. E. et A, mais elles ont suggéré que l'Office continue d'examiner les dépenses engagées par TransCanada pour en évaluer le caractère raisonnable.

#### **5.2.2.2 Dons**

TransCanada a demandé à l'Office qu'un montant de 1 782 000 \$ en dons de charité soit compris dans le coût du service. Ce montant était calculé selon la formule utilisée au cours des années précédentes, soit 1/2 de 1 % des revenus moyens du service public avant imposition pour trois années consécutives, y compris l'année de prévision. TransCanada a indiqué dans sa preuve que les dons de charité

devraient être financés par les payeurs de droits, puisque ces dons constituent un coût prudent d'interaction avec les diverses communautés du pays, là où la société fait affaire.

L'ACPP a soutenu qu'elle ne s'opposait pas à ce que TransCanada fasse des dons de charité, mais elle était d'avis que, parce que les payeurs de droits n'exercent pas de contrôle sur la destination des dons, ces dépenses ne devraient pas être imputées au coût du service. L'ACPP a aussi indiqué qu'il existe des précédents de rejet, par des tribunaux de réglementation au Canada et aux États-Unis, des dons de charité.

L'Ontario est d'avis que les actionnaires de TransCanada ont tiré avantage des dons de charité faits par la société pipelinière et pour cette raison appuyé la position de l'ACPP, selon laquelle ces dépenses devraient être rejetées. L'Ontario a aussi proposé deux solutions de rechange à un rejet total : les dons de charité pourraient être partagés à 50 % entre les payeurs de droits et les actionnaires, ou encore selon le ratio d'endettement approuvé pour TransCanada, soit 70 % pour les payeurs de droits et 30 % pour les actionnaires.

#### **5.2.2.3 Coûts d'audience**

TransCanada a compris des coûts d'audience de 950 000 \$ dans son coût du service demandé pour l'année d'essai 1994. À son avis, le processus d'audience est un élément essentiel de l'exercice, par l'ONÉ, de son mandat, et ces coûts devraient être assumés par tous les expéditeurs. TransCanada a aussi exprimé des préoccupations à l'effet qu'elle a peu de contrôle sur les coûts des audiences, puisque ces coûts dépendent beaucoup du nombre de questions soulevées et de la durée du contre-interrogatoire.

L'ACPP a suggéré qu'il est injuste pour les payeurs de droits de payer tant les coûts d'audience de TransCanada que leurs propres coûts d'audience. L'ACPP a aussi déclaré que les coûts d'audition de la preuve sur le taux de rendement ou la structure financière sont directement liés aux profits recueillis par les actionnaires de TransCanada; ces derniers devraient donc les assumer. L'ACPP a admis ne pas connaître de précédents de rejet des coûts, mais elle a suggéré qu'une telle mesure pourrait inciter TransCanada à signer un plus grand nombre de règlements hors du cadre du processus d'audience. À l'appui de l'ACPP, l'Ontario a convenu que les actionnaires devraient assumer les coûts d'audience liés au taux de rendement et à la structure financière.

#### **5.2.2.4 Coûts de formation**

TransCanada a augmenté son budget de formation pour toutes les opérations pour l'année d'essai 1994. Elle a indiqué que cette augmentation était nécessaire pour compenser une baisse de formation résultant des exigences de son programme de construction.

Selon l'Ontario, les programmes de formation prévus étaient trop ambitieux puisque la hausse par rapport aux niveaux de 1992 ne correspondait pas à l'augmentation du nombre d'employés permanents et au taux d'inflation durant la même période. L'Ontario a aussi fait cité le rapport annuel de 1992 de TransCanada, qui signalait que la formation offerte aux employés avait beaucoup augmenté en 1992. L'Ontario a soutenu que la hausse des coûts de formation de TransCanada devrait être limitée à l'augmentation du nombre des employés réguliers et à la fluctuation du taux d'inflation soit un rejet d'environ 400 000 \$ des coûts de formation pour l'année d'essai 1994.

### **5.2.2.5 Bureaux de Toronto et Washington**

Comme dans les années précédentes, TransCanada a compris les coûts de maintien de ses bureaux de Washington et de Toronto dans son coût du service pour l'année d'essai 1994.

L'ACPP a soutenu que TransCanada n'a pas fourni de preuve indiquant que les bureaux de Toronto et de Washington étaient nécessaires et profitables aux expéditeurs; ils devraient donc être exclus du coût du service.

Consumers' et Union ont appuyé l'inclusion des dépenses liées au maintien du bureau de Toronto.

### **5.2.2.6 Affiliations**

Le coût du service demandé par TransCanada comprenait une augmentation de 287 000 \$ par rapport à l'année de base de ses frais d'affiliation, surtout en raison de la décision de la société de devenir membre de la ACPRE, à un coût annuel estimatif de 225 000 \$.

L'ACPP a soutenu que TransCanada n'a pas fourni de preuve indiquant que l'affiliation à la ACPRE, à un coût de 225 000 \$, était nécessaire ou qu'elle profiterait aux expéditeurs. Selon l'ACPP, TransCanada doit prouver que cette affiliation est nécessaire, raisonnable et profitable aux expéditeurs avant que la dépense ne puisse être comprise dans le coût du service.

#### ***Opinions de l'Office***

L'Office a noté les positions de TransCanada et des intervenants quant aux divers types de dépenses à comprendre dans le coût du service. L'Office reconnaît les efforts faits par les parties intéressées, dans le cadre de la démarche de calcul actuelle du coût du service, pour assurer que TransCanada est gérée et exploitée efficacement et que les droits demeurent concurrentiels sur le marché nord-américain du gaz naturel. L'Office a aussi noté que la société a choisi, en 1993, de ne pas se conformer à certaines décisions particulières de l'Office, énoncées dans la décision RH-2-92, ce qui rend difficiles les rajustements qui s'ensuivent, surtout si la société a continué de s'écarter des décisions de l'Office quant à des questions particulières.

Selon l'Office, c'est à la société elle-même qu'il incombe, en définitive, de déterminer comment son budget autorisé d'E. E. et A. devrait être ventilé et dépensé pour assurer que le gazoduc est géré et exploité de manière efficace et efficiente, et que les droits demeurent concurrentiels.

Par conséquent, en vue d'inciter la société à adopter des mesures qui rendent ses opérations plus efficaces et efficientes, l'Office approuvera un montant global pour les dépenses d'E. E. et A. à des fins de calcul des droits pour l'année d'essai 1994. Cette approbation est assortie d'obligations de la part de TransCanada. L'Office s'attend à ce que la société exploite son gazoduc en respectant le montant global approuvé, tout en veillant à ce que cette exploitation se déroule d'une manière sûre, fiable, efficiente et sage du point de vue de l'environnement. Nonobstant l'établissement d'un montant global pour les dépenses d'E. E. et A., l'Office continuera de s'attendre à ce que TransCanada, dans ses futures demandes visant les droits, précise ses dépenses avec le même niveau de détail qu'elle fournit actuellement.

Lorsqu'il évaluera les besoins de la société, l'Office s'arrêtera beaucoup plus à l'examen des dépenses réelles de TransCanada durant l'année de base et à ses prévisions pour l'année actuelle pour calculer un montant global approprié pour l'année d'essai. Dans ce contexte, l'Office pourrait soumettre à un examen approfondi certaines dépenses de TransCanada, choisies au hasard, et la société devra donc être prête à justifier toutes les dépenses visées par la demande, et ne pas se contenter de fonder ses explications seulement sur la base d'une augmentation générale par rapport aux dépenses de l'année précédente.

Compte tenu du fait que le premier semestre de l'année d'essai 1994 est achevé, l'Office a étudié la preuve et les plaidoiries, et il a décidé qu'aux fins de calcul des besoins en recettes de 1994, les dépenses d'E. E. et A. demandées devraient être réduites de 2 500 000 \$; le montant approuvé serait alors de 200 688 000 \$. Dans son calcul d'un montant approprié, l'Office a admis le caractère général d'une telle démarche, mais il a décidé qu'une réduction de cet ordre serait faisable, qu'elle exigerait seulement des efforts raisonnables de TransCanada et qu'elle rendrait les opérations de la société plus efficaces.

Les facteurs suivants ont été pris en compte dans le calcul du montant approprié pour les dépenses prévues d'exploitation et d'entretien.

Selon l'Office, le nombre d'ÉTP réguliers et temporaires se consacrant à l'exploitation du pipeline pour l'année d'essai 1994 est raisonnable compte tenu du niveau d'activité prévu par la société en 1994.

Dans le contexte économique actuel, l'Office juge élevées les augmentations salariales proposées pour l'année d'essai 1994, soit 2,4 % pour le mérite et de 0,5 % pour l'avancement et la progression dans l'échelle. Selon l'Office, une augmentation globale de 2,0 % conviendrait mieux et n'affecterait pas l'aptitude de la société à retenir ses employés ou à recruter.

En raison des renseignements additionnels fournis par TransCanada sur l'achat d'actions pour le plan d'épargne des employés, l'Office est convaincu que, dans la mesure où le capital de la société est concerné, les payeurs de droits ne fournissent pas à la fois le capital et le rendement. Ainsi, la réduction globale dans les dépenses d'E. E. et A. ne comprend pas de facteurs liés au plan d'épargne des employés.

L'Office a examiné la preuve sur l'utilisation d'un taux unique composé pour l'imputation des avantages sociaux aux opérations non réglementées; il juge que cette méthode ne rend pas compte adéquatement du montant imputé aux opérations non réglementées. Ainsi, les frais liés aux opérations réglementées sont surestimés. Du point de vue de l'Office, il conviendrait mieux que TransCanada établisse, en matière d'avantages sociaux, des taux distincts pour les employés réguliers et pour les employés temporaires. L'Office reconnaît aussi que l'utilisation de taux distincts pour le calcul des avantages capitalisés des employés réguliers et des employés temporaires aura un effet opposé, c.-à-d. qu'il augmentera le coût du service. Il a donc tenu compte de ce facteur dans la réduction globale dans les dépenses d'E. E. et A..

L'Office juge raisonnable le taux d'indexation général utilisé par TransCanada pour les autres dépenses d'exploitation et d'entretien, d'après le taux d'inflation prévu pour 1994.

L'Office a examiné la question à savoir si TransCanada devrait être autorisée à recouvrer dans son coût du service les coûts d'audience liés aux questions financières. Après avoir examiné la preuve et la plaidoirie, l'Office est d'avis que les coûts d'audience représentent une dépense bien fondée relativement aux opérations de la société pipelinère et qu'il ne conviendrait pas de s'écarter de la politique établie, qui est de permettre à la société de les recouvrer.

Tenant compte de l'ensemble de la preuve présentée au cours de l'audience et des conditions économiques générales dans lesquelles évolue la société, l'Office a décidé qu'une réduction générale des dépenses d'E. E. et A. visées par la demande de TransCanada est justifiée afin de restreindre les dépenses et d'accroître l'efficacité là où c'est possible.

Aux fins de calcul des droits, l'Office a réparti proportionnellement la réduction de 2 500 000 \$ entre les dépenses de transport, sectorielles et générales. Cette décision ne devrait pas empêcher TransCanada de déterminer comment son budget d'E. E. et A. devrait être dépensé.

Pour en arriver à cette conclusion, l'Office est d'avis que l'approbation d'un montant global pour les dépenses d'E. E. et A. oblige TransCanada à veiller à ce que les composantes de son coût du service, y compris les coûts d'audience, sont engagés prudemment et qu'elles sont conformes aux principes d'efficacité et d'efficience.

### **Décision**

**Aux fins de calcul des droits, l'Office approuve un montant de 200 688 000 \$ pour les dépenses d'E. E. et A. pour l'année d'essai 1994.**

## **5.3 Inclusion des renseignements liés à l'année actuelle dans les futures demandes visant les droits**

Les exigences de dépôt relatives aux demandes présentées par TransCanada en matière de droits sont énoncées dans les Règles de l'ONÉ. Selon la partie V des Règles, une demande doit comprendre un état du coût total du service du demandeur indiquant les montants comptables pour l'année de base, les redressements totaux et les montants envisagés pour l'année d'essai pour les composantes des coûts. TransCanada a déposé sa demande visant les droits de 1994 conformément aux Règles de l'ONÉ.

Pour déterminer le caractère approprié des composantes des coûts de TransCanada, il faut avant tout mener une analyse des écarts. Toutefois, l'analyse des écarts des composantes des coûts de TransCanada est compliquée outre mesure parce que les renseignements sur les «redressements totaux» comprennent les redressements apportés à l'année de base pour calculer le montant approprié pour l'année actuelle, un autre redressement pour calculer les prévisions des dépenses pour l'année actuelle

et un redressement final pour les prévisions pour l'année actuelle afin de calculer les prévisions relatives à l'année d'essai.

TransCanada a déclaré qu'elle serait disposée à déposer des prévisions pour l'année actuelle à l'appui de la demande de l'année suivante, sous réserve que l'année actuelle devienne l'année de base.

TransCanada a fondé sa position sur deux considérations principales, à savoir la disponibilité des ressources administratives pour fournir des comparaisons détaillées de l'année de base avec l'année actuelle et l'année d'essai, et le fait qu'elle croit que des comparaisons détaillées portant sur plusieurs années ne sont pas nécessaires à l'appui de l'année d'essai.

L'ACIG a soutenu que les dépenses seraient plus faciles à évaluer si les renseignements compris dans la demande comportaient des prévisions pour l'année d'essai par rapport aux estimations pour l'année actuelle et aux montants pour l'année de base. Toujours selon l'ACIG, la CÉO exige que des montants relatifs aux années historique, actuelle et de prévision figurent au nombre des renseignements à déposer avant l'audience à l'appui des demandes visant les droits. Selon l'ACIG, cette démarche aboutit à une discussion mieux orientée du montant total de coûts réclamés.

### *Opinions de l'Office*

L'Office reconnaît la difficulté inhérente qu'il y a à analyser les renseignements fournis par TransCanada en matière de dépenses sans que les renseignements liés aux prévisions pour l'année actuelle soient clairement identifiés. Selon l'Office, il serait plus facile de déterminer le caractère approprié des dépenses de l'année d'essai si TransCanada était tenue, lorsqu'elle présente une demande visant des droits, de déposer des prévisions pour l'année actuelle en sus des renseignements pour l'année de base.

### **Décision**

**L'Office ordonne à TransCanada qu'elle dépose, dans le cadre de ses futures demandes visant des droits, des prévisions pour l'année actuelle (c.-à-d. les montants annuels fondés sur des données réelles cumulatives plus une estimation pour le reste de l'année) en sus des renseignements pour l'année de base à l'appui des montants prévus pour l'année d'essai.**

## Chapitre 6

# Comptes de report

---

### 6.1 Comptes de report - critère du caractère significatif

Dans les motifs de décision RH-2-92, l'Office a indiqué que, pour déterminer le caractère approprié des comptes de reports individuels, il tient compte, entre autres choses, du caractère significatif de l'écart potentiel entre les coûts et les recettes par rapport aux gains de TransCanada.

TransCanada a déclaré tenir compte de ce critère lorsqu'elle décide de demander un nouveau compte de report ou de continuer d'utiliser les comptes de report existants.

#### *Opinions de l'Office*

L'Office considère que, dans l'examen continu des comptes de report individuels, il doit tenir compte du solde éventuel des comptes de report. Pour déterminer si un compte de report proposé est acceptable et si un compte de report existant doit être maintenu, trois critères sont appliqués, soit l'absence de contrôle sur le niveau des coûts et des revenus, l'inaptitude à prévoir de façon raisonnable le niveau des coûts et des revenus, et le caractère significatif des soldes éventuels des comptes de report des coûts et des revenus.

#### **Décision**

**L'Office ne tentera pas à l'heure actuelle de limiter la définition de caractère significatif, mais il examinera comment le mieux appliquer ce critère, cas par cas, à mesure que la création ou le maintien des comptes de report sont demandés.**

### 6.2 Compte de report de la dette non consolidée

En 1993, TransCanada a indiqué que le montant des gains en trop par rapport au solde de la dette non consolidée atteignait environ 1,6 million de dollars avant imposition.

L'ACPP et la CCPA étaient d'avis qu'un compte de report devrait être établi pour y enregistrer les écarts entre le taux prévu de la dette non consolidée et le taux réel engagé relativement aux soldes de la dette non consolidée. Elles ont soutenu qu'un compte de report était approprié parce que les écarts dans les taux de la dette non consolidée ne sont pas prévisibles, qu'ils échappent au contrôle de TransCanada et que le montant de gains en trop de 1993 par rapport au solde de la dette non consolidée était important.

TransCanada a déclaré s'opposer à la création d'un tel compte de report en s'appuyant sur le principe général de réglementation selon lequel la composante non consolidée, représentée par les biens

immobilisés à long terme, est financée par le taux de la dette à long terme. La méthode actuelle, qui repose sur des taux à court et à long termes, représente déjà une concession.

### *Opinions de l'Office*

Lorsqu'il a déterminé s'il convenait de créer un compte de report pour la dette non consolidée, l'Office a conclu que deux de ses trois critères n'avaient pas été établis (soit l'inaptitude à prévoir de façon raisonnable le niveau des coûts pour un certain nombre d'années antérieures, et le caractère significatif de l'écart éventuel du solde du compte de report des coûts).

L'Office note que TransCanada a gagné en trop environ 1,6 million de dollars sur ses soldes de la dette non consolidée en 1993. Pris isolément pour une année, ce montant pourrait être considéré significatif, mais l'Office ne croit pas que TransCanada a toujours gagné des sommes en trop de cet ordre. Il n'est donc pas convaincu que la création d'un compte de report pour la dette non consolidée est justifiée en ce moment.

### **Décision**

**L'Office rejette la demande de créer d'un compte de report pour la dette non consolidée.**

## **6.3 Accusations en matière d'environnement : projet de doublement North Bay de 1991**

Des accusations ont été portées contre TransCanada en vertu de la *Loi sur les pêches du Canada*, de la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario* et de la *Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario*. Elles sont liées au projet de doublement North Bay de 1991 et la société est accusée d'avoir déversé des sédiments dans l'eau. Les accusations sont actuellement à diverses étapes de litige.

Selon TransCanada, il conviendrait de capitaliser tous les coûts, y compris les amendes, liés à ces accusations puisque ces mesures découlent des activités de construction.

L'ACPP et la CCPA ont soutenu que les frais légaux, si la société est reconnue non coupable, devraient être passés en charges et recouvrés auprès des payeurs de droits. Si la société est reconnue coupable, les frais légaux ne devraient pas être recouvrés.

Selon l'Ontario, si la société est reconnue coupable et doit payer des amendes, les actionnaires de TransCanada devraient assumer les amendes et les frais légaux. Une partie des frais légaux pourrait être recouvrée auprès des payeurs de droits.

Centra Ontario a proposé que ces coûts (soit les amendes, les frais légaux) soient revus individuellement, qu'ils soient clairement identifiés et que toutes les circonstances soient examinées dans le cadre d'une audience sur les droits avant qu'ils ne soient recouvrés dans la base des taux ou

comme dépenses d'exploitation. Les coûts compris dans les besoins en recettes pour 1994 devraient être supprimés et inscrits dans un compte de report.

Union a déclaré que TransCanada devrait être autorisée à recouvrer les frais légaux si elle est acquittée des accusations environnementales. En ce qui a trait aux amendes et aux coûts connexes découlant d'une condamnation pour infractions environnementales, Union était d'avis que TransCanada devrait être autorisée seulement à recouvrer les coûts pour lesquels l'Office est convaincu que TransCanada a agi de la façon la plus prudente et responsable possible.

### *Opinions de l'Office*

Selon l'Office, il est prématuré de déterminer le caractère pertinent du recouvrement, par TransCanada, des coûts liés aux accusations en matière d'environnement liées au projet North Bay de 1991. Ainsi, de l'avis de l'Office, un compte de report devrait être créé pour y verser tous les coûts légaux et connexes engagés en raison des accusations portées contre TransCanada. L'Office admet que les besoins en recettes pour 1994 peuvent comprendre des sommes liées à cette question et il juge approprié que ces sommes soient inscrites dans ce compte de report et bien identifiées de sorte qu'il en soit tenu compte lorsque l'affectation finale du compte de report sera décidée.

### **Décision**

**L'Office ordonne à TransCanada d'établir un compte de report pour y inscrire tous les coûts légaux et connexes qui correspondent aux accusations en matière d'environnement liées au projet de doublement North Bay de 1991. L'Office ordonne aussi que toutes les sommes qui ont été comprises dans les besoins en recettes sollicités pour 1994 soient clairement identifiées et inscrites dans ce compte de report.**

## **6.4 Compte de report des installations de transport en service**

L'Office a établi ce compte de report en 1990, de façon temporaire, pour tenir compte des écarts dans les ajouts réels et les ajouts approuvés à la base des taux en période de forte construction.

TransCanada inscrit dans ce compte de report l'écart conceptuel du coût de service provenant des ajouts réels à la base des taux qui diffèrent en date et en coût de ceux approuvés dans l'année d'essai. On y comprend les écarts importants des dépenses approuvées de dépréciation, de rendement et d'impôts sur le revenu.

En premier lieu, TransCanada a demandé le maintien du compte de report, mais elle a par la suite décidé de retirer sa demande parce qu'elle est d'avis que le compte n'est plus nécessaire.

### *Opinions de l'Office*

L'Office est d'avis que le but dans lequel le compte de report avait été établi n'est plus pertinent et il convient avec TransCanada de supprimer ce compte.

### **Décision**

**L'Office ordonne à TransCanada de supprimer le compte de report des installations de transport en service.**

## **6.5 Compte de report des coûts fixes des frais liés au produit de Great Lakes**

Le but premier de ce compte de report était d'y inscrire les écarts entre les coûts fixes prévus, payés dans les frais liés au produit, et les coûts fixes réels, payés dans les frais liés au produit.

TransCanada a indiqué que la conception des taux VFL a été mise en oeuvre sur le réseau Great Lakes à partir du 1<sup>er</sup> avril 1993. La totalité des coûts fixes a ainsi été recouvrée dans la composante des frais liés à la demande du taux. TransCanada a déclaré qu'elle demandait le maintien du compte parce que la conception des taux à long terme sur le réseau Great Lakes demeure incertaine. Cette incertitude était fondée en partie sur des préoccupations signalées dans les journaux concernant les effets, sur les clients plus petits, de la conception des taux VFL. En outre, TransCanada a déclaré que la FERC avait exprimé des réserves quant à la conception des taux VFL et indiqué que cet aspect pourrait être réétudié dans les futures audiences sur les taux.

### *Opinions de l'Office*

L'Office juge ténus les motifs invoqués par TransCanada pour justifier le maintien du compte de report.

L'Office est d'avis qu'en raison de la mise en oeuvre de la conception des taux VFL sur le réseau Great Lakes à partir du 1<sup>er</sup> avril 1993, il n'est pas nécessaire de maintenir ce compte de report pour l'année d'essai 1994.

### **Décision**

**L'Office rejette la demande de TransCanada visant le maintien du compte de report sur les coûts fixes des frais liés au produit de Great Lakes.**

## **6.6 Autres comptes de report**

TransCanada a sollicité le maintien d'un certain nombre de comptes de report pour l'année d'essai 1994.

TransCanada a proposé de supprimer le compte de report des coûts liés au gaz et au prix d'achat pour l'année d'essai 1994.

### **Décision**

**L'Office approuve le maintien des comptes de report suivants pour l'année d'essai 1994 :**

- Great Lakes - taux**
- Great Lakes - échange**
- Great Lakes - remboursement**
- Great Lakes - demande**
- Union - taux**
- Union - demande**
- Union - produit**
- Gazoduc Trans Québec & Maritimes Inc. - droits**
- Recettes liées à la demande**
- Nouvelle cotisation de l'impôt sur le revenu**
- Taxes municipales**
- Futurs changements législatifs pour diverses taxes**
- Écarts d'ACC sur les compresseurs**
- Combustible de compression**
- Service de la dette**

**En outre, l'Office approuve la suppression du compte de report sur les coûts liés au gaz et au prix d'achat.**

## **6.7 Recettes excédentaires de l'année d'essai**

TransCanada a demandé un compte de report pour y inscrire l'écart résultant du besoin d'imposer des droits provisoirement jusqu'à ce que les droits définitifs pour l'année d'essai soient déterminés.

### ***Opinions de l'Office***

L'Office a décidé que des droits provisoires se traduiraient par des recettes excédentaires pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 1994. Le calcul de l'excédent fait par l'Office se reflète dans les besoins en recettes pour l'année d'essai 1994, qui portent sur la période de six mois allant du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1994.

Puisque l'excédent réel ne peut être calculé jusqu'à ce que les volumes réels pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 1994 soient connus, il est raisonnable de

reporter les écarts par rapport aux estimations de l'Office. Cela est conforme aux méthodes adoptées par l'Office dans le passé.

**Décision**

**L'Office approuve un compte de report où seront inscrits les écarts entre le redressement des recettes réelles pour la période provisoire et les montants estimés par l'Office.**

## Chapitre 7

# Rajustement des recettes provisoires

---

### 7.1 Recettes excédentaires de 1994

Les recettes excédentaires estimatives pour l'année d'essai 1994 sont de 1 682 373 \$ pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 1994. Cette somme représente la différence entre les recettes de transport projetées pendant la période d'application des droits provisoires et les besoins en recettes approuvés pour l'année d'essai (voir le tableau 7-1). La décision de l'Office touchant l'inscription de l'écart des recettes dans un compte de report pour la période provisoire de 1994 est énoncée dans la section 6.7.

**Tableau 7-1**  
**Calcul par l'ONÉ des recettes excédentaires**  
**pour l'année d'essai 1994**

|  |                      |
|--|----------------------|
| Recettes tirées du transport d'après les droits provisoires  | 1 642 189 500        |
| Recettes diverses d'après les droits provisoires   | <u>(47 133 600)</u>  |
| Recettes tirées du transport, rajustées, d'après les droits provisoires                            | 1 595 055 900        |
| Besoins en recettes approuvés pour 1994<br>(exclusion faite des recettes diverses)                 | <u>1 591 691 154</u> |
| Recettes excédentaires pour 1994   | 3 364 746            |
| <b>Recettes excédentaires pour la période allant<br/>du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 1994</b> | <b>1 682 373</b>     |

### 7.2 Frais financiers

Selon l'Office, le compte de report des recettes excédentaires de l'année d'essai constitue un compte spécial et, par conséquent, les frais financiers devraient être calculés à un taux à court terme. L'Office considère qu'un taux à court terme de 5 % convient.

#### Décision

**L'Office approuve l'utilisation d'un taux à court terme de 5 % pour déterminer les frais financiers pour le compte de report des recettes excédentaires de l'année d'essai.**

### **7.3 Répartition du rajustement des recettes provisoires**

Des frais financiers de 42 613 \$ ont été ajoutés aux recettes excédentaires, ce qui donne un rajustement des recettes provisoires de 1 724 986 \$. Comme les nouveaux droits seront seulement en vigueur pendant six mois (deux trimestres) de l'année d'essai 1994, le montant du rajustement devrait être multiplié par 2 afin que le montant total du rajustement se reflète dans les droits.

#### **Décision**

**Les droits en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1994 ont été fixés d'après la répartition du rajustement des recettes provisoires sur les six derniers mois de l'année d'essai 1994. Aux fins de calcul des droits, le rajustement des recettes provisoires de 1 724 986 \$ a été multiplié par 2 pour refléter la répartition sur six mois de la période d'essai.**

## Chapitre 8

# Conception des droits

---

### 8.1 Prévisions du débit

Les prévisions du débit de TransCanada pour l'année d'essai 1994, mises à jour dans sa révision finale datée du 7 mars 1994, s'élevaient à  $61\,112\,10^6\text{ m}^3$  ( $2\,158\,10^9\text{ pi}^3$ ), dont  $31\,020\,10^6\text{ m}^3$  ( $1\,096\,10^9\text{ pi}^3$ ) à été destiné canadien et  $30\,092\,10^6\text{ m}^3$  ( $1\,062\,10^9\text{ pi}^3$ ) au marché de l'exportation.

Les prévisions de TransCanada demeurent fondées sur les discussions tenues avec ses expéditeurs, les résultats du questionnaire rempli par les expéditeurs, les débits antérieures et son évaluation des marchés desservis par son réseau.

#### Décision

**L'Office accepte les prévisions de débit de TransCanada aux fins de la répartition des coûts et de la conception des droits.**

### 8.2 Calcul des droits pour les détournements dans le cadre du SGO

Durant l'été de 1993, TransCanada et Union ont négocié la prestation de détournements selon le barème des droits liés au SGO. Le 16 septembre 1993, la terminologie provisoire du tarif, ainsi qu'une courte explication des changements proposés, ont été présentés au Groupe de travail sur les droits. Tous les membres ont été priés d'acheminer leurs commentaires ou leurs questions à TransCanada dès que possible.

Dans une lettre envoyée à l'Office le 22 septembre 1993, TransCanada a demandé l'approbation des changements proposés. Elle a proposé que les droits à verser pour les volumes détournés seraient les droits liés à la demande, selon la demande quotidienne équivalente, jusqu'au point de détournement ou la composante liée à la demande des droits du SGO, selon ce qui constitue le montant le plus élevé, plus les droits liés au produit applicables et le ratio du combustible jusqu'au point de détournement, plus les frais liés à la pression de livraison et les ratios du combustible applicables à la pression de livraison. L'Office a approuvé la demande le 7 octobre 1993.

Consumers' a envoyé une lettre à TransCanada, à l'Office et aux autres parties intéressées le 15 octobre 1993, dans laquelle elle s'opposait au calcul des droits applicables aux détournements faits dans le cadre du SGO, tel que précisé dans le barème révisé des droits du SGO. Consumers' n'était pas d'accord avec la méthode de calcul des droits de TransCanada, qui élimine effectivement la différence dans les droits applicables au SGO en cas de détournements. Selon Consumers', cette différence reflète l'avantage que le SGO fournit au réseau de TransCanada et, en réalité, indemnise les expéditeurs du SGO pour le service inférieur qu'ils reçoivent, comparativement au SG. Selon Consumers', un détournement fait dans le cadre du service inférieur que constitue le SGO n'élimine

pas l'avantage accordé à TransCanada ou l'infériorité du SGO et, comme tel, la différence des droits du SGO ne devrait pas être éliminée pour les détournements faits dans le cadre du SGO.

Durant les discussions ultérieures à ce sujet, Consumers', Union et TransCanada se sont entendues sur les changements suivants en ce qui a trait aux détournements dans le cadre du SGO.

- a. Les détournements en aval dans le cadre du SGO seront presque garantis à longueur d'année; la priorité qui s'y rattache sera moins élevée que celle rattachée au SG et aux détournements faits dans le cadre du SG, mais elle sera plus élevée que celle du SI.
- b. Les droits calculés pour les détournements en aval dans le cadre du SGO seront les droits applicables au SG jusqu'au point ou à la zone de détournement, moins la différence complète du SGO, ou les droits applicables au SGO, selon ce qui représente le montant le plus élevé.
- c. Durant l'hiver, les détournements en amont faits dans le cadre du SGO seront garantis, sauf lorsqu'il s'agit des détournements à St. Clair, comme il est noté plus bas.
- d. Les droits calculés pour les détournements en amont dans le cadre du SGO seront les droits applicables au SG jusqu'au point ou à la zone de détournement, moins la différence complète applicable au SGO, ou les droits applicables au SGO, selon ce qui représente le montant le plus élevé.
- e. Durant l'été, les détournements en amont faits dans le cadre du SGO seront presque garantis, comme le sont tous les autres détournements. Les droits calculés seront les mêmes que ceux apparaissant en d) ci-dessus.
- f. Les détournements jusqu'au point St. Clair seront considérés comme presque garantis à longueur d'année, et les droits applicables seront ceux du SGO.

L'ACPP, ProGas et la CCPA ont demandé que la question soit renvoyée au Groupe de travail sur les droits. Selon ces parties, le statu quo devrait prévaloir jusqu'à ce que la nouvelle étude sur le SGO ait été prise en compte.

L'ACIG, GMi, Consumers' et Union ont appuyé la proposition. Selon Consumers', il n'y a rien à gagner en renvoyant le calcul des droits révisé au Groupe de travail sur les droits.

### ***Opinions de l'Office***

La question du calcul approprié des droits applicables aux détournements dans le cadre du SGO avait été ajoutée à la liste des questions de l'audience RH-4-93 afin que l'Office puisse rendre une décision à ce sujet. Les parties ont eu amplement de temps au cours de la présente audience pour examiner le caractère approprié du calcul des droits proposé. L'Office ne juge pas avantageux de renvoyer la question au Groupe de travail sur les droits.

D'après la preuve fournie lors de l'audience, l'Office juge raisonnable le calcul des droits applicables aux détournements faits dans le cadre du SGO. En outre, il est

d'avis que la question des détournements faits dans le cadre du SGO n'est pas liée à l'étude sur le SGO que mène actuellement le Groupe de travail sur les droits.

#### **Décision**

**L'Office approuve le calcul des droits proposés pour les détournements dans le cadre du SGO.**

### **8.3 Droits applicables à la pression de livraison**

Le Groupe de travail sur les droits a consenti unanimement à continuer d'utiliser la méthode de calcul actuelle des droits applicables à la pression de livraison, approuvée par l'Office dans ses motifs de décision RH-2-92, jusqu'à ce que l'Office ou une partie intéressée en demandent l'examen.

#### **Décision**

**L'Office approuve le maintien de la méthode actuelle de calcul des droits applicables à la pression de livraison jusqu'à ce que l'Office ou une partie intéressée en demandent l'examen.**

### **8.4 Droits applicables à la livraison à contre-courant**

Le Groupe de travail sur les droits a préconisé unanimement que TransCanada continue d'utiliser la conception actuelle des droits applicables au service interruptible à contre-courant jusqu'à ce que l'Office ou une partie intéressée en demandent l'examen. Il a aussi déterminé que la conception des dits droits ne constitue pas un précédent aux fins de conception des droits dans l'avenir.

Voici la conception actuelle des droits applicables à la livraison à contre-courant.

Été :       Aucun coût variable ou du combustible. Un droit équivalent aux frais liés à la demande, comprenant 50 % des frais liés à la demande pour un service dans le sens du courant, de point à point, selon un facteur de charge de 100 %.

Hiver :     Aucun coût variable ou du combustible. Un droit équivalent au montant global des frais liés à la demande, pour un service dans le sens du courant, de point à point, selon un facteur de charge de 100 %.

#### **Décision**

**L'Office approuve le maintien de la conception actuelle des droits applicables à la livraison à contre-courant jusqu'à ce que l'Office ou une partie intéressée en demandent l'examen.**

## 8.5 Droits applicables au SI

Le Groupe de travail sur les droits a préconisé unanimement de maintenir la conception des droits applicables au SI et le mécanisme d'enchères pour l'année d'essai 1994. TransCanada a entrepris de présenter un autre examen des volumes, des recettes et du processus d'enchères du SI au Groupe de travail sur les droits après le 31 mars 1994.

Voici la conception des droits actuellement approuvée par l'Office.

Hiver : 31 niveaux de service, par augmentation de 1 % selon un facteur de charge de 110 % à 80 % pour le service garanti.

Été : 26 niveaux de service, par augmentation de 2 % selon un facteur de charge de 140 % à 90 % pour le service garanti.

Il existe deux groupes de service, mensuel et hebdomadaire, entre lesquels la capacité disponible est répartie de façon égale. Les enchères sont faites tous les mois ou toutes les semaines, et le service est réparti entre les enchérisseurs présentant les meilleures offres, jusqu'à épuisement de toute la capacité.

### Décision

**L'Office approuve le maintien de la conception actuelle des droits et le mécanisme de soumissions applicables au SI pour l'année d'essai 1994.**

## 8.6 Droits applicables au SP, au STH et au SGH

Le Groupe de travail sur les droits a préconisé unanimement de réviser la conception des droits applicables au SP, au STH et au SGH, comme suit.

### 8.6.1 Conception des droits applicables au SP

Les droits applicables au SP comprendront les composantes suivantes, et la période d'hiver du SP passera de 166 jours (période actuelle, allant du 1<sup>er</sup> novembre au 15 avril) à 151 jours (du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars):

- a. les droits liés au produit dans la zone particulière où le service est offert;
- b. les droits liés à la demande, calculés selon la demande quotidienne équivalente, vers la zone particulière où le service est offert;
- c. des droits de base comprenant la différence en aval applicable au SGO multipliée par un facteur calculé en divisant les droits liés à la demande dans une zone par les droits liés à la demande dans la zone de l'Est, divisée par un facteur de 0,13 (calculé en divisant 20 jours par 151 jours, soit le nombre de jours pendant lesquels le STH peut être interrompu).

### **8.6.2 Conception des droits applicables au STH**

Les droits applicables au STH comprendront les composantes suivantes, et la période du STH passera de 166 jours (période actuelle) à 151 jours :

- a. les droits liés au produit dans la zone particulière où le service est offert;
- b. les droits liés à la demande, selon la demande quotidienne équivalente, dans la zone particulière où le service est offert, multipliés par un facteur de 0,87 (131 jours divisés par 151 jours);
- c. des droits de base comprenant la différence an aval applicable au SGO, multipliée par un facteur calculé en divisant les droits liés à la demande dans la zone par les droits liés à la demande dans la zone de l'Est.

### **8.6.3 Conception des droits applicables au SGH**

La conception des droits applicables au SGH serait modifiée le cas échéant par les changements apportés à la conception des droits applicables au SP et au STH. Le service serait réparti entre le SP, le STH et le SGH selon la formule suivante :

- a. TransCanada estimerait la capacité disponible pour le SP, le STH et le SGH au plus tard le 15 juin de chaque année;
- b. Le capacité serait disponible pendant tout l'hiver ou pour une période moins longue pendant l'hiver (par ex., de décembre à février). Le cas échéant, une capacité distincte pourrait être disponible pour le SP seulement.
- c. Les expéditeurs présenteraient des enchères pour la capacité disponible durant une saison ouverte, du 2 au 15 juillet chaque année. Pour que le prix du STH et du SGH soit davantage axé sur les conditions du marché, TransCanada a proposé que les clients potentiels présentent aussi des soumissions quant aux droits qu'ils sont disposés à payer pour le STH et le SGH, à l'intérieur d'une gamme préétablie. Les droits iraient des droits applicables au service garanti selon un facteur de charge de 100 % dans la zone particulière jusqu'aux droits approuvés pour le STH et le SGH pour la zone. Aucun mécanisme d'enchères lié au prix n'a été proposé pour le SP à ce moment. Les enchérisseurs retenus seront choisis selon la formule et la priorité suivantes :
  - Le SGH et le STH seront choisis en fonction de l'optimisation des recettes jusqu'à la zone ou aux points de livraison, là où la capacité a été offerte.
  - Les soumissions liées au SP seront choisies en dernier lieu, sauf si TransCanada a décidé qu'une capacité distincte devrait être mise à la disposition des expéditeurs du SP seulement.
  - Dans tous les cases, si les enchères totales pour une période particulière dépassent la capacité disponible, les soumissionnaires retenus seront choisis par tirage.

TransCanada a reçu plusieurs commentaires d'expéditeurs potentiels du SHG; selon ces derniers, le fait que la capacité dans le cadre du SHG change d'année en année créait une incertitude qui ne se reflétait pas dans le prix. TransCanada a donc proposé un mécanisme de 'enchères, pour la capacité liée au SP, au STH et au SGH, pour une période de deux ans plutôt que d'un an si, de l'avis de TransCanada, la capacité était disponible pour deux hivers.

Centra Ontario, Consumers' et Union ont appuyé les propositions de TransCanada.

ProGas et la CCPA avaient des préoccupations quant à la proposition visant à offrir le SHG pour deux hivers. Ils s'inquiétaient que les expéditeurs du SG pourraient ne pas obtenir la capacité voulue si TransCanada prédisait incorrectement la quantité de capacité disponible pour le SHG. Elles ont donc recommandé que la question soit renvoyée au Groupe de travail sur les droits.

### *Opinions de l'Office*

Tout comme la question des détournements liés au SGO, les questions portant sur le SP, le STH et le SGH ont été soumises à l'Office. En ce qui a trait aux questions résolues par le Groupe de travail sur les droits, l'Office juge pertinents les changements proposés. En ce qui a trait à la question d'offrir le SGH pour deux hivers, si TransCanada déterminait qu'il existe une capacité suffisante, l'Office n'était pas convaincu que les expéditeurs du SG pourraient ne pas pouvoir disposer de la capacité voulue.

### **Décision**

**L'Office approuve les changements proposés pour le SP, le STH et le SGH, y compris la proposition d'offrir le SGH pour deux hivers.**

## **8.7 Ratios du combustible**

TransCanada prévoit des ratios mensuels du combustible pour le service de transport vers chaque zone et de points de réception particuliers jusqu'à des points de livraison particuliers. Les expéditeurs fournissent le combustible des compresseurs conformément aux ratios prévus. Tout écart entre les ratios réels et prévus est redressé dans le deuxième mois suivant.

Dans la plaidoirie finale, F&V a déclaré que les besoins en combustible pour compresseurs de TransCanada pour 1993 et ses prévisions pour 1994 ne se situaient pas dans des marges d'erreur acceptables. En outre, elle a soutenu que, durant l'année, les besoins en combustible pour compresseurs fluctuent beaucoup et que les fluctuations ne semblent pas correspondre aux modes quotidiens, hebdomadaires et mensuels, en matière de débit, dans le cadre du SG.

Selon F&V, ce sont les services autres que le SG qui font uniquement ou le plus fluctuer les besoins en combustible pour compresseurs. F&V a donc demandé à l'Office d'établir des ratios mensuels de combustible en fonction de la classification des services.

### *Opinions de l'Office*

Comme cette question n'a pas été soulevée ou discutée durant l'audition de la preuve, l'Office juge difficile d'évaluer les mérites du changement suggéré. Il n'est donc pas convaincu qu'il convient de modifier, à l'heure actuelle, la méthode actuelle de calcul des ratios mensuels du combustible.

### **Décision**

**L'Office rejette la demande visant l'établissement de ratios mensuels du combustible en fonction de la classification des services.**

## Chapitre 9

# Questions tarifaires

---

### 9.1 Politique sur le réacheminement au point d'origine

Durant l'été de 1993, il est arrivé à diverses reprises que des parties demandant un détournement total dans le cadre de leur SG aient vu leur demande rejetée à cause des restrictions de capacité. Lorsque ces expéditeurs ont tenté de faire une nouvelle soumission dans le cadre du SG pour le réacheminement du gaz jusqu'aux points de livraison contractuels après le délai de soumission, elles ont découvert que la capacité à ces points avait déjà été attribuée à d'autres expéditeurs qui avaient demandé la livraison à ces points.

TransCanada a par la suite discuté cette question avec toutes les parties intéressées, lesquelles ont accepté de participer à un projet pilote d'un an qui a commencé le 1<sup>er</sup> février 1994. Dans le cadre du projet pilote, TransCanada acceptera les nouvelles soumissions aux fins de réacheminement au point d'origine dans le cadre d'un détournement sous réserve que les exploitants en aval agissent dans un certain délai. Un expéditeur devrait indiquer la nouvelle soumission aux fins de réacheminement au point d'origine comme mesure d'urgence au moment où il présente sa soumission originale. Selon TransCanada, les procédures adoptées dans le cadre du projet pilote constitueront une amélioration par rapport à la politique actuelle sur les nouvelles soumissions puisque certaines mesures et les délais connexes seront précisés à l'avance.

#### *Opinions de l'Office*

L'Office juge excellent que les parties touchées par cette question se soient entendues sur une solution provisoire. Il s'attend à ce qu'elles suivent le déroulement du projet pilote et que TransCanada l'informe des résultats.

#### **Décision**

**L'Office appuie la mise en oeuvre du projet pilote sur le réacheminement au point d'origine et il demande que TransCanada lui fournisse un rapport détaillé sur les résultats du projet pilote d'ici au 1<sup>er</sup> mars 1995.**

### 9.2 Procédures de mise en file d'attente

TransCanada a proposé d'introduire des frais d'entrée dans la file d'attente pour les demandes visant le SG, le SGO et le STS, équivalents aux frais liés à la demande d'un jour ou à 10 000 \$ selon ce qui représente le montant le moins élevé. TransCanada a indiqué qu'en raison de la facilité d'entrée dans la file d'attente pour la capacité existante aux termes des dispositions actuelles du tarif de transport, elle reçoit des demandes de service spéculatives. Selon TransCanada, le nombre de ces demandes diminuerait et la file d'attente du service de transport serait mieux fondée si de tels frais étaient exigés. TransCanada a proposé que les frais recueillis soient remis, sans intérêt, aux expéditeurs acceptés sous

forme de crédit applicable aux frais liés à la demande du premier mois. Un expéditeur éventuel se verrait rembourser ses frais, sans intérêts, lorsqu'il quitte la file d'attente avant une date limite prédéterminée. Aucun remboursement n'aurait lieu si un expéditeur éventuel ne respecte pas les conditions ou n'accepte pas le service offert. Les frais non remboursés, et les intérêts de ces frais, seraient versés dans un compte de report et remis à tous les payeurs de droits durant l'année d'essai suivante.

TransCanada a aussi proposé de ramener de 60 à 30 jours le temps alloué pour la signature d'un accord précédent. Elle a soutenu que ce changement ne nuirait pas aux expéditeurs éventuels puisqu'elle présente un accord précédent seulement lorsqu'un expéditeur est prêt à le signer.

TransCanada a aussi demandé l'approbation de plusieurs modifications légères de l'énoncé de ses procédures de mise en file d'attente. Elle a entre autres proposé qu'un expéditeur inscrit dans la file d'attente puisse attribuer sa position dans la file d'attente, avec son autorisation écrite préalable, pour des motifs de changement de nom. Une telle démarche serait permise seulement si elle ne nuit pas aux autres expéditeurs de la file d'attente et si le service demeure inchangé. Cette option n'est pas offerte actuellement aux expéditeurs inscrits dans la file d'attente.

Centra Ontario et GMi ont appuyé les changements proposés par TransCanada.

L'ACPP et ProGas ont recommandé que l'Office renvoie les propositions au Groupe de travail sur les droits, qui ne les a pas encore pleinement examinées. L'ACPP a aussi soutenu que l'adoption des changements proposés n'est pas une affaire urgente en ce moment.

L'ACIG, qui appuyait les changements proposés, ne s'opposerait pas à ce qu'ils soient soumis au the Groupe de travail sur les droits.

### *Opinions de l'Office*

L'Office n'est pas convaincu que les dispositions actuelles d'entrée dans la file d'attente et la période de signature d'un accord précédent sont préjudiciables à TransCanada ou à ses expéditeurs. Ainsi l'Office est d'avis que les procédures actuelles de mise en file d'attente ne devraient pas être modifiées pour comprendre l'imposition de frais d'entrée dans la file d'attente, pouvant atteindre 10 000 \$, et la période de signature de l'accord précédent ne devrait pas ramener de 60 à 30 jours.

L'Office juge pertinente la proposition visant à modifier les procédures de mise en file d'attente pour permettre l'attribution d'une position dans la file d'attente aux fins de changement de nom. Toutefois, il préférerait que l'énoncé dans le tarif de transport de TransCanada soit modifié et indique que l'attribution est assujettie à des conditions précises, afin que tous les expéditeurs de la file d'attente connaissent pleinement les conditions aux termes desquelles une attribution serait autorisée.

Selon l'Office, les autres modifications que TransCanada propose d'apporter aux procédures de mise en file d'attente, y compris les dispositions d'attribution de la position dans la file d'attente, sont pertinentes.

## **Décision**

**L'Office approuve les modifications proposées des procédures de mise en file d'attente de TransCanada, sauf en ce qui concerne l'imposition de frais d'entrée dans la file d'attente et la modification de la période de signature d'un accord précédent. TransCanada devra supprimer de ses procédures de mise en file d'attente toute mention de frais d'entrée et toute réduction de la période de signature d'un accord précédent. Elle devra aussi déposer la version modifiée des procédures de mise en file d'attente auprès de l'Office et la signifier à toutes les parties intéressées.**

**L'Office accepte les changements que TransCanada propose d'apporter à son tarif de transport en ce qui a trait à l'attribution des positions dans la file d'attente (section 7.2 des procédures de mise en file d'attente), sous réserve que les conditions dans lesquelles l'attribution d'une position dans la file d'attente est accordée soient clairement énoncées dans le tarif; en particulier, qu'il s'agit d'un changement de nom, sous réserve que la demande de service demeure inchangée et que cela ne nuise pas aux autres expéditeurs de la file d'attente.**

### **9.3 Changement de nom - services de transport**

TransCanada a proposé que les noms des service garanti, interruptible et interruptible à contre-courant soient changés pour refléter la terminologie nord-américaine courante. Le service SG deviendrait le service TG, le service SI deviendrait le service TI et le service SI à contre-courant deviendrait le service TI à contre-courant.

## **Décision**

**L'Office approuve les changements de noms les services de transport.**

### **9.4 Date de paiement des factures de TransCanada**

Dans la plaidoirie finale, F&V a exprimé des préoccupations sur une exigence du tarif de TransCanada. D'après cette exigence, les expéditeurs doivent payer les factures le jour ouvrable précédent la date d'échéance des factures, si cette date tombe un jour férié ou de fin de semaine. F&V a soutenu que le paiement devrait être exigé le jour suivant la date d'échéance des factures.

## ***Opinions de l'Office***

L'Office juge appropriées les dispositions actuelles en matière de paiement et il n'est pas convaincu qu'il serait justifié de modifier le tarif de transport.

## **Décision**

**L'Office rejette la demande de changement de la date d'échéance pour le paiement des factures.**

## **9.5 Transport garanti à court terme**

TransCanada a demandé l'approbation d'un nouveau service de TGCT, dont la durée contractuelle minimale serait d'un mois. Les expéditeurs du TGCT paieraient les mêmes droits liés à la demande et au produit, et ils recevraient la même priorité de service et les mêmes droits de détournement que ceux du SG. Le service ne serait assorti d'aucun droit de renouvellement. Puisqu'il serait à court terme, le TGCT ne serait pas assorti de droits d'attribution. TransCanada a aussi sollicité l'approbation d'un barème de droits et d'un contrat type pour le TGCT.

TransCanada a proposé d'offrir ce service puisqu'elle dispose parfois de petites quantités de capacité excédentaire pendant de courtes périodes, par exemple lorsque la construction d'installations commence avant la date de démarrage du 1<sup>er</sup> novembre, ou que des contrats ne sont pas renouvelés.

L'ACIG, GMi, Centra Ontario et Union ont appuyé l'introduction du TGCT.

ProGas et la CCPA ont exprimé des préoccupations à l'effet que, si TransCanada surestime la capacité disponible pour le TGCT, elle pourrait devoir répartir au prorata la capacité entre le SG et le TGCT. Les deux parties ont demandé que la question soit renvoyée au Groupe de travail sur les droits pour de plus amples discussions.

### ***Opinions de l'Office***

En offrant le TGCT, TransCanada devrait pouvoir utiliser plus efficacement son gazoduc et augmenter ses recettes, ce qui est à l'avantage de tous les expéditeurs des services de transport garanti. L'Office n'est pas convaincu que, si la même priorité est offerte pour le TGCT et le SG, les expéditeurs du SG pourraient ne pas disposer de la capacité nécessaire. L'Office accepte les dispositions proposées, en matière de priorité, de calcul des droits et de détournement, pour le service TGCT.

## **Décision**

**L'Office approuve l'introduction du TGCT, assorti des mêmes dispositions, en matière de priorité, de droits et de droits de détournement, que le SG. L'Office approuve aussi le barème de droits et le contrat type pour le TGCT.**

## 9.6 Frais supplémentaires liés au SGO

Le barème des droits du SGO comprend une clause traitant du calcul des frais supplémentaires liés au SGO. TransCanada peut exiger ces frais si la pleine quantité contractuelle annuelle dans le cadre du SGO n'est pas acceptée selon les offres faites aux expéditeurs du SGO.

Consumers' a fait part à TransCanada de ses préoccupations; selon elle, les procédures énoncées dans le tarif de transport de la société diffèrent des procédures d'exploitation et de facturation courantes réelles. Consumers' était d'accord avec les méthodes utilisées par TransCanada, mais elle a noté que l'énoncé du tarif ne reflétait pas bien les procédures réelles.

D'après les discussions tenues lors des rencontres du Groupe de travail sur les droits, TransCanada a proposé de modifier le barème des droits du SGO pour atténuer les préoccupations de Consumers'. Consumers' a appuyé les changements proposés.

### Décision

**L'Office approuve les changements proposés du barème des droits du SGO.**

## 9.7 Modification de l'énoncé du tarif

TransCanada a proposé d'apporter de légers changements ou corrections dans diverses parties de son tarif de transport. Voici en quoi consistent les changements.

- a. ajout de «contrat du service garanti d'hiver» et de «contrat du SGH» à la liste des services dans la section sur la définition des services des Modalités générales;
- b. réagencement de la section XVI, sur la détermination des livraisons quotidiennes, dans les Modalités générales pour refléter les procédures d'exploitation réelles;
- c. ajout ou modification de points de réception et de livraison dans l'onglet sur les points de réception et de livraison du tarif;
- d. ajout de la phrase suivante à la section 8.1 du barème des droits du SG, «Les contrats peuvent être révisés à la date effective de renouvellement pour refléter l'utilisation du contrat type courant à ce moment.»

### Décision

**L'Office approuve la modification proposée de l'énoncé du tarif.**

## Chapitre 10

# Renouvellements

---

### 10.1 Politique sur les renouvellements

La politique actuelle de TransCanada sur les renouvellements, qui prévoit une durée contractuelle minimale d'un an avec droits de renouvellement sur préavis de six mois, a été approuvée à l'origine par l'Office dans la décision GH-2-87 (juillet 1988). Depuis, la politique est demeurée inchangée. Son examen le plus récent remonte à l'instance GH-5-89.

Selon TransCanada, depuis le dernier examen, le marché du gaz naturel a beaucoup évolué et la déréglementation s'est poursuivie aux É.-U. et au Canada. Depuis la mise en oeuvre de la politique actuelle, le réseau pipelinier de TransCanada s'est beaucoup étendu pour accommoder la demande de capacité pipelinrière sur les marchés existants et nouveaux. Récemment, TransCanada et d'autres parties intéressées ont exprimé des préoccupations au sujet de la pertinence de la politique actuelle. À cet égard, le Groupe de travail sur les droits de 1994 de TransCanada a formé un sous-comité pour examiner la politique actuelle sur les renouvellements. Le sous-comité n'a pu s'entendre sur l'existence d'un problème ou sur des politiques de rechange.

La question devait être examinée à l'origine dans le cadre de l'audience GH-2-93. Toutefois, à la demande de parties intéressées, l'Office en a reporté l'examen à la présente audience.

TransCanada a proposé de modifier son tarif de transport pour tenir compte de ses préoccupations quant à la pertinence de la politique actuelle sur les renouvellements. TransCanada a invoqué plusieurs motifs pour justifier ces modifications, entre autres l'incompatibilité entre la période d'avis de renouvellement et le cycle de planification et de construction, le risque que pose au gazoduc le volume des contrats de transport à court terme, l'accroissement de la concurrence faite par d'autres sources de gaz, l'évolution de la réglementation aux É.-U., le besoin d'harmoniser les politiques canadiennes et américaines, l'augmentation des attributions et des détournements, et le manque d'un profil souple d'expiration des contrats. Les changements proposés seraient applicables aux contrats dont la date d'expiration est le 31 octobre 1994 ou plus tard.

TransCanada a proposé de modifier la politique actuelle sur les renouvellements, avec des périodes d'avis de renouvellement allant de 6 à 18 mois et des frais progressifs allant d'aucun frais si l'avis de renouvellement ou de non-renouvellement est donné 18 mois ou plus à l'avance, jusqu'à des frais équivalents à 3 % des droits annuels liés à la demande si l'avis de renouvellement (frais de renouvellement) ou de non-renouvellement (frais de sortie) est de 6 mois. TransCanada a retenu l'option visant une période de renouvellement de 18 mois sans frais parce qu'elle juge que cette option est la plus compatible avec son cycle de planification et de construction. Si le préavis est de 18 mois, il lui serait beaucoup moins coûteux de modifier ou d'interrompre un agrandissement. Cela lui assurerait aussi assez de temps pour trouver de nouveaux expéditeurs en cas de non-renouvellement. TransCanada a indiqué que le niveau actuel des volumes contractuels à court terme est à peu près le même que celui des dernières années; et qu'elle a pu absorber pleinement la capacité non renouvelée dans ses agrandissements. Toutefois, il pourrait en être vraiment autrement dans l'avenir parce que la durée moyenne des contrats diminue, qu'il n'existe pas de profil souple d'expiration et que les

agrandissements futurs seront d'une moindre envergure. Selon TransCanada, l'augmentation éventuelle du nombre de non-renouvellements, jointe à l'inaptitude à absorber pleinement toute la capacité non renouvelée dans les agrandissements ou à trouver de nouveaux expéditeurs à courte échéance, exposerait la société et ses expéditeurs à un risque plus grand de sous-utilisation du réseau. Selon TransCanada, sa proposition inciterait les expéditeurs à court terme à signaler leurs intentions plus tôt. Les frais de renouvellement ou de sortie résultant de cette proposition seraient crédités à un compte de report et utilisés pour compenser les effets des non-renouvellements sur les droits.

L'ACPP s'est dite préoccupée par le fait que, si la politique actuelle sur les renouvellements accorde aux expéditeurs beaucoup de souplesse, cela pourrait aboutir à un agrandissement inutile du réseau. L'ACPP préférerait une politique plus compatible avec le cycle de planification et de construction de TransCanada. Elle a proposé que la durée contractuelle minimale à laquelle des droits automatiques de renouvellement s'appliquent soit portée à 2 ans et que la période d'avis de renouvellement varie selon que TransCanada se trouve dans un cycle d'agrandissement. L'ACPP a jugé qu'un préavis de 12 mois conviendrait en cycle d'agrandissement. Dans un cycle de non-agrandissement, une période de préavis de renouvellement de 6 mois conviendrait. L'ACPP n'a pas appuyé les frais de renouvellement. Elle a soutenu que la proposition de TransCanada en matière de frais de renouvellement ne convenait pas parce qu'elle n'était pas fondée sur les coûts et qu'elle n'offrait pas les modalités demandées par le marché. L'ACPP a aussi soutenu que la politique actuelle sur les renouvellements n'est pas compatible avec le cycle de planification et de construction de TransCanada, ce qui pourrait aboutir à un suraménagement.

La CCPA partageait les préoccupations exprimées par l'ACPP concernant les possibilités de suraménagement et le désir d'atteindre un équilibre entre les besoins des expéditeurs et ceux du gazoduc. Elle a proposé que la durée contractuelle minimale pour laquelle des droits de renouvellement automatiques s'appliqueraient soit portée à 2 ans et que le préavis de renouvellement soit porté à 12 mois. La CCPA a soutenu que sa proposition permettrait d'atteindre un équilibre entre les besoins des expéditeurs en matière de souplesse et les besoins du gazoduc en matière de planification aussi bien qu'une répartition plus équitable des responsabilités, en matière de coûts, entre les expéditeurs. La CCPA n'a pas appuyé les frais de renouvellement. Elle a soutenu que la proposition de TransCanada ne convenait pas parce qu'elle n'était pas fondée sur les coûts, qu'elle fournirait seulement le préavis de renouvellement souhaité par TransCanada si les frais étaient fixés au bon niveau, et qu'elle ne transmettrait pas les bons signaux au marché. La CCPA a aussi soutenu que la politique actuelle sur les renouvellements ne convenait pas parce qu'elle ne traitait pas du problème éventuel de suraménagement. NSP et Wascana ont appuyé la proposition de la CCPA.

Centra Ontario et Consumers' ont soutenu que la proposition de TransCanada ne convenait pas parce qu'elle limiterait la souplesse dont jouissent les expéditeurs ou qu'elle en augmenterait les coûts. Elles ont soutenu que la durée minimale pour laquelle des droits de renouvellement s'appliqueraient devrait être d'un an, mais que le préavis de renouvellement pourrait être porté à 12 mois si on admet qu'une période d'avis de 6 mois pourrait susciter un problème éventuel de suraménagement. Cette proposition a aussi été appuyée par Northern Natural et ProGas dans la plaidoirie. Le Québec était en faveur d'une durée contractuelle minimale d'un an, assortie de droits de renouvellement pour une période d'avis de renouvellement allant de 10 à 13 mois.

L'ACIG, Union et Ontario ont appuyé la politique existante, qui prévoit une durée contractuelle minimale d'un an et un préavis de renouvellement de 6 mois. Selon ces parties, la proposition de TransCanada, ainsi que les autres propositions avancées par les intervenants, étaient prématurées et devraient être rejetées; elles ont soutenu que plus de temps devait être consacré à élaborer une

meilleure solution. Elles ont aussi soutenu que la proposition de TransCanada visant des frais de renouvellement, conjointement à la proposition de différence dans les droits en fonction de la durée du contrat, contribuera à rendre inefficace le gazoduc, transférerait le risque aux SDL et aux autres expéditeurs qui n'ont pas les moyens d'atténuer ce risque ou de s'en protéger, et inciterait davantage les expéditeurs à utiliser TransCanada comme gazoduc d'accomodement. L'ACIG, Union et l'Ontario ont aussi soutenu que les propositions de l'ACPP et de la CCPA enlèveraient de la souplesse aux expéditeurs. F&V, Natural, le Northeast Group et Vermont Gas étaient aussi d'avis qu'aucun changement n'était justifié.

GMI a soutenu qu'aucune des propositions devant l'Office ne traitait adéquatement du risque du non-renouvellement des contrats à court terme. GMI a proposé que le préavis de renouvellement soit porté à 18 mois pour que TransCanada dispose d'un cycle de planification et de conception convenable.

### *Opinions de l'Office*

Dans la décision GH-5-89, l'Office a examiné les révisions qu'on proposait d'apporter à la politique de TransCanada sur les renouvellements et les a jugées non justifiées. La preuve et les plaidoiries présentées au cours de la présente audience suggèrent, tout autant que celles présentées dans l'audience GH-5-89, que les expéditeurs ayant signé des contrats à court terme suscitent un risque de sous-utilisation du réseau. Les parties ont soutenu qu'en raison de l'évolution du contexte depuis l'audience GH-5-89, il est maintenant justifié de modifier la politique sur les renouvellements. D'après la preuve, l'Office croit qu'il en va autrement. Les volumes visés par les contrats à court terme n'ont vraiment pas changé depuis l'audience GH-5-89 et devraient demeurer les mêmes dans un avenir prévisible. TransCanada continue de présenter des demandes d'agrandissement de ses installations. Bien que la concurrence faite à TransCanada par d'autres sources de gaz, dont la livraison est assurée par d'autres gazoducs, soit plus forte qu'au moment où se tenait l'audience GH-5-89, cette concurrence demeure faible. L'expérience acquise à ce jour aux É.-U. en raison de l'ordonnance 636 de la FERC est limitée et ne permet pas de conclure que la politique actuelle de TransCanada exige d'être modifiée pour être en harmonie avec les politiques américaines.

Les opinions exprimées par l'Office dans la décision GH-5-89 demeurent valables. La politique actuelle sur les renouvellements a été approuvée pour fournir aux producteurs, aux commercialisateurs et aux utilisateurs ultimes des options de transport souples, axées sur les principes du marché. Puisque le marché exige plus de souplesse que moins en matière de transport, l'Office n'est pas convaincu que les modifications proposées aux dispositions actuelles du tarif de transport de TransCanada en matière de renouvellement sont justifiées.

### **Décision**

**L'Office rejette tous les changements proposés aux dispositions actuelles, en matière de renouvellement, de tarif de transport de TransCanada.**

## **10.2 Proposition de différence dans le calcul des droits en fonction de la durée du contrat**

Pour compléter les changements qu'elle projette d'apporter à la politique sur les renouvellements, TransCanada a proposé d'appliquer une différence dans les droits applicables à tous les contrats en fonction du temps qui reste jusqu'à l'expiration le 1<sup>er</sup> janvier chaque année. TransCanada avait proposé à l'origine qu'une prime de 2 % s'applique aux contrats d'un an, et un rabais de 2 % aux contrats de 20 ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995. Les expéditeurs ayant signé des contrats de 10 ans paieraient les droits de «base», qui ne comporteraient ni prime ni rabais. Dans la plaidoire finale, TransCanada a révisé sa proposition de sorte que les droits de «base» s'appliquent à tous les contrats d'une durée d'un an et qu'un rabais pouvant atteindre 4 % s'applique aux contrats d'une durée de 20 ans.

Cette différence proposée inciterait les expéditeurs à passer des contrats à long terme et permettrait de prouver que les expéditeurs desservent un marché à long terme du gaz naturel. TransCanada a soutenu que sa proposition enverrait les bons signaux au marché en attachant une valeur à la souplesse inhérente aux contrats à court terme.

TransCanada a choisi des niveaux de rabais qu'elle jugeait raisonnables d'après les discussions tenues lors des réunions du Groupe de travail sur les droits. Les rabais seraient intégrés dans les droits de base, qui varieraient légèrement d'année en année selon le pourcentage relatif de contrats à court terme et à long terme. Si ces rabais n'incitaient pas les expéditeurs à signer des contrats à plus long terme, TransCanada a déclaré que les pourcentages pourraient devoir être révisés dans une future audience sur les droits.

Tout écart dans les rabais réels par rapport aux montants prévus serait inscrit dans le compte de report des recettes liées à la demande.

TransCanada a soutenu que sa proposition donnerait lieu à des droits justes et raisonnables, appliquées de façon égale à tous les expéditeurs dont la durée restante de contrat est la même. Ainsi, TransCanada a soutenu que sa proposition serait pleinement conforme aux dispositions de la Partie IV de l'Office.

Selon l'ACPP, la proposition devrait être rejetée parce qu'elle n'aboutirait pas à des droits basés sur les coûts et qu'elle était fondée sur des hypothèses vicieuses. En premier lieu, l'ACPP n'était pas d'accord avec l'hypothèse de TransCanada selon laquelle des contrats à court terme sont plus précieux que des contrats à long terme. L'ACPP a déclaré que les différents participants du marché accordent une valeur différente à différentes durées. En deuxième lieu, l'ACPP n'était pas d'accord avec l'hypothèse selon laquelle des contrats à plus long terme sont plus avantageux pour la société pipelinière. À son avis, un ensemble de contrats de diverses durées serait souhaitable.

L'ACIG a soutenu que la proposition sur la différence dans les droits en fonction de la durée du contrat constituait un changement radical par rapport au régime de calcul des droits intégraux basés sur les coûts et ne répondait pas aux besoins des clients. Dans sa présentation, l'ACIG a soutenu que la proposition n'est probablement pas conforme à l'article 62 de la Loi sur l'ONÉ et qu'elle est déstabilisante, perturbatrice et injuste.

GMI et Centra Ontario ont soutenu que la proposition ne devrait pas être acceptée parce que TransCanada n'a pas réussi à prouver qu'elle inciterait les expéditeurs à passer des contrats à long terme. En outre, elles la jugeaient injuste parce qu'elle ne permettrait pas un partage équitable du

risque entre les expéditeurs qui ont passé des contrats à court terme et ceux qui ont passé des contrats de plus longue durée.

Consumers' a soutenu que la proposition de TransCanada devrait être rejetée parce qu'elle est contraire à l'article 62 de la Loi sur l'ONÉ, en ce sens qu'elle enfreindrait la norme des droits justes et raisonnables, et que les mêmes droits ne seraient pas exigés de façon égale de tous les expéditeurs pour le même service sur le même parcours.

Union a soutenu que la proposition sur la différence, comme les autres propositions sur les renouvellements déposées devant l'Office, devrait être rejetée parce qu'elle constitue une démarche peu systématique face au plus vaste défi qu'affronte l'industrie. Selon Union, on dispose d'assez de temps pour trouver une meilleure démarche à l'égard de la situation de TransCanada. Union était d'avis que, si TransCanada approche ses expéditeurs et écoute leurs points de vue sur une solution axée sur le marché, une telle solution serait probablement trouvée.

La CCPA a soutenu que la proposition devrait être rejetée, surtout parce que les rabais n'étaient pas basés sur les coûts, que la proposition ne fonctionnerait nécessairement pas et qu'elle produirait des droits qui ne sont pas justes et raisonnables. Relativement à ce dernier point, la CCPA a appuyé les arguments présentés par Consumers'.

Northern Natural, ProGas, Wascana et le Québec ont aussi soutenu que la proposition devrait être rejetée pour diverses raisons.

### *Opinions de l'Office*

Dans un contexte concurrentiel et axé sur le marché, l'Office continue de croire que les acheteurs et les vendeurs de gaz naturel devraient pouvoir déterminer la durée et la formule de services de transport qui leur permettant de répondre aux besoins à long terme de leur marché, sans être influencés par des facteurs arbitraires sans lien avec les coûts.

L'Office juge que la proposition de TransCanada sur la différence en fonction de la durée du contrat est contraire à cette approche parce qu'elle introduit des rabais arbitraires basés sur l'analyse, par TransCanada, de la valeur associée aux contrats à court et à long termes. Comme l'indiquait la preuve recueillie au cours de l'audience, différents expéditeurs accordent une valeur différente à différentes durées de contrat.

L'Office constate que les mesures prises par diverses parties durant la dernière décennie ont donné lieu à de solides bases de transactions axées sur le marché, en amont et en aval du gazoduc. Selon l'Office, la proposition de TransCanada affaiblirait ces bases en entravant l'interaction entre les acheteurs et les vendeurs de gaz naturel.

### **Décision**

**L'Office rejette la proposition de TransCanada visant une différence dans les droits en fonction de la durée du contrat.**

### 10.3 Suspension des droits des expéditeurs

Natural, Northern Natural et ProGas ont déclaré que les dispositions actuelles du tarif de TransCanada, qui autorisent TransCanada à suspendre les droits de renouvellement d'un expéditeur si elle décide unilatéralement qu'un expéditeur ne dessert désormais plus de marché à long terme, sont vicieuses. Elles n'étaient pas d'accord avec l'interprétation de TransCanada, selon laquelle un marché à long terme est un marché desservi uniquement par TransCanada plutôt qu'un marché à long terme pour le gaz naturel. Natural, Northern Natural et ProGas ont demandé que l'Office précise qu'un marché à long terme aux fins de ces dispositions est un marché à long terme pour le gaz naturel, et non seulement un marché à long terme desservi par TransCanada.

TransCanada a répondu que les dispositions étaient comprises dans le tarif conformément à la décision GH-2-87. L'Office a par la suite précisé les responsabilités de TransCanada dans une lettre adressée à la société en date du 27 octobre 1988. Dans cette lettre, l'Office a chargé TransCanada de mener sa propre évaluation des marchés du gaz naturel et de démontrer qu'un expéditeur particulier ne dessert pas un marché exigeant une capacité à long terme.

#### *Opinions de l'Office*

En ce qui a trait à la suspension des droits de renouvellement, l'Office a indiqué, dans sa lettre du 27 octobre 1988 adressée à TransCanada, que :

"TransCanada peut solliciter des renseignements de ses expéditeurs et distributeurs concernant la nature de leurs marchés en matière de gaz naturel. D'après son examen de tels renseignements et sa propre évaluation des marchés du gaz naturel et du besoin continu en matière de capacité pipelinière à long terme, TransCanada peut conclure qu'un expéditeur particulier ne dessert pas un marché à long terme et qu'il ne devrait pas obtenir un droit automatique de renouvellement de son contrat."

L'Office juge pertinentes les dispositions actuelles du tarif et il n'est pas convaincu qu'un changement est justifié à l'heure actuelle.

#### **Décision**

**L'Office conclut que les dispositions sur la suspension des droits de renouvellement du tarif de transport de TransCanada, précisées par l'Office dans la lettre qu'il a adressée à TransCanada le 27 octobre 1988, demeurent pertinentes.**

## Chapitre 11

# Groupe de travail sur les droits

---

TransCanada dépose actuellement une quantité considérable de renseignements provenant du Groupe de travail sur les droits dans le cadre de sa demande sur les droits, y compris:

- a. des renseignements sur les questions soulevées par TransCanada;
- b. des réponses aux demandes de renseignements préparées par TransCanada;
- c. les comptes rendus des réunions; et
- d. des détails sur les positions des membres durant les réunions du Groupe de travail sur les droits et sur les votes enregistrés.

Une question a été soulevée concernant la valeur des documents du Groupe de travail sur les droits et le but de leur dépôt auprès de l'Office dans le cadre d'une demande visant les droits. L'Office a invité les parties intéressées à présenter des commentaires sur la question au cours de la plaidoirie finale.

Selon l'ACPP, aucun document du Groupe de travail sur les droits ne devrait être déposé auprès de l'Office, à l'exception d'un document qui décrit, à l'intention de l'Office, les questions que le Groupe de travail sur les droits a résolues et les solutions apportées.

L'ACIG a affirmé préférer que les membres du Groupe de travail sur les droits s'entendent sur la façon dont les dépôts devraient être arrangés avant de demander à l'Office de rendre une décision à cet égard.

Selon Consumers', le Groupe de travail sur les droits devrait repenser le type de documents qui devraient être déposés auprès de l'Office en son nom.

ProGas a recommandé qu'aucun document, à l'exception des documents résumant les questions résolues, ne soit déposé auprès de l'Office ou déposé dans le cadre de toute demande visant les droits.

Wascana s'est opposée à ce que les renseignements provenant du Groupe de travail sur les droits soient admis comme éléments de preuve dans l'audience, à l'exception du rapport final du Groupe de travail sur les droits.

Selon la CCPA, aucun document sur des questions non résolues ne devrait être déposé auprès de l'Office.

Selon l'Ontario, les délibérations du Groupe de travail sur les droits devraient être séparées du processus d'audience.

Dans sa réplique, TransCanada a indiqué que le Groupe de travail sur les droits devrait déterminer quels documents il convient de déposer auprès de l'Office dans le cadre d'une demande visant les droits.

### *Opinions de l'Office*

Selon l'Office, le rapport final du Groupe de travail sur les droits qui est déposé dans le cadre d'une demande visant les droits devrait porter seulement sur les questions résolues par le Groupe de travail sur les droits. Les membres du groupe devraient s'entendre sur la présentation et la nature des documents qui seront déposés dans le cadre d'une demande visant les droits par TransCanada à l'appui des questions résolues par le Groupe de travail sur les droits. À cet égard, l'Office renvoie les parties aux Lignes directrices sur les règlements négociés, en particulier à la preuve devant être présentée à l'appui d'un règlement.

### **Décision**

**L'Office ordonne à TransCanada de ne pas déposer, dans le cadre d'une demande visant les droits, des renseignements provenant du Groupe de travail sur les droits lorsque ces renseignements portent sur des questions non résolues.**

## Chapitre 12

# Décision

---

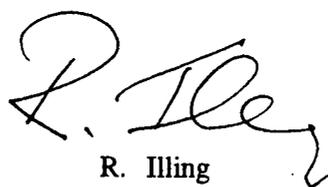
Les chapitres précédents, de même que l'ordonnance TG-3-94, constituent notre décision et nos Motifs de décision relativement à cette instance.



J.-G. Fredette  
Membre président



C. Bélanger  
Membre



R. Illing  
Membre

Calgary (Alberta)  
Juin 1994

## Annexe I

# Ordonnance TG-3-94

---

### ORDONNANCE TG-3-94

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

RELATIVE À une demande datée du 8 juillet 1993, dans sa version modifiée, présentée par TransCanada PipeLines Limited («TransCanada») conformément à la Partie IV de la Loi, pour obtenir des ordonnances concernant ses droits; laquelle demande a été déposée auprès de l'Office national de l'énergie («l'Office») sous le numéro de référence 4200-T001-8.

DEVANT l'Office le 10 juin 1994.

ATTENDU QUE TransCanada a déposé une demande datée du 8 juillet 1993, dans sa version modifiée, pour obtenir une ordonnance établissant les droits justes et raisonnables qu'elle peut exiger pour les services de transport qu'elle offre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994;

ATTENDU QUE l'Office, prévoyant que sa décision finale sur la demande de TransCanada serait rendue seulement après le 1<sup>er</sup> janvier 1994, a délivré l'ordonnance TGI-3-93 le 3 décembre 1993, autorisant TransCanada à exiger, de façon provisoire, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994, les droits autorisés par l'Office dans sa décision RH-2-92, jusqu'à ce que l'Office ait rendu une décision finale quant à ladite demande;

ATTENDU QU'une audience publique a commencé, conformément à l'ordonnance d'audience RH-4-93, dans sa version modifiée, à Ottawa, en Ontario, et s'est achevée à Calgary, en Alberta, pendant laquelle l'Office a entendu la preuve et la plaidoirie présentée par TransCanada et toutes les parties intéressées;

ET ATTENDU QUE les décisions de l'Office relativement à la demande sont énoncées dans ses motifs de décision, en date de juin 1994, et dans la présente ordonnance;

IL EST ORDONNÉ QUE :

1. TransCanada aux fins de comptabilité et de l'établissement des droits et de tarifs mette en vigueur les décisions énoncées dans les Motifs de décision en date du juin 1994 et dans la présente ordonnance;
2. l'ordonnance TGI-3-93, qui autorisait TransCanada à exiger des droits, de façon temporaire, jusqu'à ce que l'Office ait rendu une décision finale sur ladite demande, est révoquée, et que les droits autorisés dans l'ordonnance TGI-3-93 sont révoqués à la fin de la journée le 30 juin 1994;

3. les droits qui étaient en vigueur, de façon provisoire, pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 1994 sont définitifs;
4. TransCanada soit tenue, pour le service offert à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994, d'exiger les droits précisés dans l'annexe 1 de la présente ordonnance;
5. TransCanada dépose immédiatement auprès de l'Office, et signifier à toutes les parties à l'audience de la présente demande, de nouveaux tarifs, y compris des modalités générales, et des droits conformes aux décisions énoncées dans les motifs de décision en date de juin 1994 et dans la présente ordonnance;
6. les dispositions des tarifs et des droits de TransCanada, ou de toute partie de ces tarifs et droits, qui sont contraires aux dispositions de la Loi, aux motifs de décision de l'Office en date de juin 1994, ou à toute ordonnance de l'Office, y compris la présente ordonnance, sont par la présente révoqués.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

J.S. Richardson  
Secrétaire

**TransCanada PipeLines Limited**  
**Droits applicables au transport**  
**à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994**

| <b>Détail</b>                                  | <b>Droit lié à la demande</b><br>(\$/ 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> / mois) | <b>Droit lié au produit</b><br>(\$/ 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) |
|--|--|--|
| <b>Service garanti canadien :</b>              |  |  |
| Zone de la Saskatchewan                        | 192.26   | 0.172  |
| Zone du Manitoba                               | 326.01   | 0.297  |
| Zone de l'Ouest                                | 517.61   | 0.492  |
| Zone du Nord                                   | 801.93   | 0.775  |
| Zone de l'Est                                  | 961.85   | 0.955  |
| Zone de l'Est - SGO                            | -  | 18.730   |
| <b>Transport pour TransGas :</b>               |  |  |
| Empress et Richmond                            | 69.05  | 0.021  |
| Bayhurst et Liebenthal                         | 54.80  | 0.007  |
| Success  | 24.76  | 0.023  |
| <b>Service garanti à l'exportation :</b>       |  |  |
| Empress à Spruce                               | 355.52   | 0.329  |
| Empress à Emerson                              | 362.42   | 0.336  |
| Empress à Niagara Falls                        | 1 017.42   | 0.995  |
| Empress à Iroquois                             | 1 022.36   | 0.998  |
| Empress à Cornwall                             | 1 036.25   | 1.012  |
| Empress à Sabrevois                            | 1 081.87   | 1.058  |
| Empress à Philipsburg                          | 1 092.17   | 1.068  |
| Empress à Napierville                          | 1 085.99   | 1.062  |
| Empress à Chippawa                             | 1 018.04   | 0.996  |
| <b>Service garanti divers, point à point :</b> |  |  |
| Herbert à Emerson                              | 299.41   | 0.273  |
| St. Clair à Chippawa                           | 134.34   | 0.107  |
| Kirkwall à Chippawa                            | 64.91  | 0.037  |
| Parkway à Niagara Falls                        | 71.18  | 0.043  |

**TransCanada PipeLines Limited**  
**Droits applicables au transport**  
**à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994**

| <b>Détails</b>             | <b>Droit lié à la demande</b><br>(\$ / 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> / mois) | <b>Droit lié au produit</b><br>(\$ / 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) |
|----------------------------|---|---|
| Centra Gas (Ontario)-RLSSM | 173.60  | 0.153   |
| Centra Gas (Ontario)-RLE   | 129.51  | 0.107   |
| Kingston                   | 120.06  | 0.098   |
| Gaz Métropolitain-RLE      | 219.87  | 0.202   |
| Consumers' Gas-RLC         | 29.69   | 0.002   |
| Consumers' Gas-RLE         | 78.28   | 0.053   |
| Cornwall                   | 172.73  | 0.152   |

**TransCanada PipeLines Limited**  
**Droits applicables au transport**  
**à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994**

| <b>Détail</b>                                | <b>Droit lié à la demande</b><br>(\$ / 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> / mois) | <b>Droit lié au produit</b><br>(\$ / 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) |
|--|---|---|
| <b>Service provisoire d'hiver canadien :</b> |   |   |
| Empress à la zone de Saskatchewan            |   | 7.501   |
| Empress à la zone du Manitoba                |   | 12.680  |
| Empress à la zone de l'Ouest                 |   | 20.153  |
| Empress à la zone du Nord                    |   | 31.235  |
| Empress à la zone de l'Est                   |   | 37.490  |
| <b>Service de pointe canadien :</b>          |   |   |
| Empress à la zone de Saskatchewan            |   | 20.440  |
| Empress à la zone du Manitoba                |   | 34.540  |
| Empress à la zone de l'Ouest                 |   | 54.860  |
| Empress à la zone du Nord                    |   | 85.008  |
| Empress à la zone de l'Est                   |   | 101.985   |
| <b>Service garanti d'hiver :</b>             |   |   |
| Empress à la zone de Saskatchewan            |   | 9.215   |
| Empress à la zone du Manitoba                |   | 15.575  |
| Empress à la zone de l'Ouest                 |   | 24.750  |
| Empress à la zone du Nord                    |   | 38.357  |
| Empress à la zone de l'Est                   |   | 46.032  |
| Empress à la zone d'Emerson                  |   | 17.321  |
| Empress à Spruce                             |   | 16.990  |
| Empress à Niagara Falls                      |   | 48.676  |
| Empress à Iroquois                           |   | 48.911  |
| Empress à Cornwall                           |   | 49.576  |
| Empress à Sabrevois                          |   | 51.760  |
| Empress à Philipsburg                        |   | 52.252  |
| Empress à Napierville                        |   | 51.957  |
| Empress à Chippawa                           |   | 48.706  |
| St. Clair à Niagara Falls                    |   | 6.373   |
| St. Clair à Chippawa                         |   | 6.403   |
| Kirkwall à Niagara Falls                     |   | 3.048   |
| Kirkwall à Chippawa                          |   | 3.079   |
| Parkway à Iroquois                           |   | 7.896   |
| St. Clair à Iroquois                         |   | 11.850  |

**TransCanada PipeLines Limited**  
**Droits applicables au transport**  
**à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994**

| <b>Détail</b>  | <b>Droit lié à la demande</b><br>(\$/ 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> / mois) | <b>Droit lié au produit</b><br>(\$/ 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) |
|--|--|--|
| <b>Service à contre-courant :</b>                      |  |  |
| Dawn à Sault Ste-Marie                                 |  |  |
| SI d'hiver   |  | 5.812  |
| SI d'été   |  | 2.906  |
| Emerson au centre de chargement Centra Gas au Manitoba |  |  |
| SI d'hiver   |  | 2.327  |
| SI d'été   |  | 1.164  |
| Dawn à St. Clair                                       |  |  |
| SI d'hiver   |  | 1.171  |
| SI d'été   |  | 0.586  |
| St. Clair à St. Clair                                  |  |  |
| SI d'hiver   |  | 0.915  |
| SI d'été   |  | 0.458  |
| Niagara Falls à la RLC de Union                        |  |  |
| SI d'hiver   |  | 2.323  |
| SI d'été   |  | 1.161  |

**TransCanada PipeLines Limited**  
**Droits applicables au transport**  
**à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1994**

| <b>Détail</b>                  | <b>Droit lié à la demande<sup>1</sup></b>                 |   |
|--------------------------------|---|---|
|                                | <b>mensuel</b><br>(10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> / mois) | <b>équivalent quotidien</b><br>(\$ / 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) |
| <b>Pression de livraison :</b> |   |   |
| Emerson - 1 et 2               | 5.9897  | 0.19692   |
| Emerson - 2                    | 1.3829  | 0.04546   |
| Dawn                           | 7.0238  | 0.23092   |
| Niagara Falls                  | 5.4190  | 0.17816   |
| Sudbury                        | 0.0000  | 0.00000   |
| Iroquois                       | 22.3550   | 0.73496   |
| Chippawa                       | 4.9941  | 0.16419   |

- (1) Le droit mensuel lié à la demande est applicable au SG et au SGO, et le droit lié à la demande, selon un équivalent quotidien, est applicable aux injections dans le cadre du STS, au SI, au SP, au SHT, au SGH et aux détournements.

## **Annexe IV**

# **Liste des documents distribués précédemment**

- (a) Ordonnance d'audience RH-4-93 de l'Office national de l'énergie
- (b) Ordonnance modificatrice AO-1-RH-4-93 de l'ordonnance d'audience
- (c) Ordonnance modificatrice AO-2-RH-4-93 de l'ordonnance d'audience
- (d) Ordonnance sur les droits provisoires TGI-3-93

On peut se procurer des copies de ces documents à l'adresse suivante :

Bureau de soutien de la réglementation  
Office national de l'énergie  
311, sixième avenue s.-o.  
Calgary (Alberta)  
T2P 3H2  
(403) 292-4800

Télécopieur : (403) 292-5503

## Annexe III

# Coût unitaire moyen du transport par le réseau

---

| <b>Méthode de répartition</b> | <b>Selon les fonctions<br/>(000 \$)</b> | <b>Unités applicables<br/>de répartition<br/>(000 \$)</b> | <b>Coûts unitaires</b> |                                       |
|-------------------------------|---|---|------------------------|---------------------------------------|
| Volume fixe                   | 57 127                                  | 171   | 334.45837135           | \$/10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>     |
| Volume fixe -distance         | 1 483 623                               | 395 629   | 3.75003529             | \$/10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> -km |
| Volume variable               | -                                       | 61 112  | 0.00000000             | \$/10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>     |
| Volume variable -<br>distance | 47 491                                  | 144 748 508   | 0.00032809             | \$/10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> -km |
| Différence fixe SGO           | 68 419                                  | 395 629   | 0.17293840             | \$/10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> -km |
| Différence variable SGO       | -                                       | 144 748 508   | 0.00000000             | \$/10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> -km |

## Annexe II

# Distribution et classification fonctionnelles des besoins en recettes

|  | (000 \$)         |                |                     |                         |               |
|--|------------------|----------------|---------------------|-------------------------|---------------|
|  | Total            | Comptage       | Transport<br>- fixe | Transport<br>- variable | Pertes de Gaz |
| Transport par des tiers                                      | 355 162          | -              | 346 933             | 8 229                   | -             |
| Exploitation et entretien                                    | 223 441          | 53 160         | 130 806             | 39 475                  | -             |
| Frais de refroidissement du gaz                              | 1 200            | -              | 1 200               | -                       | -             |
| Dépréciation   | 210 012          | 2 621          | 207 391             | -                       | -             |
| Taxes municipales et autres                                  | 85 936           | 658            | 85 278              | -                       | -             |
| Impôts sur le revenu   | 74 729           | 714            | 74 015              | -                       | -             |
| Comptes de report et amortisation                            | 7 753            | -              | 7 753               | -                       | -             |
| Pertes sur change  | 2 618            | -              | 2 618               | -                       | -             |
| Autres recettes d'exploitation                               | -                | -              | -                   | -                       | -             |
| Rendement sur la base des taux                               | 680 596          | 6 505          | 674 091             | -                       | -             |
| <b>Besoins en recettes</b>                                   | <b>1 641 447</b> | <b>63 658</b>  | <b>1 530 085</b>    | <b>47 704</b>           | <b>-</b>      |
| Frais des stations de comptage                               | (241)            | (241)          | -                   | -                       | -             |
| Recettes, détournements en aval                              | (1 373)          | -              | (1 373)             | -                       | -             |
| Service temporaire d'hiver                                   | -                | -              | -                   | -                       | -             |
| Service de pointe  | -                | -              | -                   | -                       | -             |
| Service de transport avec stockage                           | (31 030)         | (5 985)        | (24 833)            | (212)                   | -             |
| Service interruptible  | (418)            | (164)          | (249)               | -                       | -             |
| Recettes, pression de livraison                              | (16 627)         | -              | (16 627)            | -                       | -             |
| Service garanti d'hiver                                      | (72)             | (3)            | (68)                | (1)                     | -             |
| <b>Total des recettes diverses</b>                           | <b>(49 751)</b>  | <b>(6 393)</b> | <b>(43 150)</b>     | <b>(213)</b>            | <b>-</b>      |
| Rajustement pour recettes provisoires                        | (3 450)          | (138)          | (3 312)             | -                       | -             |
| <b>Besoins en recettes aux fins de conception des droits</b> | <b>1 588 241</b> | <b>57 127</b>  | <b>1 483 623</b>    | <b>47 491</b>           | <b>-</b>      |