

Office national de l'énergie

Motifs de décision

**TransCanada PipeLines
Limited**

RH-2-92

Février 1993

Droits

Office national de l'énergie

Motifs de décision

TransCanada PipeLines Limited

Demande de droits du 2 juillet 1992 dans sa
version modifiée

RH-2-92

Février 1993

©Ministre des Approvisionnements et Services, Canada
1993

No. de cat. NE22-1/1993-1F
ISBN 0-662-98057-3

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 Supply and Services Canada 1993

Cat. No. NE22-1/1993-1E
ISBN 0-662-20294-5

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

Annexes	(iv)
Tableaux	(iv)
Exposé et comparutions	(v)
Abréviations	(vii)
Définitions	(xii)
Aperçu	(xv)
Chapitre 1	1
Antécédents et demande	1
1.1 Observations relatives au contexte économique de la présente demande	1
1.2 Examen détaillé	3
1.3 Détournement	3
Chapitre 2	5
Besoins en recettes pour 1993	5
Chapitre 3	6
Base des taux et dépréciation	6
3.1 Installations en service	6
3.1.1 Ajouts aux installations en service	6
3.1.2 Examen des demandes en vertu de l'article 58.	7
3.1.3 Projets d'investissement non autorisés	8
3.1.4 Inventaire des pièces de rechange	8
3.1.5 Conduite à parois épaisses	10
3.1.6 Prévision de la PFUDC pour l'année d'essai	11
3.2 Fonds de roulement	12
3.2.1 Fonds de roulement en espèces	12
3.3 Dépréciation	14
3.3.1 Étude de dépréciation	14
3.3.1.1 Taux de dépréciation	14
3.3.1.2 Méthode de dépréciation selon la DMVU ou selon la méthode du GED	15
3.3.1.3 Récupération négative	16
3.3.2 Dépenses de dépréciation	19
Chapitre 4	20
Coût du capital	20
4.1 Dette consolidée	20
4.2 Dette non consolidée	21
4.3 Capital-actions privilégié	22
4.4 Ratio de l'avoir ordinaire	25
4.5 Taux de rendement sur les actions ordinaires	27

4.6	Taux de rendement sur la base des taux	32
4.7	Impôts sur le revenu	33
4.7.1	Calcul de l'impôt sur le revenu exigible	33
4.7.2	Impôt sur le revenu reporté	34
Chapitre 5		36
	Coûts d'exploitation	36
5.1	Transport par des tiers	36
5.2	Exploitation et entretien	36
5.2.1	Salaires	37
5.2.1.1	Nombre d'employés	37
5.2.1.2	Taux annuel d'augmentation des salaires	38
5.2.2	Postes vacants	39
5.2.3	Avantages sociaux	40
5.3	Dépenses sectorielles et générales pour l'année d'essai	41
5.3.1	Formation sectorielle	42
5.3.2	Provision pour frais du bureau de Toronto	43
5.4	Frais de transport	44
5.4.1	Frais d'électricité	44
5.5	Taux d'inflation	45
Chapitre 6		46
	Comptes de report	46
6.1	Comptes de report - Généralités	46
6.2	Comptes de report - Critère du caractère significatif	47
6.3	Frais financiers	48
6.4	Compte de report des installations de transport en service	48
6.5	Compte de report pour les écarts d'ACC sur les compresseurs	49
6.6	Compte de report pour les frais de refroidissement du gaz	50
6.7	Combustible de compression	51
6.8	Autres comptes de report	52
6.9	Recettes excédentaires de l'année d'essai	52
Chapitre 7		53
	Rajustement des recettes provisoires	53
7.1	Recettes excédentaires de 1993	53
7.2	Frais financiers	53
7.3	Répartition du rajustement des recettes provisoires	54
Chapitre 8		55
	Conception des droits	55
8.1	Prévision du débit	55
8.2	Volume de la demande d'Algoma	55
8.3	Droits sur la pression de livraison	58
8.4	Méthode de répartition des coûts	60
8.5	Droits de SHG	62
8.6	Distance de transport du gaz par services interzonaux	62
8.7	Procédure en matière de droits	63
8.8	Droits de livraison à contre-courant	64

8.9 Droits sur le service interruptible	64
Chapitre 9	65
Questions tarifaires	65
9.1 Garanties financières et option d'interruption	65
9.2 Niveau des garanties financières de la part des expéditeurs	66
9.3 Service d'hiver garanti	68
9.4 Cessions	70
9.5 Points de réception et de livraison	70
9.6 Détournements vers tout point de livraison ou à partir de celui-ci	70
9.7 Commande du volume et de la date de mise en service	71
9.8 Clarification en matière de taux d'intérêt	71
9.9 Article 5 du barème des droits du SG	71
Chapitre 10	72
Prêt de capacité de transport	72
Chapitre 11	84
Ententes d'expédition avec des sous-traitants	84
Chapitre 12	89
Groupe de travail	89
Chapitre 13	91
Décision	91

Annexes

I	Ordonnance TG-1-93	92
II	Distribution et classification fonctionnelles des besoins en recettes	98
III	Coût unitaire moyen de transport pour le réseau	99
IV	Droits différentiels de zones - Applicables aux détournements	100
V	Distances pour le service interruptible	101
VI	Liste des documents distribués précédemment	102
VII	Projets d'équipement supprimés de la base des taux	103

Tableaux

2-1	Besoins en recettes de transport pour l'année d'essai	5
3-1	Base des taux pour l'année d'essai	6
4-1	Structure moyenne presumée du capital et taux de rendement demandés pour l'année d'essai	20
4-2	Témoins-experts de TransCanada en matière de taux de rendement	28
4-3	Preuve de l'ACPP <i>et al.</i> en matière de taux de rendement	28
4-4	Structure financière moyenne présumée du capital et taux de rendement approuvés pour l'année d'essai	33
4-5	Provision pour impôt sur le revenu du service public approuvée pour l'année d'essai	34
5-1	Ajustements apportés par l'Office aux dépenses d'exploitation et d'entretien pour l'année d'essai	36
7-1	Calcul par l'ONÉ des recettes excédentaires pour l'année d'essai	53
10-1	Remboursement par TransCanada de la capacité de transport prêtée	74

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, en vertu de la partie IV de la Loi, en vue de la délivrance de certaines ordonnances relatives aux droits; et

CONFORMÉMENT À l'ordonnance d'audience RH-2-92 de l'Office national de l'énergie;

AUDIENCE TENUE À Calgary (Alberta) les 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 27, 28, 29 et 30 octobre, et les 2, 3, 4, 5, 6, 12, 13, 18, 19, 20 et 23 novembre 1992.

DEVANT :

R.B. Horner, c.r. Membre président
R. Priddle Membre
A. Côté-Verhaaf Membre

COMPARUTIONS :

R.B. Cohen	TransCanada PipeLines Limited
J.W. Lutes	
P.R. Jeffrey	
M.S. Forster	
C.K. Yates	Association canadienne des producteurs de pétrole
A.S. Hollingworth	
P.C.P. Thompson, c.r.	Association des consommateurs industriels de gaz
M. Van de Veen	La Compagnie des pétroles Amoco Canada Limitée
S.G. Trueman	
R.B. Rose	
P.J. McIntyre	Centra Gas Ontario Inc.
R.B. Brander	
J.H. Smellie	CNG Transmission Corporation
J.H. Farrell	The Consumers' Gas Company Ltd.
H.T. Soudek	
D.W. Rowbotham	Encogen Four Partners, L.P.
C. Macfarlan	Foothills Pipe Lines Ltd.
S.H. Lockwood	FSC Resources Limited et Saranac Power Partners, L.P.

J.S. Bulger	Gaz Métropolitain, inc.
H.L. Simonds	KannGaz Producers Ltd.
D.G. Hart, c.r.	Natural Gas Pipeline Company of America et New England Power Company
L.G. Keough	North Canadian Oils Limited et Northland Power
L.E. Smith N.M. Gretener	Northeast Group (The)
C. Havers	NOVA Corporation of Alberta
J.D. St. Louis	Pan-Alberta Gas Ltd.
K.J. Hadley	PanCanadian Petroleum Limited
M.A.K. Muir	ProGas Limited
N.J. Schultz	Tennessee Gas Pipeline Company
G. Cameron	Union Gas Limited
G.W. Toews	Western Gas Marketing Limited
W.M. Moreland	Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta
V.J. Black	Ministre de l'Énergie de l'Ontario
J. Robitaille	Procureur général du Québec
J. Syme	Office national de l'énergie

Abréviations

10^3m^3	millier(s) de mètres cubes
$10^3\text{m}^3/\text{j}$	millier(s) de mètres cubes par jour
$10^3\text{pi}^3/\text{j}$	millier(s) de pieds cubes par jour
10^6m^3	million(s) de mètres cubes
$10^6\text{pi}^3/\text{j}$	million(s) de pieds cubes par jour
10^9pi^3	milliard(s) de pieds cubes
ACC	amortissement du coût en capital
ACIG	Association des consommateurs industriels de gaz
ACPP	Association canadienne des producteurs de pétrole
ACPP <i>et al.</i>	Association canadienne des producteurs de pétrole, Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta, Association des consommateurs industriels de gaz, Ministre de l'Énergie de l'Ontario, et Ministère de l'énergie et des ressources du Québec
Algoma	Algoma Steel Inc.
Algoma Steel	Algoma Steel Corporation, Limited
Amoco	La Compagnie des pétroles Amoco Canada Limitée
année de référence	1 ^{er} janvier au 31 décembre 1991
année d'essai	1 ^{er} janvier au 31 décembre 1993
ANR	ANR Pipeline Company
APC	Association pétrolière du Canada
ASPIC	Association des sociétés pétrolières indépendantes du Canada
Beaver Wood	Beaver Wood Fibre Company Limited
CanStates	CanStates Energy
CBRS	Canadian Bond Rating Dervice (Société canadienne d'évaluation du crédit)

(viii)

CCPA	Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta
Centra Ontario	Centra Gas Ontario Inc.
CEO	Commission de l'énergie de l'Ontario
CNG	CNG Transmission Corporation
Consumers Packaging	Consumers Packaging Inc.
Consumers'	The Consumers' Gas Company Ltd.
CPI	Compagnie Pipe Line Interprovincial
CSA	Association canadienne de normalisation
DBRS	Dominion Bond Rating Service
DI	demande d'information
Direct Energy	Direct Energy Marketing Limited
DMVU	durée moyenne de vie utile
Domtar	Domtar Inc.
E et E	exploitation et entretien
É.-U.	États-Unis
EMR	Énergie, Mines et Ressources Canada
FASB	Financial Accounting Standards Board
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
FMA	flux monétaire(s) actualisé(s)
Foothills	Foothills Pipe Lines Ltd.
FSC <i>et al.</i>	FSC Resources Limited et Saranac Power Partners, L.P.
G-7	Groupe des Sept
GED	groupe d'égale durée
GH	audience tenue par l'Office national de l'énergie sur le gaz, numéro et année (ex. GH-2-87)

GJ	gigajoule(s)
GMi	Gaz Métropolitain, inc.
Great Lakes	Great Lakes Gas Transmission Company
Groupe de travail	Groupe de travail conjoint de l'industrie, mis sur pied par TransCanada
ICCA	Institut canadien des comptables agréés
IGEC	installations de gazoduc en construction
IGES	installations de gazoduc en service
km	kilomètre(s)
kPa	kilopascal(s)
société	TransCanada PipeLines Limited
Loi	<i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i>
LACC	Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies
Natural	Natural Gas Pipeline Company of America
NCO	North Canadian Oils Limited
Northeast Group	Northeast Group (the)
Northland	Northland Power
NOVA	NOVA Corporation of Alberta
Office	Office national de l'énergie
OLTGC	obligation(s) à long terme du gouvernement du Canada
OM	ordonnance modificatrice
ONÉ	Office national de l'énergie
Ontario	Ministre de l'Énergie de l'Ontario
PAG	Pan-Alberta Gas Ltd.
partie IV	partie IV de la <i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i>
PD	premier dirigeant

(x)

PFA	prix à la frontière de l'Alberta
PFUDC	provision pour les fonds utilisés durant la construction
PGT	Pacific Gas Transmission Company
PIB	produit intérieur brut
ProGas	ProGas Limited
Québec	Procureur général du Québec
RH	audience relative aux droits tenue par l'Office national de l'énergie, numéro et année (ex. RH-2-85)
SDL	société(s) de distribution locale
service-T	service de transport
SG	service garanti
SGH	service garanti d'hiver
SGO	service garanti offert
SIE	service interruptible d'été
SIH	service interruptible d'hiver
SP	service de pointe
STH	service temporaire d'hiver
STS	service de transport assorti de stockage
TPT	transport par des tiers
Tennessee	Tennessee Gas Pipeline Company
TGI-5-92	Ordonnance provisoire sur les droits de TransCanada exigibles en 1993
TQM	Gazoduc Trans Québec & Maritimes Inc.
Trans Mountain	Trans Mountain Pipe Lines Company Ltd.
TransCanada	TransCanada PipeLines Limited
TransGas	TransGas Limited

(xi)

Union

Union Gas Limited

Westcoast

Westcoast Energy Inc.

Western Gas

Western Gas Marketing Limited

Définitions

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. Les expressions couramment utilisées dans le contexte de la réglementation des droits par l'ONE ne figurent pas dans cette liste.

Cession partielle	<p>Entente entre Consumers' en tant qu'expéditeur garanti sur le réseau de TransCanada, et une autre partie (c'est-à-dire le concessionnaire) selon laquelle Consumers' cède une partie de sa capacité au concessionnaire.</p> <p>Le concessionnaire devient donc l'expéditeur actuel sur le réseau de TransCanada et la société le considère comme un expéditeur garanti pour les soumissions et la facturation. Selon cette entente, le concessionnaire paie les droits approuvés par l'Office directement à TransCanada sur la base des volumes quotidiens de livraison qui sont spécifiés dans le contrat de cession partielle et ce malgré tout rabais que Consumers' puisse donner au concessionnaire.</p>
CSA-Z184	<p>Norme technique portant sur les réseaux de gazoducs de l'Association canadienne de normalisation.</p>
Dépréciation relative à la DMVU	<p>Ensemble des méthodes de dépréciation par lesquelles le taux de dépréciation annuelle repose sur la durée moyenne de vie utile, ou durée de vie utile restante du groupe; ce taux est appliqué aux soldes des coûts du groupe d'éléments d'actif.</p>
Dépréciation du GED	<p>Ensemble des méthodes de dépréciation par lesquelles des groupes de propriétés sont subdivisées en fonction de leur durée de vie utile (c.-à-d. que chaque groupe d'égale durée renferme des propriétés dont la durée de vie utile est la même), ce qui élimine la nécessité de fonder les taux de dépréciation sur la durée moyenne de vie utile des actifs.</p>
Double effet de levier	<p>Lorsqu'une société ayant des dettes de capitalisation investit dans des actions d'une autre société dont la structure du capital comporte aussi des dettes, l'investissement est désigné comme un double effet de levier.</p>
Entente d'expédition avec des sous-traitants	<p>Entente prise entre Consumers', à titre d'expéditeur garanti pour le réseau de TransCanada, et un tiers (c.-à-d. le sous-traitant), selon laquelle Consumers' accepte de recevoir le gaz de l'expéditeur à un point désigné, et d'utiliser le droit</p>

(xiii)

au service garanti de Consumers' pour expédier le gaz au point de livraison désigné par le sous-traitant.

En vertu des modalités de l'entente, le sous-traitant accepte de payer à Consumers' un prix unitaire pouvant être inférieur, mais jamais supérieur aux droits autorisés par l'ONE. Consumers' est l'expéditeur réel du réseau de TransCanada et continue de payer à TransCanada les droits approuvés par l'ONE, sans égard aux rabais dont Consumers' et le sous-traitant ont pu convenir.

Frais financiers TOPGAS

Montants payés aux consortiums bancaires TOPGAS et TOPGAS II conformément aux ententes conclues avec TransCanada, stipulant qu'ils doivent endosser les dettes de prise obligatoire de la société. Peut aussi se définir comme étant les montants payés conformément aux politiques établies par le Gouvernement de l'Alberta, suite aux recommandations de l'Office national de l'énergie, à l'effet que les coûts de financement soient partagés par les producteurs hors-réseau de l'Alberta. (Voir l'ordonnance d'audience RH-5-85, publiée en mai 1986).

G-7

Groupe des sept pays évolués sur le plan économique (le Canada, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Japon, le Royaume-Uni et les États-Unis).

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.

GH-5-89

Ordonnance d'audience GH-5-89 relative à la demande présentée par TransCanada concernant les installations pour 1991 et 1992, l'approbation de la méthode de conception des droits et des questions tarifaires connexes, et diverses demandes concernant les licences d'exportation de gaz.

GH-4-92

Ordonnance d'audience GH-4-92 relative à la demande présentée par TransCanada concernant les installations pour 1993 et 1994.

Groupe de travail

Groupe de travail conjoint de l'industrie, formé par TransCanada. Ses membres représentent un vaste échantillon de l'industrie du gaz naturel, y compris des représentants des secteurs de la production, de la commercialisation, du courtage, de même que des

(xiv)

gazoducs, du gouvernement, des distributeurs locaux et des utilisateurs ultimes du secteur industriel.

- RH-2-85 Ordonnance d'audience RH-2-85 relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits qui devenaient exigibles le 1^{er} août 1985.
- RH-3-86 Ordonnance d'audience RH-3-86 relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits qui devenaient exigibles le 1^{er} janvier 1987.
- RH-1-88 Ordonnance d'audience RH-1-88 (phases I et II) relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits qui devenaient exigibles le 1^{er} janvier 1988 et le 1^{er} janvier 1989.
- RH-3-89 Ordonnance d'audience RH-3-89 relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits qui devenaient exigibles le 1^{er} janvier 1990.
- RH-1-91 Ordonnance d'audience RH-1-91 relative à la demande présentée par TransCanada concernant de nouveaux droits qui devenaient exigibles le 1^{er} janvier 1991.

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, pour lesquels le lecteur est prié de se reporter au texte et aux tableaux).

Demande

Le 2 juillet 1992, TransCanada a demandé à l'Office d'autoriser de nouveaux droits qui seraient exigibles le 1^{er} janvier 1993. 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 24 jours, a commencé à Calgary le 13 octobre 1992, et s'est déroulée jusqu'au 23 novembre 1992.

Impact de la décision sur les droits

À compter du 1^{er} avril 1993, le droit approuvé à 100 % du facteur de capacité du service garanti (SG) pour la zone de l'Est, sera de 87.05¢/GJ. Ce droit peut être comparé à celui que l'Office a autorisé pour l'année 1992 de 86.86¢/GJ et à celui demandé par TransCanada pour l'année 1993, de 89.01¢/GJ.

Besoins en recettes

Les besoins en recettes approuvés pour 1993, excluant les revenus divers, sont de 1 533 998 750 \$, soit inférieurs de 35 898 534 \$ aux besoins en recettes demandés par TransCanada pour 1993. Cette réduction serait attribuable principalement aux facteurs suivants : diminution du taux de rendement approuvé sur les actions ordinaires; taux de la dette non consolidée moins élevé que prévu; impôts connexes moins élevés; rejet de 50 % des coûts associés au plan d'épargne sans cotisations des employés; autorisation d'appliquer un facteur d'inflation de 2,3 % (par opposition au taux de 2,5 % demandé); et diminution des dépenses de salaires, reflétant une augmentation d'indexation autorisée de 2,0 % (par comparaison à l'augmentation de 2,7 % demandée).

Base des taux

L'Office a approuvé une base des taux de 6 020 046 594 \$ pour 1993. Ce montant comprend une diminution de la moyenne du coût brut des installations de 16 282 050 \$, reflétant ainsi les projets qui n'ont pas été autorisés en vertu de la partie III de la Loi au moment de cette décision.

(xvi)

L'Office a autorisé l'inclusion des coûts liés au gazoduc à parois épaisses pour 1991 au montant de 888 533 \$, mais a rejeté ceux qui se rapportent à 1992, s'élevant à 1 878 909 \$. Ces décisions réduiront le besoin en recettes, pour 1993, de 297 469 \$.

L'Office a ordonné à la société de déposer une étude sur les coûts/avantages pour tous les projets dont les coûts estimatifs dépassent 500 000 \$ dans ses demandes déposées en vertu de la section 58.

L'Office a demandé à TransCanada de fournir des renseignements au sujet de son système de gestion de l'inventaire des pièces de rechange ainsi qu'une description de la méthode utilisée pour optimiser le niveau et la répartition géographique des pièces. De plus, la société devra déposer, lors de sa prochaine demande de droits, une liste faisant état de toutes les pièces ayant une valeur de plus de 50 000 \$. TransCanada doit aussi fournir ses commentaires au sujet de la possibilité d'établir un système de gestion de l'inventaire partagé avec d'autres compagnies.

L'Office a rejeté la valeur de récupération négative avancée par TransCanada, mais il a approuvé les nouveaux taux de dépréciation présentés par la société.

Taux de rendement

L'Office a approuvé un taux de rendement de 12,25 % sur les actions ordinaires, ce qui représente une diminution de cent points de base par rapport au taux de 13,25 % approuvé antérieurement.

L'Office a permis à TransCanada de maintenir à 30 % son ratio de rendement sur le capital-actions ordinaire déjà approuvé.

L'Office a également fourni des lignes directrices à TransCanada visant sa proposition de remplacer ses actions privilégiées par une combinaison de dette et de capital.

Comptes de report

TransCanada s'est vue refuser un nouveau compte de report pour les coûts de refroidissement du gaz, mais a été autorisée à conserver les autres comptes de report. L'Office a indiqué que tous les comptes de report seront examinés de façon périodique, mais il a souligné que le compte de report de l'installation de transport en service figure parmi les comptes qui feront l'objet d'un examen particulier à la prochaine audience sur les droits. L'Office a aussi précisé qu'il continuera de tenir compte du caractère significatif dans son examen des comptes de report.

Conception des droits et questions tarifaires

L'Office a approuvé le maintien de la méthode actuelle de répartition des coûts pour l'année d'essai. L'Office n'a pas été convaincu qu'il devrait ordonner à TransCanada de stipuler un niveau de garanties financières exigibles d'un groupe particulier d'expéditeurs.

Emprunt pour la capacité de transport

La prudence avec laquelle TransCanada a traité un problème de capacité, en 1992, a fait l'objet de longues discussions durant l'audience. L'Office a établi que TransCanada avait agi de façon responsable et prudente en traitant ce problème et, par conséquent, a approuvé les droits et les coûts y afférents pour les années d'essai 1993, 1994 et 1995.

Détournements

La question des déviations n'a pas été abordée dans le cadre de cette audience. Ce point a été reporté à une audience qui pourrait avoir lieu au printemps 1993.

Ententes d'expédition avec un sous-traitant

L'Office a accordé à Consumers' la dispense qu'elle demandait relativement à la décision de l'Office de ne pas autoriser, en vertu du paragraphe 69(2), la poursuite de Consumers', en vertu du paragraphe 69(1), quant aux ententes d'expédition avec un sous-traitant.

Ajustement des recettes provisoires

L'Office a estimé que le surplus de recettes pour l'année d'essai 1993 est à peu près de 300 314 \$, pour la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 1993, durant laquelle la société appliquait des droits provisoires. Un ajustement provisoire de 312 596 \$ a été déduit des besoins en recettes pour la période comprise entre le 1^{er} avril et le 31 décembre 1993. Ce montant inclut le surplus de recettes et les frais financiers.

Chapitre 1

Antécédents et demande

Le 2 juillet 1992, TransCanada¹ a déposé une demande en vertu de la partie IV de la Loi concernant de nouveaux droits pour 1993. TransCanada a révisé sa demande le 16 septembre 1992 et le 6 novembre 1992. Dans le cadre de sa demande, TransCanada a soumis un rapport du Groupe de travail, renfermant diverses recommandations, à l'intention de l'Office, relativement à des questions examinées par celui-ci. Pour chacune de ces questions, les recommandations indiquaient si le Groupe de travail 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 31 juillet 1992, l'Office a délivré l'ordonnance d'audience RH-2-92, exigeant la tenue d'une audience publique à compter du 13 octobre 1992.

Cette ordonnance a été modifiée par les ordonnances modificatrices AO-1-RH-2-92 à AO-4-RH-2-92 de manière à refléter les ajouts et les retraits faits à la première liste des questions.

L'audience publique relative à l'ordonnance RH-2-92 a commencé à Calgary le 13 octobre 1992 et s'est échelonnée sur 24 jours, prenant fin le 23 novembre 1992.

Selon l'ordonnance TGI-5-92, l'Office a établi des droits provisoires pour TransCanada en 1993. Cette ordonnance est demeurée en vigueur jusqu'à ce que l'Office rende sa décision définitive concernant la demande visant les droits pour 1993.

1.1 Observations relatives au contexte économique de la présente demande

La demande de TransCanada pour les droits effectifs en 1992 a été considérée par l'Office en février de cette même année lors de l'audience RH-4-91 qui dura quatre jours. Au mois de mai, juin, juillet 1991, se tenait l'audience RH-1-91 pour autoriser de nouveaux droits pour 1991. Cette audience a suscité diverses discussions sur le taux de rendement et d'autres éléments clés du coût de service de TransCanada.

Lors de l'audience RH-1-91, comme le montraient, par exemple, les prévisions du Conference Board du Canada au printemps 1991, la croyance générale était que la courte récession tirait à sa fin, et qu'une forte croissance économique allait s'amorcer de nouveau vers le milieu de 1991.

Au cours des dix-huit derniers mois, la portée et la persistance de ce que l'on qualifie à présent de récession prolongée sont devenues évidentes. Certains analystes de l'économie sont d'avis que les années 1990 pourraient être marquées par une forte concurrence sur les marchés intérieurs et internationaux et par une restructuration industrielle de grande envergure. Ces circonstances, croit-on,

¹ L'Office n'utilise que des abréviations dans l'énoncé de sa décision. Les expressions au long sont fournies dans la partie intitulée Abréviations, à la page (vii)

favoriseront et renforceront une quête générale de l'efficacité sur le plan de l'utilisation des ressources humaines et du capital physique.

L'industrie du gaz naturel dans l'Ouest canadien connaît des conditions d'affaires défavorables depuis plusieurs années, lesquelles se reflètent principalement sur les prix du gaz qui, pendant près d'une décennie, jusqu'au milieu de 1992, ont dégringolé en termes de dollars non indexés et de dollars réels.

Par conséquent, l'industrie de la production du gaz s'est mise à couper dans ses dépenses et activités. Elle a réduit son personnel, enregistrant des pertes considérables et se tournant vers d'importantes consolidations intersociétés. Le rendement du capital investi dans l'industrie pétrolière et gazière d'amont est, soutient-on, bien en-dessous du coût en capital de l'industrie depuis au moins dix ans.

Dans un tel contexte, on a tenté de déterminer si, et le cas échéant dans quelle mesure, les tendances de l'économie nationale, dans son ensemble, et de l'industrie gazière d'amont, en particulier, devraient se refléter dans la réglementation des droits exigibles de sociétés comme TransCanada.

Selon l'Office, il existe un lien entre TransCanada et l'industrie gazière d'amont sur le plan des conditions commerciales dans lesquelles elles fonctionnent dans l'Ouest canadien. Par exemple, les tendances salariales chez TransCanada, dans un contexte régional, devraient se rapprocher considérablement de celles de l'industrie gazière d'amont. De plus, l'économie affaiblie et les conditions défavorables des industries de production devraient se refléter dans le prix d'au moins quelques-uns des intrants de TransCanada.

Pour ce qui est du rendement du capital investi, toutefois, l'Office reconnaît que des principes de réglementation établis depuis longtemps et largement acceptés empêchent les actionnaires de TransCanada de bénéficier davantage de la reprise, si la prospérité s'installe de nouveau dans l'industrie canadienne de production du gaz. Il ne serait donc pas juste, sur le plan du rendement des capitaux, d'obliger TransCanada à transmettre aux actionnaires les effets du ralentissement économique actuel. De surcroît, l'Office reconnaît qu'il est important, pour l'ensemble du secteur canadien du gaz, de maintenir les capacités de TransCanada pour ce qui est de financer ses fréquents projets d'expansion. L'Office a tenu compte de ces facteurs pour déterminer le taux de rendement sur les actions ordinaires de TransCanada pour 1993.

Dans le contexte de l'économie du pays, l'Office s'attend à ce que l'orientation de la gestion de TransCanada reflète les nouvelles attentes pour ce qui est de favoriser l'économie et l'efficacité de ses investissements et de l'exploitation de son gazoduc. L'Office prévoit que TransCanada continuera de rechercher et de mettre en oeuvre de façon dynamique de nouvelles sources économiques et de nouveaux moyens d'accroître son efficacité, même si les incitations au profit liées à certaines décisions d'affaires, telles que celles visant les projets d'immobilisations, semblent pointer dans la direction opposée.

Bref, l'Office estime que TransCanada devrait toujours tenter d'exploiter ses installations avec la plus grande efficacité possible. C'est pourquoi l'Office examine soigneusement toutes les dépenses de TransCanada et continuera de le faire à l'avenir.

1.2 Examen détaillé

Certains intervenants de l'audience ont examiné la demande de TransCanada en détails pour ce qui est, notamment, des ajouts aux installations de transport, des dépenses d'exploitation et d'entretien, et de l'inventaire des pièces de rechange.

Même si ce type d'examen a nécessité beaucoup de temps, l'Office est d'avis que l'exercice a été utile, car il a permis de clarifier certaines dépenses, de repérer des erreurs d'estimation et de constater certaines faiblesses possibles dans la méthode qu'utilise TransCanada pour tenir ses dossiers.

L'Office est convaincu que ces clarifications auraient pu être obtenues et que certaines erreurs auraient pu être corrigées durant les travaux du Groupe de travail. Toutefois, l'Office a décidé de faire un suivi sur certains éléments, notamment en ce qui a trait au contrôle des stocks.

D'une part, les principes fondamentaux de l'Office consistent à autoriser et à encourager la direction de TransCanada à exploiter son gazoduc conformément aux paramètres établis par l'Office, sans que ce dernier ne tente d'aucune façon d'usurper les fonctions de la direction à cet égard. D'autre part, l'Office considère qu'il serait bon que les dépenses projetées par TransCanada, qu'il s'agisse de dépenses en capital ou de dépenses d'exploitation, fassent l'objet périodiquement d'un examen public comme celui entrepris dans le cadre de la présente audience.

L'Office s'attend à ce qu'un examen détaillé des éléments qui n'ont pas été suffisamment clarifiés, dans le cadre du processus d'examen du Groupe de travail, demeure au programme des prochaines audiences publiques concernant les demandes de TransCanada relatives aux droits exigibles.

1.3 Détournements

TransCanada a averti tous ses clients que les détournements allaient être assujettis à des restrictions à partir du 29 avril 1992. C'est le maintien par les expéditeurs SG pendant l'année gazière 1991-1992 d'un facteur de charge supérieur à celui permis par la capacité pipelinière qui a nécessité ces restrictions.

Dans leurs lettres respectives du 3 juin et du 18 juin 1992, Consumers Packaging et W. Fruehauf Consulting Limited, au nom de Beaver Wood, ont demandé à l'Office d'ordonner à TransCanada de continuer de leur donner accès aux détournements Parkway Belt. TransCanada a informé Consumers Packaging et Beaver Wood que les détournements Parkway ne seraient pas permis au-delà du 30 juin 1992, même si les détournements concernant d'autres expéditeurs ailleurs sur le réseau de TransCanada ont été réduits le 29 avril 1992.

Le 10 août 1992, l'Office a ordonné à TransCanada de permettre des détournements de Parkway Belt sur une base provisoire et ce, jusqu'à ce que l'Office ait eu l'occasion d'examiner plus à fond cette question dans le contexte d'une instance en vertu de la Partie IV de la Loi et rendu une décision finale à cet égard.

Le 21 août 1992, l'Office a émis l'ordonnance modificatrice AO-1-RH-2-92 concernant la demande de TransCanada sur les taux entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1993. Le point 13 a été ajouté à la liste des questions pour traiter spécifiquement de la question des détournements.

Le 11 septembre 1992, TransCanada a fait savoir à l'Office qu'elle collaborait avec le sous-comité du Groupe de travail sur les détournements afin de mettre au point une nouvelle politique à ce sujet. TransCanada a signalé que le sous-comité désirait avoir suffisamment de temps pour examiner à fond la question des détournements et ainsi diminuer le temps d'audience RH-2-92 requis pour régler cette question. En conséquence, le sous-comité a mentionné qu'il préférerait examiner et réviser la question dans le cadre du processus du Groupe de travail. Il a aussi mentionné qu'il avait adopté sans opposition une résolution voulant que TransCanada demande que l'Office reporte l'étude de la question des détournements. Consumers Packaging et Beaver Wood étaient d'accord avec la résolution du sous-comité et en conséquence, TransCanada a demandé que l'Office modifie l'annexe V de l'ordonnance modificatrice AO-2-RH-2-92 pour faire en sorte de supprimer la question 13 et pour reporter l'étude de ces questions à une audience RH-2-92, Phase II qui devrait être convoquée au printemps de 1993.

Le 18 septembre 1992, l'Office a accepté la demande de TransCanada visant à supprimer le question 13 de la partie de l'audience RH-2-92 et à traiter ces questions dans une seconde phase de RH-2-92, audience qui aura lieu au printemps de 1993. L'Office a signalé qu'après avoir reçu le rapport du sous-comité du Groupe de travail, il déterminerait la procédure à suivre en ce qui concerne la Phase II de RH-2-92 et informerait toutes les parties intéressées.

Chapitre 2

Besoins en recettes pour 1993

Les besoins en recettes autorisés par l'Office pour l'année d'essai 1993 sont de 1 533 998 750 \$. Le tableau 2-1 présente un résumé des besoins en recettes approuvés et les rajustements 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 1993
(millions de dollars)

	Demande	Rajustements de l'ONÉ	Revenus autorisés
Transport par des tiers	353,0	(1,9)	351,1
Exploitation et entretien	209,4	(2,8)	206,6
Coûts de refroidissement du gaz	2,4	-	2,4
Dépréciation	194,6	(0,5)	194,1
Impôts municipaux et autres	74,7	-	74,7
Impôt sur le revenu	67,4	(12,0)	55,4
Reports et amortissement réglementaires	37,1 ¹		
	0,6	37,7	
Pertes sur les opérations de change	0,2	-	0,2
Rendement sur la base des taux	<u>679,5</u>	<u>(20,3)</u>	<u>659,2</u>
Besoins bruts en recettes tirées transport	1 618,3	(36,9)	1 581,4
Revenus divers	(48,4)	1,3	(47,1)
Rajustement provisoire des revenus	<u>-</u>	<u>(0,3)</u>	<u>(0,3)</u>
Besoins nets en recettes tirées du du transport	1 569,9	(35,9)	1,534.0

¹ Tels que révisés par la lettre datée du 22 janvier 1993,

Chapitre 3

Base des taux et dépréciation

3.1 Installations en service

Le tableau 3-1 présente un résumé des rajustements apportés par l'Office sur la base des taux pour l'année d'essai 1993. Les rajustements sont expliqués en détail dans les parties suivant ce tableau.

Tableau 3-1
Base des taux pour l'année d'essai 1993
(millions de dollars)

	Demande	Rajustements de l'ONÉ	Revenus autorisés
Investissement dans les installations:			
Installations en service	7 630,4	(18,4)	7 611,7
Dépréciation accumulée	<u>(1 681,7)</u>	<u>0,1</u>	<u>(1 681,6)</u>
Installations nettes	5 948,7	(18,6)	5 930,1
Contributions destinées à la construction	<u>(1,5)</u>	<u>-</u>	<u>(1,5)</u>
Installations totales	5 947,2	(18,6)	5 928,6
Fonds de roulement	102,4	(1,7)	100,7
Coûts reportés:			
Moyenne des impôts sur le revenu accumulée reportés	(63,2)	-	(63,2)
Coûts divers reportés	35,9	-	35,9
Report des frais d'exploitation et de service de la dette	18,5	-	18,5
Autres postes reportés	<u>(0,5)</u>	<u>-</u>	<u>(0,5)</u>
Total de la base des taux	6 040,3	(20,3)	6 020,0

3.1.1 Ajouts aux installations en service

TransCanada a demandé que soient approuvés les ajouts aux installations en service, d'après la preuve présentée, indiquant qu'elle avait démontré un contrôle adéquat et prudent de ses dépenses en capital malgré un programme de construction extrêmement vaste. Ces ajouts aux installations en service comprennent des coûts liés aux demandes soumises en vertu des articles 52 et 58 de la Loi.

Décision

L'Office autorise tous les ajouts aux installations en service demandés par TransCanada, sauf ceux qui sont présentés aux points 3.1.3 et 3.15.

3.1.2 Examen des demandes en vertu de l'article 58.

TransCanada a déclaré que ses demandes en vertu de l'article 58 visaient principalement des ajouts requis pour l'exploitation continue du réseau existant, et que celles faites en vertu de l'article 52 visaient l'expansion des installations, même si elle n'avait adopté aucune politique à l'égard d'une telle distinction. De plus, en ce qui a trait aux demandes présentées en vertu de l'article 58, TransCanada a fait remarquer qu'elle effectuait, au besoin, des analyses de coûts-avantages et qu'elle ne s'opposerait pas à fournir de telles analyses dans le cadre de ses demandes futures.

L'ACPP s'est dite inquiète relativement à la responsabilité de TransCanada quant aux demandes faites en vertu de l'article 58, laissant entendre que TransCanada, et d'autres sociétés, recourraient excessivement au processus lié à l'article 58 dans l'espoir d'éviter de soumettre leurs demandes à un examen complet dans le cadre d'une audience publique. Se reportant à l'ordonnance RH-3-89 et à la Loi, l'ACPP a indiqué que la procédure de l'article 58 devrait être utilisée principalement dans des circonstances touchant à l'intégrité et la sûreté des gazoducs, de même que pour des demandes pour lesquelles les coûts sont limités. L'ACPP a demandé que la demande annuelle de TransCanada pour 1993, présentée en vertu de l'article 58, soit versée aux pièces comme preuve, et elle a ensuite interrogé TransCanada au sujet du coût et de la nécessité de plusieurs éléments, indiquant que certains éléments présentés devraient entraîner l'examen minutieux de la demande faite en vertu de l'article 52.

La CCPA a exprimé des inquiétudes quant à l'exactitude de l'estimation de la portée et du coût des demandes présentées par TransCanada en vertu de l'article 58 et a indiqué que ces demandes devraient peut-être faire l'objet d'un examen de la part des expéditeurs de TransCanada, par l'entremise d'un sous-comité du Groupe de travail. La CCPA a aussi proposé qu'un aperçu des demandes présentées en vertu de l'article 58 soit fourni chaque année aux parties intéressées. La CCPA a interrogé TransCanada au sujet de l'utilisation qu'elle fait des analyses de coûts-avantages et a tenté de savoir si la société s'opposerait à inclure de telles analyses à ses prochaines demandes.

L'ACIG a déclaré qu'elle comptait sur l'Office pour examiner soigneusement et résoudre tous les points soulevés durant l'audience concernant la base des taux.

Opinion de l'Office

L'Office reconnaît les inquiétudes soulevées par les intervenants en ce qui a trait au processus décrit à l'article 58, mais juge qu'un examen de ce processus va au-delà de la portée de la présente audience. Une partie importante de l'audience a été consacrée à l'examen approfondi des ajouts visant les installations de transport. Même si une évaluation du bien-fondé de chacun des éléments se prêterait peut-être mieux à une audience en vertu de la Partie III de la Loi, l'Office considère que l'exercice a été bénéfique pour ce qui est de clarifier les descriptions brèves et parfois vagues fournies par TransCanada au sujet de ces éléments de dépense, de même que pour relever certaines erreurs et redondances.

L'Office fait remarquer que l'article 58 de la Loi n'est pas limité par un plafond de dépenses ou encore ne se borne pas aux installations liées à l'intégrité et à la sûreté des gazoducs. Il fait aussi remarquer que TransCanada fournit actuellement des copies de ses demandes en vertu de l'article 58 à certaines parties, et que toute partie intéressée peut se procurer ces documents sur demande. L'Office apprécie les recommandations des intervenants au sujet de l'amélioration du processus. Il fait toutefois remarquer que la responsabilité ultime de l'examen et de l'approbation des installations incombe à l'Office.

L'Office est d'accord avec la proposition de la CCPA, selon laquelle TransCanada devrait, à l'avenir, être obligée de fournir des analyses de coûts-avantages lorsqu'elle présentera des demandes visant des ajouts importants à ses installations.

Décision

L'Office juge que l'examen du processus lié à l'article 58 dépasse la portée de la présente audience, tout comme les décisions quant au bien-fondé de demandes distinctes en vertu de l'article 58.

L'Office enjoint TransCanada de soumettre des analyses de coûts-avantages lorsqu'elle présentera, à l'avenir, des demandes en vertu de l'article 58 visant des projets dont le coût estimatif est supérieur à 500 000 \$.

3.1.3 Projets d'investissement non autorisés

Le tableau révisé préparé en vertu de la Partie V de l'Annexe des Règles de pratique et de procédure (ébauche du 7 mai 1987), soumis par TransCanada comme partie intégrante de sa demande, comprend des projets qui n'ont pas encore été autorisés par l'Office en vertu de la Partie III de la Loi. Les coûts se rapportant à ces projets ont été déduits de la base des taux demandée par TransCanada pour l'année d'essai 1993.

Décision

Un montant de 16 282 050 \$ a été déduit des installations moyennes en service par suite de l'élimination des projets de TransCanada non approuvés par l'Office au moment de cette décision. L'annexe VII des présents Motifs de décision énumère ces projets.

3.1.4 Inventaire des pièces de rechange

TransCanada a déclaré qu'elle faisait continuellement l'examen de son inventaire de pièces de rechange et qu'elle effectuait, au besoin, une évaluation des incidences liées à l'absence de certaines pièces en stock. TransCanada a déclaré que son réseau pipelinier fonctionnait à 97 % de sa capacité théorique, durant l'hiver, et que lorsqu'un groupe compresseur est en panne, le réseau pipelinier fonctionne bien en-dessous de cette capacité.

L'ACPP a exprimé des inquiétudes quant au nombre d'éléments inclus dans la demande présentée par TransCanada, pour 1993, en vertu de l'article 58, dont des groupes compresseurs et des blocs compresseurs destinés à l'inventaire. Elle a indiqué que le nombre de groupes compresseurs et les coûts financiers qui s'y rattachent lui paraissaient excessifs. L'ACPP a également interrogé TransCanada au sujet de ses besoins relatifs à de l'espace d'entreposage supplémentaire requis pour ses stocks, des nombreuses références faites par la société à des grues ainsi qu'à des améliorations de grues dans sa demande annuelle pour 1993, en vertu de l'article 58, et son le tableau des exigences en vertu de la Partie V. L'ACPP a recommandé que TransCanada soit tenue de fournir une liste de son inventaire pour les éléments dont le coût est élevé, ainsi qu'une justification détaillée de sa politique touchant aux pièces de rechange.

Opinion de l'Office

L'Office reconnaît l'inquiétude de l'ACPP en ce qui a trait à la gestion de l'inventaire des pièces de rechange pour un réseau aussi dynamique et vaste, sur le plan géographique, que celui de TransCanada. L'Office est d'avis qu'une liste des éléments importants de l'inventaire aiderait effectivement à surveiller l'efficacité de TransCanada à cet égard, et que TransCanada devrait fournir à l'Office et aux parties intéressées une description détaillée des procédures suivies pour assurer l'optimisation des niveaux et de la localisation des pièces.

Si TransCanada n'a pas adopté de méthode démontrant l'optimisation des niveaux et la localisation des pièces, l'Office estime qu'un tiers indépendant devrait fournir des conseils à la société à cet égard.

L'Office incite aussi TransCanada à discuter, avec d'autres sociétés, de la possibilité d'élaborer un système formel commun pour la gestion de l'inventaire, grâce auquel elles pourraient partager des stocks de pièces de rechange, en particulier pour ce qui est de leurs composantes importantes.

Décision

L'Office enjoint TransCanada de lui présenter, de même qu'aux parties intéressées, dans les trente jours suivant la délivrance de la présente décision, 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 optimiser les niveaux et la localisation des pièces. L'Office examinera tout document soumis par TransCanada et déterminera si ces éléments respectent des normes raisonnables pour le contrôle approprié de l'inventaire. 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 est également tenue de fournir à l'Office et aux parties intéressées, dans les 180 jours suivant la délivrance de la présente décision, ses commentaires au sujet de la faisabilité d'un système commun de gestion de l'inventaire regroupant d'autres sociétés.

De surcroît, l'Office enjoint TransCanada de présenter, 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 \$.

3.1.5 Conduite à parois épaisses

TransCanada a installé des conduites ayant des parois de 12,1 mm d'épaisseur, plutôt que 11,7 mm, sur certaines parties du tronçon 100-6, excédant ainsi les spécifications des plans approuvés par l'Office dans les certificats GC-78 et GC-80 et dans l'ordonnance XG-9-92. L'augmentation de l'épaisseur de la paroi était proposée à l'origine en provision d'une augmentation planifiée de la pression maximale de service. Dans sa réponse aux demandes d'information présentées à cet effet, TransCanada a indiqué que 74,23 km de conduites à parois épaisses ont été installées en 1991 à un coût supplémentaire de 888 533 \$ et que 228,30 km de conduites à parois épaisses ont été installées en 1992 à un coût supplémentaire de 1 878 909 \$.

Dans une lettre datée du 10 octobre 1991, l'Office avait approuvé la demande de TransCanada visant la modification des spécifications pour la partie des conduites installées en 1991, indiquant que la prudence démontrée par la modification des plans de conception et les coûts qui y étaient liés, feraient l'objet d'un examen en vertu de la Partie IV de la Loi. Cette autorisation avait été donnée après la fabrication des parties de conduites utilisées en 1991, mais avant le début de la production de celles de 1992. Dans une lettre datée du 6 mars 1992, l'Office avait rejeté la demande visant la modification des parties de conduites devant être installées en 1992, obligeant TransCanada à concevoir le tronçon 100-6 en fonction d'une pression de 6 895 kPa, conformément à la norme CSA Z184-M92, et précisant que les coûts feraient l'objet de l'examen habituel, conformément aux responsabilités de l'Office. Dans sa lettre du 10 avril 1992, TransCanada avisait l'Office qu'elle avait déjà pris possession des conduites à parois épaisses nécessaires à la construction de la partie du tronçon prévue pour 1992. Dans sa lettre du 16 avril 1992, l'Office précisait davantage sa décision, indiquant que dans ces circonstances, il permettrait l'installation des conduites de 12,1 mm sur les parties du tronçon prévues pour 1992. L'Office répétait également de nouveau sa position quant aux coûts de ce projet.

Au cours de l'audience, TransCanada a affirmé qu'elle avait agi avec prudence, en ce qui a trait à la modification des plans de conception à la fois pour 1991 et 1992, et que les coûts liés à ces changements devraient être inclus dans la base des taux. TransCanada a déclaré qu'elle avait au départ négligé d'informer l'Office de ses intentions de modifier l'épaisseur des parois du fait qu'elle s'intéressait davantage au programme de construction visé par l'ordonnance GH-5-89 dans son ensemble, et dont la gestion a donné lieu à des économies générales pour les payeurs de droits. Dans sa contre-plaidoirie, TransCanada a demandé que l'Office lui accorde une certaine latitude afin qu'elle puisse mener ses affaires avec efficacité.

Dans sa plaidoirie finale, GMi a donné son appui à la position de TransCanada, selon laquelle les coûts liés aux changements apportés devraient être inclus dans la base des taux prévue pour les parties de conduites installées en 1991 et en 1992.

L'Ontario a déclaré qu'il s'agissait d'une question importante touchant aux fondements du processus de réglementation. Il a demandé que l'Office refuse les coûts de 1991 et de 1992 en plus des frais

financiers pour 1991 et 1992, reconnaissant que TransCanada a pu faire une erreur pour les parties installées en 1991, mais se demandant comment l'Office pourrait permettre l'inclusion dans la base des taux des coûts liés aux parties installées en 1992, compte tenu qu'il n'avait pas autorisé la modification du projet.

Opinion de l'Office

La modification du programme de TransCanada découle du fait que la société a acquis les conduites avant d'avoir obtenu l'autorisation nécessaire. TransCanada ne semble pas avoir tenté d'aviser l'Office de la situation. L'Office n'est pas persuadé, en particulier pour ce qui est des parties installées en 1992, que TransCanada n'aurait pas pu aviser l'Office de la situation et que celui-ci n'aurait pas pu examiner le cas comme il se doit. À la lumière de la correspondance échangée entre TransCanada et l'Office, concernant les parties du gazoduc construites en 1991, l'Office estime que TransCanada a agi avec imprudence en ne reconnaissant pas que l'Office s'interrogeait sur l'efficacité de conduites à parois épaisses sur le tronçon 100-6 et en permettant que se poursuive la fabrication de telles conduites pour les parties prévues en 1992. L'Office estime que cette imprudence a donné lieu aux circonstances l'obligeant à autoriser TransCanada à installer des conduites à parois épaisses sur les parties de gazoducs prévues en 1992.

Décision

L'Office autorise l'inclusion dans la base des taux des coûts liés à la modification de l'épaisseur des parois des conduites utilisées en 1991.

L'Office refuse toutefois l'inclusion dans la base des taux des coûts liés à la modification de l'épaisseur des parois des conduites utilisées en 1992. Un montant de 1 878 909 \$, plus les bénéfices capitalisés et la PFUDC de 46 503 \$, ont été déduits de la moyenne des installations en service présentée dans la demande.

3.1.6 Prévision de la PFUDC pour l'année d'essai

Décision

Le calcul de la PFUDC liée aux ajouts de capital pour l'année d'essai 1993 a été rajusté de manière à refléter le taux de rendement sur la base des taux approuvé (voir point 4.6) de même que le retrait de certains projets d'investissement qui n'avaient pas été approuvés par l'Office au moment de rendre la présente décision (voir point 3.1.3). L'Office a réduit la PFUDC de 488 011 \$ pour l'année d'essai.

3.2 Fonds de roulement

3.2.1 Fonds de roulement en espèces

Dans sa demande initiale, TransCanada proposait le maintien d'une provision pour le fonds de roulement en espèces équivalant à 1/12 de ses dépenses de fonctionnement en espèces pour l'année d'essai 1993. Cette demande reposait sur l'étude de décalage présentée avec la demande RH-1-91 de TransCanada. Dans sa demande révisée, présentée en septembre, TransCanada a soumis sa plus récente étude de décalage qui analysait des données réelles de 1991 et comportait une mise à jour à l'étude de délais postaux. À partir des résultats de cette nouvelle étude de décalage, TransCanada a demandé à l'Office d'approuver une augmentation de la provision, la faisant passer de 1/12 à 1/11 de ses dépenses annuelles de fonctionnement en espèces. L'approbation de ce changement augmenterait la provision pour le fonds de roulement en espèces pour 1993, la faisant passer de 16 198 511 \$ à 17 671 103 \$.

L'ACPP a indiqué que la provision pour fonds de roulement en espèces de TransCanada ne devrait pas être accrue pour un certain nombre de raisons, dont : l'assertion de l'ACPP selon laquelle la méthode d'étude de TransCanada est inexacte et ne respecte pas les études de délais traditionnelles; la croyance de l'ACPP selon laquelle TransCanada est généreuse pour ce qui est du paiement du loyer mensuel de son siège social, ce qui laisse croire que la société n'est pas aussi efficace qu'elle pourrait ou devrait l'être en ce qui a trait à ses besoins de fonds; et le fait que les prévisions de TransCanada indiquent que la société enregistrera un fonds de roulement négatif à la fin de 1993 et, de ce fait, pourrait ne pas avoir besoin d'une provision pour fonds de roulement en espèces.

Selon l'ACPP, la méthode de TransCanada ne respecte pas les études de décalage traditionnelles, car elle ignore le temps qui s'écoule entre le moment où la société reçoit des services et le moment où elle les paye. De surcroît, l'ACPP a indiqué que TransCanada présume, dans son étude, un délai excessivement long entre le moment où elle fait un paiement et le moment où elle recouvre ses frais grâce à ses recettes.

Par conséquent, l'ACPP a indiqué qu'à tout le moins, TransCanada devrait maintenir les dispositions actuelles prévoyant une provision de 1/12 de ses dépenses de fonctionnement en espèces.

Opinion de l'Office

En ce qui a trait de l'affirmation de l'ACPP, selon laquelle TransCanada est « généreuse » dans son paiement de loyer, parce que la société ne prépare pas de chèques post-datés ou qu'elle ne remet pas en main propre le chèque de loyer au propriétaire, l'Office est du même avis que TransCanada en ce que le service bancaire de la société n'aurait pas à garantir les fonds pour le paiement du loyer avant le premier jour du mois. Il faudrait en effet une ou deux journées pour livrer le chèque par la poste, puis une autre journée avant que les fonds ne soient transférés du compte de TransCanada au compte du propriétaire.

L'Office constate que l'assertion de l'ACPP, selon laquelle TransCanada n'aurait peut-être pas besoin d'une provision pour son fonds de roulement pour 1993, se fonde sur des renseignements contenus dans un bilan consolidé pro forma au 31 décembre 1993, déposé par

TransCanada comme faisant partie intégrante du dossier financier à l'appui de sa demande. Le bilan consolidé pro forma indique un fonds de roulement négatif de 86 100 000 \$ au 31 décembre 1993. Cette position négative du fonds de roulement semble découler d'un niveau de caisse et d'investissements à court terme inhabituellement bas par comparaison aux années passées. L'Office remarque que les chiffres fournis par la société pour 1993 ne représentent qu'une estimation, et que la date du 31 décembre 1993 n'est que la représentation d'une seule journée de la position financière de la société pour 1993. Puisque rien ne peut indiquer combien de temps durera cette situation négative du fonds de roulement en 1993, il est très difficile pour l'Office de déterminer s'il s'agit d'une situation à court ou à long terme. En outre, l'Office souligne que d'autres éléments de preuve présentés par la société indiquent que les états financiers réels et estimatifs des années 1987 à 1992 affichent des fonds de roulement positifs qui correspondent à peu près au niveau de fonds de roulement demandé par TransCanada dans les présentes. Par conséquent, l'Office éprouve beaucoup de difficulté à conclure que la position négative du fonds de roulement à la fin de 1993 prévue par la société ne représente rien d'autre qu'une situation temporaire.

L'Office, tout comme l'ACPP, est d'avis que la méthode d'étude de TransCanada n'est pas conforme aux études de décalage traditionnelles. En effectuant une étude de décalage traditionnelle, TransCanada devrait évaluer à quel moment elle a besoin de fonds pour financer ses besoins à court terme, à partir du moment où elle fournit un service et ce lui où elle reçoit le paiement sous forme de droits. De plus, la société serait obligée de compenser ces besoins de fonds jusqu'au moment où elle perçoit les droits, entre le moment où elle reçoit les biens ou services et le moment où TransCanada en fait le paiement. La méthode d'étude qu'utilise actuellement TransCanada n'est concentrée que sur le décalage entre le moment où TransCanada prépare un chèque et le moment où la société recouvre ses coûts grâce à ses recettes, qui sont ajustés en fonction des délais postaux.

L'Office est d'avis que si TransCanada avait tenu compte des préoccupations de l'ACPP, comme la société l'aurait fait dans le cadre d'une étude de décalage traditionnelle, la provision pour fonds de roulement en espèces résultante serait quelque peu inférieure à celle calculée dans la plus récente étude effectuée par TransCanada. L'Office fait aussi remarquer que TransCanada n'a pas fourni de commentaires, ni dans sa plaidoirie ni dans sa contre-plaidoirie visant à déterminer si les préoccupations de l'ACPP auraient un effet légitime sur les résultats de l'étude. Par conséquent, l'Office n'est pas persuadé qu'une augmentation de la provision pour fonds de roulement en espèces soit nécessaire.

Décision

L'Office rejette la demande de TransCanada visant à accroître sa provision pour fonds de roulement en espèces de 1/12 à 1/11 de ses frais d'exploitation annuels. À partir d'une provision de 1/12 des frais d'exploitation annuels de la société, rajustée ailleurs dans les présents Motifs de décision (voir chapitre 5), l'Office a établi à 15 968 010 \$ la provision pour fonds de roulement en espèces et a aussi établi à 100 659 791 \$ la provision pour fond de roulement total de la société pour l'année d'essai 1993. De plus, relativement à l'établissement d'une provision pour fonds de roulement en espèces, l'Office enjoint TransCanada de soumettre, avec sa prochaine demande, une étude de décalage

traditionnelle qui tiendrait compte des préoccupations soulevées par l'ACPP et partagées par l'Office dans l'énoncé de son opinion ci-dessus.

3.3 Dépréciation

3.3.1 Étude de dépréciation

Dans ses Motifs de décision RH-1-91, l'Office indiquait que la dernière étude de dépréciation soumise par TransCanada datait de décembre 1983. Par conséquent, l'Office avait enjoint TransCanada de mener une nouvelle étude de dépréciation et de la déposer au plus tard le 30 juin 1992.

La nouvelle étude de dépréciation, menée conjointement avec la firme Gannett Fleming Valuation and Rate Consultants, Inc., a été déposée avec la demande de TransCanada visant les droits pour 1993.

Par suite de cette nouvelle étude de dépréciation, TransCanada a tenté d'obtenir ce qui suit :

- a) approbation des taux de dépréciation présentés dans l'étude de dépréciation;
- b) approbation du maintien de la méthode de dépréciation selon la durée moyenne de vie utile; et
- c) confirmation, de la part de l'Office, que les coûts de récupération négative pourront être recouverts dans les droits futurs, lorsque la société présentera une proposition, acceptable aux yeux de l'Office, en vue du recouvrement de ces coûts.

3.3.1.1 Taux de dépréciation

D'après les résultats de l'étude de dépréciation présentée dans le cadre de sa demande, TransCanada a proposé de réduire ses taux de dépréciation composés, les faisant passer de 2,83 % à 2,56 %. TransCanada a remarqué qu'aucun membre du Groupe de travail ne s'est opposé à la majorité des aspects de l'étude de dépréciation, exception faite de sa demande visant les coûts de récupération négatifs. Par conséquent, selon l'opinion de TransCanada, les pièces fournies aux fins de la présente audience justifient amplement que l'Office approuve les taux de dépréciation révisés que propose TransCanada.

L'ACPP et Union ont exprimé leur accord avec la demande de TransCanada pour ce qui est des taux de dépréciation révisés.

GMI a indiqué qu'elle avait examiné l'étude de dépréciation et déterminé que les taux demandés étaient justes et raisonnables.

Décision

L'Office approuve les taux de dépréciation présentés dans l'étude de dépréciation de TransCanada pour l'année d'essai 1993.

3.3.1.2 Méthode de dépréciation selon la DMVU ou selon la méthode du GED

Sur approbation de l'Office, TransCanada utilise la méthode de la DMVU pour établir ses taux de dépréciation. Dans sa décision RH-3-86, l'Office avait enjoint TransCanada d'évaluer s'il serait approprié d'adopter la méthode du GED au moment d'effectuer sa prochaine étude de dépréciation. Durant l'audience RH-3-89, TransCanada déclarait qu'elle avait retenu les services d'une firme d'experts-conseils pour effectuer son étude de dépréciation et un examen de la méthode du GED. TransCanada s'attendait à ce que l'étude soit terminée vers la fin de 1990. Durant l'audience RH-1-91, TransCanada indiquait qu'aucun travail substantiel n'avait encore été accompli au chapitre de l'évaluation de la méthode du GED, et qu'elle ne savait pas à quelle date l'étude de dépréciation serait déposée.

TransCanada a soumis son évaluation de la méthode du GED avec sa nouvelle étude de dépréciation, menée conjointement avec la firme d'experts-conseils Gannett Fleming Valuation and Rate Consultants, Inc. Selon TransCanada, la méthode de la DMVU n'entraîne pas de fardeau injuste pour les futurs payeurs de droits. À l'appui de cette déclaration, TransCanada a signalé que si la méthode du GED était mise en oeuvre pour l'année d'essai, la différence entre les taux de dépréciation ne serait que 12/100 de point de pourcentage de taux de dépréciation pour l'année d'essai.

TransCanada a également fourni les raisons suivantes à l'appui du maintien de la méthode de la DMVU :

- a) la méthode de la DMVU est la plus couramment utilisée dans l'industrie des pipelines. Par conséquent, elle est la plus appropriée, tant sur le plan du rendement des capitaux que sur le plan de la concurrence;
- b) TransCanada utilise depuis longtemps la méthode de la DMVU et la connaît donc mieux que toute autre. Cette méthode convient aussi le mieux aux systèmes et comptes actuels de TransCanada;
- c) la méthode de la DMVU est raisonnable pour TransCanada, d'après les experts-conseils de la firme Gannett Fleming Valuation and Rate Consultants, Inc.; et
- d) les membres du Groupe de travail recommandent à l'unanimité que la méthode de la DMVU soit maintenue.

L'ACPP a indiqué qu'elle se sentait quelque peu rassurée par la position de TransCanada en ce qui a trait aux raisons pour lesquelles la société devrait être autorisée à continuer d'utiliser la méthode de la DMVU. L'ACPP a aussi fait remarquer que le Groupe de travail appuyait la conclusion de TransCanada pour ce qui est de maintenir la méthode de la DMVU.

GMI a indiqué que la méthode de la DMVU lui paraissait appropriée. À cet égard, GMI a fait remarquer qu'avec l'approbation de la Régie du gaz naturel du Québec, elle avait elle-même adopté cette méthode pour calculer ses propres taux de dépréciation.

Opinion de l'Office

Étant donné que l'Office avait enjoint TransCanada, dans sa décision RH-3-86, d'évaluer s'il serait approprié d'adopter la méthode du GED, l'Office a jugé convenable d'examiner l'opinion de la société en ce qui a trait à certains avantages perçus de la méthode du GED. D'après les constatations de la société et les arguments soulevés par les parties durant l'audience, l'Office juge approprié que TransCanada maintienne sa méthode de la DMVU pour établir ses taux de dépréciation.

Décision

L'Office autorise TransCanada à continuer d'utiliser la méthode de la DMVU pour établir ses taux de dépréciation.

3.3.1.3 Récupération négative

Dans son étude de dépréciation, TransCanada a fait remarquer que « Même si la société ne cherche pas à recouvrer ses frais de récupération négative à l'intérieur de son coût de service, l'Office devrait lui assurer que la récupération négative représente des frais recouvrables liés à la propriété d'un gazoduc, et qu'après un examen pertinent, ces frais pourront être recouverts dans le cadre de ses futurs coûts de service. »

TransCanada a fait valoir qu'elle demandait seulement à l'Office de déclarer ou de confirmer que les coûts de récupération négative pourront être recouverts par les droits futurs. TransCanada a déclaré que sa demande s'appuyait sur l'exigence énoncée dans le manuel de l'ICCA (article 3060, Immobilisations) et selon laquelle les coûts de récupération négative ne doivent pas figurer comme une dépréciation accumulée, mais qu'ils doivent être comptabilisés comme un élément de passif.

TransCanada a indiqué qu'elle ne pouvait prévoir avec exactitude les coûts de remise en état des terrains qu'elle devra absorber à l'avenir, ni à quel moment elle devra supporter ces coûts. Par conséquent, TransCanada indique qu'il est trop tôt pour comptabiliser les coûts de remise en état des terrains comme un élément de passif, étant donné qu'elle ne peut raisonnablement déterminer ces coûts avec le degré d'exactitude requis. Toutefois, TransCanada a fait remarquer que c'est ce qu'exige le manuel de l'ICCA, ce qui pose un problème à la société. TransCanada a reconnu qu'elle cherchait, en fait, une justification acceptable aux yeux de ses vérificateurs, lui permettant de constituer une provision pour récupération négative en 1993.

TransCanada a fait valoir qu'elle ne tirerait aucun avantage de l'assurance fournie par l'Office, et que cette assurance lui permettrait tout simplement de justifier adéquatement la non-comptabilisation de toute provision pour coûts de récupération négative pour l'année d'essai 1993. TransCanada a indiqué que ni la lettre de l'Office, datée du 19 février 1986 ni le rapport présenté antérieurement par l'Office¹ au sujet de la récupération négative ne fournit à la société le niveau d'assurance recherché.

¹ En 1985, l'Office a commandé une étude sur la valeur de récupération négative intitulée « Document de travail sur la valeur de récupération négative », qui a été soumise à l'examen public. Après avoir obtenu les commentaires des parties intéressées, l'Office a résumé, dans une lettre datée du 19 février 1986, la façon dont il entendait traiter la question à l'avenir. Cette initiative a été prise avant que le manuel de l'ICCA reconnaisse la question.

TransCanada a également attiré l'attention sur la préoccupation grandissante au sujet des coûts liés à la restauration de l'environnement au Canada à son état préindustriel, et au sujet du fait que de nouvelles lois à cet effet continuent d'être élaborées à peu près chaque jour.

L'ACPP a déclaré qu'elle ne croyait pas que l'Office devrait accorder à TransCanada la confirmation demandée. L'ACPP a maintenu que cette demande était à la fois prématurée et inutile, et elle a mentionné les faits suivants, soulevés durant l'interrogatoire :

- a) une étude menée par l'entremise de l'ACPP est actuellement en cours pour évaluer toute la question de la récupération négative dans la perspective de l'ensemble de l'industrie. Un employé de TransCanada préside ce comité d'étude;
- b) Westcoast a remis à plus tard la question de la récupération négative et ne fait aucune provision pour la récupération négative dans ses comptes pour l'année d'essai 1993;
- c) à l'heure actuelle, aucune autre société pipelinière canadienne ne semble faire de provision pour la récupération négative dans ses comptes pour l'année d'essai 1993;
- d) TransCanada elle-même n'a effectué que des travaux préliminaires sur sa méthode de cessation d'exploitation. À l'heure actuelle, elle ne compte pas entreprendre d'études à ce sujet;
- e) à l'heure actuelle, la *Loi de l'impôt sur le revenu* et ses *Règlements d'application* ne comportent aucune disposition permettant de traiter les coûts de récupération négative comme une déduction d'impôt sur le revenu; et
- f) TransCanada perçoit une forme de fonds de récupération négative sur les travaux de réforme qu'elle effectue.

L'ACPP a soutenu que la confirmation demandée par TransCanada était inutile pour les raisons suivantes : Premièrement, il reste des réserves de gaz importantes dans le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien. Deuxièmement, à l'heure actuelle, TransCanada tente d'obtenir le plus haut niveau d'assurance (c.-à-d. de la part de l'Office), même si elle admet que ce ne soit pas nécessaire pour justifier son report des coûts de la récupération négative pour l'année d'essai. Troisièmement, l'utilisation que fait TransCanada d'une ligne directrice américaine, en particulier le FASB n° 71, a peu de valeur, puisque ce document date de 1982 et qu'il a une portée générale. Même si cette ligne directrice existe depuis dix ans, aucun pipeline terrestre aux É.-U., exception faite d'un seul (c.-à-d. le PGT), n'enregistre de récupération négative. L'ACPP a également fait remarquer que malgré la référence faite à ce document du FSAB, TransCanada n'a pu prouver que les sociétés pipelinières des É.-U. demandent couramment à leurs organismes de réglementation de leur fournir des garanties comme celles qu'elle demande à l'ONÉ.

L'ACPP a laissé entendre que la question ne pouvait être si urgente, puisque le manuel de l'ICCA a été modifié, de toute évidence, afin de pouvoir traiter ce point dans les exercices financiers ultérieurs à décembre 1990, et que TransCanada n'a pas soulevé la question dans sa demande visant les droits pour l'année d'essai 1992.

D'après les arguments cités précédemment, l'ACPP s'inquiète du fait que si l'Office accorde à TransCanada la confirmation qu'elle demande, ce geste sera perçu comme une forme d'obligation morale de la part de l'Office de reconnaître et de permettre la perception de fonds de récupération négative à l'avenir.

L'ACIG a indiqué que la question à résoudre consistait à déterminer s'il convient que l'Office prenne des « décisions anticipées » et autorise TransCanada à recouvrer ses coûts de récupération négative visant ses installations dans l'avenir.

L'ACIG a aussi mentionné que la question de la récupération négative pour l'année d'essai 1993 est purement hypothétique. Elle a fait remarquer que les tribunaux avaient toujours refusé d'examiner des questions hypothétiques et de rendre des décisions à leur sujet. L'ACIG a donc indiqué que l'ONÉ, en sa qualité de tribunal quasi judiciaire, devrait faire de même et recommander que l'Office s'abstienne de rendre de telles décisions en ce qui a trait à la question de la récupération négative dans le cas présentement.

GMI a précisé que la récupération négative représente des coûts qui doivent être traités si l'on entend assurer la répartition équitable entre les usagers d'année en année. GMI a indiqué que cela se reflétait dans le fait que la provision pour la récupération négative est maintenant un principe comptable généralement reconnu par l'ICCA. GMI a toutefois soutenu qu'il ne semble pas y avoir un consensus au sein de l'industrie sur la façon dont il convient de traiter la récupération négative en regard des sociétés de transport qui relèvent de la compétence de l'Office. Par exemple, GMI a indiqué qu'à l'heure actuelle, IPL, NOVA¹, TransMountain et Westcoast n'incluent pas ce facteur dans leurs taux respectifs. De surcroît, GMI a indiqué que la question fait actuellement l'objet d'une étude par l'entremise de l'ACPP. Par conséquent, GMI a conclu qu'il conviendrait que l'Office enjoigne TransCanada de soulever la question avec sa prochaine demande, en préparant, cette fois, une proposition plus définitive.

La CCPA a déclaré qu'elle souhaitait vivement comprendre pourquoi TransCanada estime que la question est urgente, étant donné que la société n'a pas encore examiné quelle serait la meilleure façon de mener à bien la cessation de l'exploitation de son réseau, et compte tenu du fait que le recouvrement futur des coûts de récupération négative ne semble pas être une question si importante pour les autres sociétés de pipelines relevant de la compétence de l'ONÉ. Aux yeux de la CCPA, la question est prématurée et ne devrait pas être résolue par l'Office tant que TransCanada n'aura pas terminé son analyse et que l'ACPP n'aura pas déposé son étude sur les coûts de récupération négative.

La CCPA a aussi fait remarquer que des questions d'impôts demeurent encore irrésolues concernant le traitement des récupérations négatives, lesquelles pourraient très bien atténuer les préoccupations de TransCanada à cet égard, si elles sont rendues superflues d'une façon qui entraînerait une exemption appropriée.

¹ NOVA ne relève pas de la compétence de l'Office.

Opinion de l'Office

Compte tenu de la plaidoirie des intervenants, selon lesquelles d'autres sociétés n'ont pas jugé nécessaire de demander le niveau d'assurance que recherche TransCanada, et que la société admet elle-même qu'elle ne serait pas gravement touchée si elle n'obtenait pas cette assurance, l'Office ne croit pas que la société subira des effets négatifs s'il ne lui donne pas la confirmation demandée. De plus, l'Office est peu disposé à prendre des décisions anticipées sans avoir un dossier contenant des renseignements fondés et détaillés.

L'Office est d'avis qu'il ne serait pas approprié d'examiner davantage la question d'ici à ce que la société lui fournisse des renseignements plus substantiels.

Décision

L'Office n'est pas prêt à trancher la question consistant à déterminer si la récupération négative pourra être recouvrée par les droits futurs tant que la société ne lui fournira pas une demande contenant des renseignements plus détaillés, comme l'indiquait l'Office dans sa lettre du 19 février 1986.

3.3.2 Dépenses de dépréciation

Décision

L'Office a réduit les dépenses de dépréciation de l'année d'essai de 529 652 \$ et les dépenses de dépréciations accumulées de 135 287 \$ de manière à refléter davantage les rajustements apportés au taux de la PFUDC (voir le point 3.1.6) et le rejet des coûts liés à certains projets d'investissement (voir les points 3.1.3 et 3.1.5).

Chapitre 4

Coût du capital

Dans la version révisée de sa demande, TransCanada demandait un taux de rendement sur la base des taux de 11,25 % pour l'année d'essai 1993, par comparaison au taux de 11,56 % approuvé pour l'année 1992. Le taux de rendement demandé sur les actions ordinaires pour l'année d'essai 1993 était de 13,25 %, pour un ratio du capital-actions ordinaire presumée de 30 %, inchangé par rapport à celui approuvé pour 1992.

Les détails de la structure du capital et les taux de rendement demandés, dans leur version révisée, sont présentés au tableau 4.1 et analysés en détails aux points 4.1 à 4.5.

Tableau 4-1
Structure moyenne presumée du capital et taux de rendement
demandés pour l'année d'essai 1993

	Montant (000 \$)	Structure du capital (%)	Taux du coût (%)	Composante du coût (%)
Dette - consolidée	3 475 577	55,19	10,92	6,03
- non consolidée	316 538	5,03	8,91	0,45
Total du capital emprunté	3 792 115	60,22		6,48
Capital-actions privilégié	616 176	9,78	8,08	0,79
Capital-actions ordinaire	1 889 268	30,00	13,25	3,98
Total de la structure du capital	6 297 559	100,00		
Rendement sur la base des taux				11,25

4.1 Dette consolidée

Au départ, TransCanada avait demandé une structure du capital qui comprenait une dette consolidée de 3 476 125 000 \$ (55,8 % du total de la structure du capital), calculée à un taux de 10,84 %. Au cours de l'audience, ce montant et le taux du coût connexe ont été révisés à 3 475 577 000 \$ (55,19 % du total de la structure du capital) et 10,92 % respectivement. Le montant en dollars de la dette consolidée et le taux du coût connexe ont été calculés au moyen de la méthode des produits bruts, approuvée par l'Office dans ses Motifs de décision RH-2-85 applicables à TransCanada.

Aucun intervenant ne s'est opposé au montant en dollars de la dette consolidée ou au taux du coût de 10,92 %.

Décision

L'Office approuve le montant en dollars de 3 475 577 000 \$ de la dette consolidée de la société à un taux du coût enchâssé de 10,92 % pour l'année d'essai 1993.

4.2 Dette non consolidée

La dette non consolidée représente la partie de la dette à long terme de TransCanada qui doit être financée par des émissions à long terme. Ce montant se calcule en soustrayant, du total de la structure du capital, le montant de la dette consolidée, le capital-actions privilégié et le capital-actions ordinaire.

Au départ, la demande de la société prévoyait un taux de 8,74 % applicable à sa dette non consolidée pour l'année d'essai, mais ce taux a plus tard été révisé à la hausse de 17 points de base, le portant à 8,91 %. La société a affirmé que la méthode actuellement approuvée, qui utilise un mélange de taux d'intérêt à court et à long terme, pour le calcul du taux de la dette non consolidée, entraîne un risque un peu plus élevé pour TransCanada. La volatilité constatée récemment pour ce qui est des taux d'emprunt à court terme et les risques se rattachant à cette volatilité qui se poursuivra en 1993, ont obligé TransCanada à réviser à la hausse son taux de la dette non consolidée.

Dans les pièces présentées à l'appui de son intervention, l'ACPP a déclaré qu'étant donné les conditions actuelles du marché, le taux de 8,74 % demandé pour la dette non consolidée de TransCanada était excessif pour l'année d'essai 1993. Dans sa contre-plaidoirie, l'ACPP a fait valoir que le taux de 8,75 % des obligations à long terme du gouvernement du Canada, utilisé par TransCanada dans le calcul du taux applicable à sa dette non consolidée pour l'année d'essai, était trop élevé. De surcroît, l'ACPP soutient que l'augmentation demandée de 17 points de base sur le taux de 8,74 %, le faisant passer à 8,91 %, découle du fait que TransCanada a restructuré ses plans financiers en prévoyant des dépenses plus élevées pour le début de 1993. L'ACPP a indiqué que ces prévisions n'ont peut-être aucun lien avec la réalité.

Le témoin de l'ACPP, chargé d'examiner la question de la structure du capital, a fait valoir, dans les pièces soumises, qu'à l'exception de 1987, le coût réel de la dette non consolidée de TransCanada a toujours été inférieur au taux approuvé par l'Office, et que TransCanada a réussi à enregistrer des gains supplémentaires en gérant mieux la position de sa dette non consolidée. TransCanada était toutefois en désaccord avec les calculs présentés par ce témoin et a réfuté l'assertion selon laquelle la société a enregistré des gains supplémentaires sur la composante de la dette non consolidée de la structure de son capital. Dans sa contre-plaidoirie, l'ACPP a avancé que le plan de financement actuel de TransCanada, pour ce qui est de sa dette non consolidée, devrait être surveillé de façon continue pour s'assurer que TransCanada n'enregistre pas de gains supplémentaires en modifiant les dates d'émissions des éléments de sa dette.

L'ACIG a avalisé la position de l'ACPP en ce qui a trait à la dette non consolidée de TransCanada.

L'Ontario s'est opposé à la demande de TransCanada pour ce qui est d'augmenter son taux applicable à la dette non consolidée, pour le faire passer de 8,74 % à 8,91 %. De surcroît, l'Ontario propose qu'une partie des bénéfices accumulés sur l'intérêt supplémentaire de la dette non consolidée de TransCanada, en 1992, soient transmis aux payeurs de droits.

Opinion de l'Office

Après examen des pièces présentées relativement à cette question, l'Office est d'avis que les taux prévisionnels des bons du trésor de trois mois, des obligations de dix ans d'OLTGC utilisés par TransCanada pour calculer le taux applicable à sa dette non consolidée se trouvent à la limite supérieure de la fourchette jugée raisonnable. De plus, compte tenu des prévisions économiques et des conditions actuelles du marché financier, l'Office n'est pas convaincu qu'un taux supérieur à 8,74 %, applicable à la dette non consolidée, soit convenable pour l'année d'essai. L'Office fait remarquer que la raison invoquée par TransCanada pour justifier l'augmentation du taux de sa dette non consolidée avait trait à l'augmentation des taux d'intérêt à court terme. Cette tendance s'est depuis inversée. L'Office estime qu'un taux de 8,74 %, applicable à la dette non consolidée, est raisonnable pour l'année d'essai.

Décision

L'Office approuve le montant en dollars de la dette non consolidée de 330 045 916 \$ et le taux du coût de 8,74 % pour l'année d'essai. Le montant de la dette non consolidée a été augmenté de 27 692 000 \$ de manière à refléter la décision de l'Office concernant les émissions d'actions privilégiées d'une valeur de 60 000 000 \$ proposées pour l'année d'essai 1993 (voir point 4.3).

4.3 Capital-actions privilégié

La structure du capital de TransCanada, demandée pour l'année d'essai, prévoit un capital-actions privilégié de 616 176 000 \$ (représentant 9,78 % de la structure du capital demandée), assorti d'un taux du coût connexe moyen pondéré de 8,08 %. Ce montant en dollars comprend les actions privilégiées de 60 000 000 \$ que la société se propose d'émettre en juillet 1993. Par suite des changements fiscaux apportés au traitement des revenus de dividendes au cours des quelques dernières années, les sociétés ne peuvent plus émettre d'actions privilégiées à des taux aussi avantageux qu'auparavant.

À l'audience RH-1-91, TransCanada avait soulevé la possibilité d'émettre, en quantités limitées, des débentures subordonnées, comme solution de rechange au financement par actions privilégiées. Tout en indiquant que l'émission de débentures subordonnées serait une solution de rechange avantageuse à l'émission d'actions privilégiées, la société a affirmé qu'il y aurait une limite à la valeur pouvant être accumulée sans que le ratio du capital-actions ordinaire presumée de TransCanada n'augmente. À l'audience RH-1-91, la société avait jugé raisonnable le remplacement éventuel de la composante de sa structure du capital presumée, formée d'actions privilégiées, par 75 % de dette et 25 % d'actions ordinaires. Il y a eu une discussion préliminaire à cet égard dans le cadre de l'audience RH-1-91, et dans ses Motifs de décision, l'Office a reconnu que le concept du remplacement du capital-actions privilégié pouvait présenter un certain intérêt et a encouragé toutes les parties intéressées à examiner plus à fond cette possibilité à une prochaine audience visant les droits de TransCanada.

Dans le cadre de la présente audience, le témoin-expert de TransCanada, en matière de structure du capital, a maintenu sa position selon laquelle le financement au moyen du capital-actions privilégié ne constitue pas une méthode avantageuse; en outre, ce témoin a indiqué que, compte tenu du terme des actions privilégiées et du fait qu'elles sont rachetables au gré du détenteur et convertibles, ces capitaux se rangent plutôt du côté de la dette. Le témoin-expert de TransCanada a donc proposé de remplacer graduellement ce mode de financement coûteux à compter de 1993, par 50 % de dettes et 50 % d'actions ordinaires.

Le témoin-expert de l'ACPP *et al.* a donné son appui à TransCanada et à ses témoins, estimant que le capital-actions privilégié n'est pas un mode de financement rentable, et que ces actions devraient être éliminées graduellement de la structure du capital présumée de TransCanada, au fur et à mesure qu'elles viendront à échéance. Dans sa contre-plaidoirie, l'ACPP a donné son appui au témoin-expert de TransCanada, chargé de la question de la structure du capital, convenant que les actions privilégiées devraient être éliminées graduellement au cours d'une certaine période de temps. L'ACPP a toutefois exprimé son désaccord avec la proposition de TransCanada, visant à remplacer ces actions par un nombre égal de dette et d'actions ordinaires (50-50). Elle a fait valoir qu'au cours de la présente audience, TransCanada a modifié sa proposition à un rapport 50-50, plutôt qu'au rapport 75-25 proposé à l'audience RH-1-91. Selon l'ACPP, les actions privilégiées devraient être remplacées, au fil du temps, par de la dette uniquement (100 %).

ACIG a donné son appui au témoin-expert de l'ACPP *et al.* et a indiqué que la composante de la structure du capital présumée de TransCanada, constituée de capital-actions privilégié, devrait être remplacée graduellement par de la dette seulement, et non par une combinaison de dette et de capital-actions ordinaire, comme le proposait le témoin-expert de TransCanada chargé de la question de la structure du capital.

La CCPA a approuvé les opinions du témoin-expert de l'ACPP *et al.*, relativement aux actions privilégiées, notamment du fait que, dans la pratique, les investisseurs perçoivent les actions privilégiées comme une dette et que le non-paiement des redevances sur les actions privilégiées a essentiellement le même effet négatif sur l'opinion des investisseurs, quant à la situation financière de la société, qu'aurait le non-paiement des intérêts dus sur la dette. La CCPA s'est rangée du côté du témoin-expert de l'ACPP *et al.* et a indiqué que les actions privilégiées existantes devraient être remplacées graduellement par de la dette seulement.

Opinion de l'Office

L'Office est d'accord avec TransCanada et les intervenants et estime que les actions privilégiées ne constituent plus un mode de financement avantageux pour l'exploitation des installations de TransCanada.

Différentes solutions ont été proposées par les parties intéressées au cours de l'audience quant à la façon dont la composante de la structure du capital présumée de TransCanada, constituée d'actions privilégiées, devrait être remplacée graduellement. Les solutions proposées n'ont toutefois trait qu'au ratio approprié de dettes et d'actions ordinaires appelées à remplacer les actions privilégiées.

En considérant le remplacement graduel de la composante de la structure du capital présumée de TransCanada, constituée d'actions privilégiées, l'Office a reconnu deux questions: la première visant le traitement immédiat et approprié de la proposition de TransCanada pour ce qui est d'émettre de nouvelles actions privilégiées de 60 000 000 \$ en 1993; la seconde visant la façon de traiter le reste des actions privilégiées actuellement incluses dans la structure du capital présumée de TransCanada, de même que toute nouvelle émission d'actions privilégiées à l'avenir.

En ce qui a trait à la proposition visant l'émission d'actions privilégiées de 60 000 000 \$ en 1993, et compte tenu du fait que les actions privilégiées ne constituent plus un mode de financement avantageux, l'Office a conclu qu'il ne serait pas approprié de permettre à TransCanada, pour l'établissement des droits, d'inclure le montant de 60 000 000 \$ (correspondant à un versement de 27 692 000 \$) sous forme de capital-actions privilégié dans la structure présumée de son capital pour 1993. Par conséquent, aux fins de l'établissement des droits, le montant en dollars de 60 000 000 \$ en actions privilégiées devrait être remplacé entièrement par de la dette pour l'année d'essai 1993. Le solde d'actions privilégiées demandé, représentant un montant en dollars de 616 176 000 \$, a été réduit de 27 692 000 \$, ce qui donne un solde au montant de 588 484 000 \$.

Pour ce qui est de la façon de traiter le reste des actions privilégiées qui sont actuellement incluses dans la structure du capital présumée de TransCanada, et qui doivent être renouvelées ou remplacées, de même que toute nouvelle proposition d'émission d'actions privilégiées, l'Office est d'avis que les coûts et les conséquences relatifs aux droits devraient être traités dans le cadre d'audiences sur les droits visant les années d'essai auxquelles ils devraient s'appliquer.

Enfin, l'Office est d'avis qu'à moins qu'il ne se produise un changement dans les circonstances, et que les actions privilégiées deviennent un mode de financement avantageux, l'utilisation future, par TransCanada, du financement par actions privilégiées, pour quelle que raison que ce soit, fera l'objet d'un examen au cours des audiences pertinentes visant les droits de la société.

Décision

En ce qui a trait à la proposition de TransCanada, visant l'émission d'actions privilégiées au montant de 60 000 000 \$ en 1993, l'Office juge que cette forme de financement n'est pas avantageuse. Par conséquent, l'Office estime qu'il ne serait pas prudent de la part de TransCanada d'émettre des actions privilégiées supplémentaires en 1993. Dans cette optique, et conformément à la décision de l'Office selon laquelle un ratio du capital-actions ordinaire de 30 % est approprié pour TransCanada en 1993, et aux fins de l'établissement des droits, l'Office a présumé que le montant en dollars de 60 000 000 \$ serait financé entièrement par de la dette, et le solde de la dette non consolidée a été augmenté de manière à refléter cette décision. Pour 1993, la structure du capital de TransCanada, aux fins de l'établissement des droits, affichera par conséquent un solde sur les actions privilégiées au montant de 588 484 000 \$, ainsi qu'un taux du coût connexe de 8,11 %.

Pour ce qui est du financement actuel au moyen d'actions privilégiées, qui devront être renouvelées ou remplacées, de même que tout financement futur au moyen d'actions privilégiées, l'Office a décidé que les coûts et les conséquences sur les droits, découlant de ces transactions, devraient être examinés dans le cadre des audiences visant les années d'essai sur lesquelles ces transactions seront censées s'appliquer.

De surcroît, à moins que les circonstances changent et que les actions privilégiées deviennent un moyen de financement avantageux, l'Office examinera, aux fins d'établissement des droits, le bien-fondé de toute utilisation future des actions privilégiées par TransCanada comme moyen de financement.

4.4 Ratio de l'avoir ordinaire

TransCanada a demandé le maintien du ratio du capital-actions ordinaire présumée actuellement approuvé de 30 % pour l'année d'essai 1993.

Tous les témoins-experts de TransCanada ont affirmé qu'il n'y a pas lieu de réduire le ratio de capital-actions ordinaire présumée de la société, étant donné que ses risques d'affaires sont demeurés inchangés depuis l'audience RH-1-91. Le témoin-expert de TransCanada, pour la question de la structure du capital, était d'avis qu'un ratio du capital-actions ordinaire de 30 % constitue le minimum absolu requis pour permettre à TransCanada de mener à bien son programme de financement massif. Tous les témoins-experts de TransCanada étaient d'avis que la proposition des intervenants, recommandant un ratio de 28 % et un taux de rendement sur les actions ordinaires de 11,5 % si elle est acceptée par l'Office, serait définitivement perçue par les investisseurs de même que par les organismes d'évaluation du crédit comme une réorientation des fondements de la réglementation. L'élément de risque ressortirait donc du fait que la dette de TransCanada serait réduite par rapport à sa cote actuelle A à, par exemple, une cote BBB (risque élevé). En pareil cas, la marge du coût d'emprunt de TransCanada pourrait s'accroître de 25 à 50 points de base, et la société pourrait être forcée de dépendre davantage du marché des É-U. pour le financement par dettes, puisque le marché canadien de la dette risque de ne pas pouvoir absorber de grandes émissions de dettes de cote BBB. Durant sa contre-plaidoirie, toutefois, le témoin-expert de TransCanada en matière de structure du capital a reconnu que, par le passé, la société avait très bien réussi à accumuler des capitaux à des taux raisonnables, et avec un ratio du capital-actions ordinaire présumée de 30 %.

La question du ratio de couverture de l'intérêt approprié pour TransCanada a fait l'objet de discussions durant l'audience. La société et ses témoins-experts ont insisté sur la nécessité de maintenir un ratio de couverture de l'intérêt de 2,0 fois, ou selon la pire éventualité, un peu moins afin d'entretenir la confiance des organismes d'évaluation du crédit. Lorsqu'on l'a interrogé au sujet de l'importance accordée par les investisseurs et les organismes d'évaluation du crédit au ratio de couverture de l'intérêt, le témoin-expert de TransCanada en matière de structure du capital s'est dit amplement d'accord avec le témoin de l'ACPP *et al.* en matière de taux de rendement, selon lequel le ratio de couverture de l'intérêt n'est qu'un des nombreux facteurs de risque influant sur la solvabilité d'un emprunteur. Il s'est également dit d'accord avec le fait que la différence entre son opinion et celle du témoin-expert de l'ACPP *et al.*, en matière de taux de rendement, ne repose que sur une question de degré seulement.

Le témoin-expert de TransCanada, en matière de structure du capital, a reconnu, dans son témoignage écrit, que le ratio du capital-actions ordinaire, pour les exploitations de TransCanada qui ne relèvent pas de la compétence de l'Office, se situe en-dessous du niveau demandé. Durant le contre-interrogatoire, il a également affirmé que certaines des exploitations de TransCanada, ne relevant pas de la compétence de l'Office, peuvent présenter de plus grands risques que les exploitations réglementées de la société. Il a toutefois nié tout recours à l'interfinancement.

Le témoin-expert de l'ACPP *et al.* en matière de taux de rendement a exprimé son accord avec l'opinion du témoin-expert de TransCanada, en matière de structure du capital, selon lequel les risques d'affaires de la société n'ont pas changé matériellement depuis la tenue de l'audience RH-1-91. Cependant, gardant à l'esprit les risques d'affaires de TransCanada, il a dit être d'avis que le ratio du capital-actions ordinaire de 30 % était trop élevé. De surcroît, il a déclaré, en présentant son témoignage, qu'une provision pour un ratio du capital-actions ordinaire de 30 %, pour les activités réglementées, donnerait lieu à un capital-actions ordinaire de moins de 30 % pour les investissements de TransCanada dans des activités non réglementées par l'Office. De plus, certaines de ces activités comportent un « double effet de levier » et sont, de ce fait, plus risquées que les activités réglementées de TransCanada. Le témoin-expert de l'ACPP, en matière de structure du capital, partageait l'avis du témoin-expert de l'ACPP *et al.*, en matière de taux de rendement, et selon lequel les investissements non réglementés de TransCanada comportent des risques plus élevés que les activités réglementées, et ne sont pas soutenues par suffisamment de capital-actions ordinaire.

En discutant du ratio de l'avoir ordinaire qui serait approprié pour les activités réglementées de TransCanada, l'ACPP a indiqué que dans certaines circonstances, ce ratio pourrait être abaissé, même si les risques d'affaires de la société n'ont pas changé. Le témoin-expert de TransCanada, en matière de taux de rendement était aussi de cet avis, à condition que ces circonstances soient le résultat de changements survenus dans les conditions du marché financier, mais à son avis, aucun changement de ce genre ne s'est produit. L'ACPP a affirmé qu'un tel changement s'est produit, en ce que les prévisions économiques sont moins élevées sur le marché.

Durant le contre-interrogatoire, dans le cadre de la discussion portant sur l'évaluation du taux de la dette de TransCanada, les témoins-experts de TransCanada en matière de finances ont indiqué qu'il était peu probable que le taux de la dette de la société passe de la catégorie A à la catégorie BBB, et qu'il n'est pas dans le meilleur intérêt des membres de l'ACPP de voir le taux de la dette de TransCanada réduit. Le témoin-expert de l'ACPP en matière de structure du capital a reconnu que si le taux de la dette de TransCanada était réduit à la catégorie BBB, le coût d'emprunt sur marge pourrait augmenter de 40 à 50 points de base.

Dans sa contre-plaidoirie, l'ACIG a indiqué qu'étant donné le nombre de comptes de report de TransCanada, les risques d'affaires de la société sont minimes, et un ratio du capital-actions ordinaire présumée de 28 % lui paraît approprié.

La CCPA a indiqué qu'outre les témoignages fournis par les témoins-experts en matière de structure du capital et de taux de rendement, l'Office devrait tenir compte des commentaires du groupe de témoins en matière de finances de l'ACPP. La CCPA et le Québec ont aussi donné leur appui aux témoins-experts de l'ACPP et recommandé un ratio du capital-actions ordinaire présumée de 28 % pour les activités réglementées de TransCanada.

Opinion de l'Office

On a discuté largement de la couverture de l'intérêt et du ratio nécessaires pour maintenir la cote A de TransCanada. L'Office constate l'appui général des intervenants pour ce qui est de maintenir la cote actuelle. Le ratio de couverture de l'intérêt est un des facteurs dont les organismes d'évaluation du crédit se servent pour évaluer la solvabilité d'une entreprise. L'Office constate aussi que les pièces présentées par TransCanada indiquent que la cote A attribuée par Standard & Poor se fonde essentiellement sur le maintien d'une méthode réglementaire constante pour l'établissement de la structure du capital et le rendement des capitaux. L'Office ne croit pas qu'il devrait adopter un critère particulier pour l'établissement des ratios de couverture de l'intérêt dans le cas de TransCanada. L'Office croit plutôt qu'un traitement réglementaire juste, relativement à la structure du capital et au rendement des capitaux de la société, continuera d'influer favorablement sur les décisions des organismes d'évaluation du crédit.

L'Office est en partie d'accord avec les opinions exprimées par les témoins-experts de l'ACPP et de l'ACPP et al., selon lesquelles le ratio du capital-actions ordinaire appliqué aux investissements non réglementés de TransCanada pourrait se trouver dans la partie inférieure de la fourchette de ratios désirés. Cependant, l'Office sait également qu'ils constituent maintenant une partie beaucoup plus petite de la base de l'avoir de la société que par les années passées.

L'Office est d'accord avec le témoin-expert de la société à l'effet que les risques d'affaires de la société n'ont pas changé considérablement depuis la tenue de l'audience RH-1-91.

Décision

L'Office approuve un ratio du capital-actions ordinaire présumée de 30 % pour l'année d'essai 1993.

4.5 Taux de rendement sur les actions ordinaires

TransCanada a demandé un rendement de 13,25 % sur son ratio du capital-actions ordinaire présumée de 30 %, ce qui correspond au niveau actuel approuvé. En demandant ce taux, la société s'est appuyée sur les conseils de ses témoins-experts en matière de taux de rendement, qui ont fondé leurs recommandations d'un rendement de 13,25 % sur les résultats de l'analyse des gains comparables, les FMA et la prime de capital-risque. Le témoin-expert de l'ACPP *et al.* en matière de rendement a utilisé la méthode des FMA et de la prime du capital-risque pour en arriver au rendement de 11,5 % recommandé pour les capitaux de TransCanada. Les résultats des différentes méthodes utilisées par les témoins-experts sont présentés dans les tableaux qui suivent.

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

Méthode:	Rendement requis par les investisseurs (%)	Rajustements pour services publics à risque moins élevé (%)	Rajustement pour ratio marché-valeur aux livres (%)	Rendement requis pour services publics à faible risque (%)
Gains comparables	13,5	(0,30)	S/O	13,2
Flux monétaire actualisé	12,1	(0,30)	1,10	12,9
Prime de capital-risque	12,25-12,50	-	1,00-1,25	13,5
Taux de rendement sur le capital-actions ordinaire recommandé pour TransCanada				13,25

Tableau 4-3
Preuve de l'ACPP *et al.* en matière de taux de rendement

Méthode:	Rendement requis par les investisseurs (%)	Rajustements pour services publics purs à risque moins élevés (%)	Résultats d'essais normalisés (%)	Rendement requis pour services publics à faible risque (%)
Gains comparables	S/O	S/O	S/O	S/O
Flux monétaires actualisés	11,0	(0,60-0,80)	10,20-10,40	10,25-10,50 ¹
Prime de capital-risque	10,25-11,00	S/O	10,25-11,0	10,25-11,0
Rajustement pour « réserve »				0,50
Taux de rendement sur le capital-actions ordinaire recommandé pour TransCanada				11,50²

Notes :

1. Arrondi.
2. La recommandation définitive se fonde sur l'extrémité supérieure de la fourchette de la prime de capital-risque. Résultats du test auxquels le témoin-expert ajoute 50 points de base à titre de réserve afin de refléter les conditions financières réelles.

Les témoins-experts de TransCanada ont appliqué la technique des gains comparables à un échantillon de 28 sociétés industrielles à faible risque, choisies dans le secteur de la consommation de l'économie canadienne, et ils ont fondé leurs constatations sur les taux de rendement obtenus entre 1983 et 1991. Le rendement moyen de ces sociétés pour la période visée a été de 13,5 %. Ce taux a été rajusté à la

baisse de 30 points de base, car un service public du calibre de TransCanada présente un moindre risque que les sociétés échantillonnées. Rien n'a prouvé aux témoins que le taux de rendement de certaines compagnies échantillonnées ait été excessif à cause des éléments monopolistiques inhérents à leur exploitation. C'est pourquoi ils ont tenu compte de ce facteur pour rajuster leur taux à la baisse. Le taux de rendement finalement recommandé par les témoins a donc été de 13,2 %, en fonction de la technique des gains comparables. Les témoins de TransCanada ont accordé la moitié du poids aux résultats de cet essai, ce qui dénote d'après eux une norme « équitable ».

Au cours de cette instance, les témoins de TransCanada ont soutenu que la période allant de 1983 à 1991 représentait un cycle économique complet. Ils ont toutefois admis que la moyenne des rendements partiels obtenus en 1992 par les entreprises échantillonnées semble être inférieure à 13,5 %, ce qui mènerait la moyenne pour la période de 1983 à 1992, si l'on veut inclure les taux de rendement moyens des sociétés industrielles à faible risque en 1992, à moins de 13,5 %.

Les témoins de TransCanada ont aussi appliqué la technique du FMA à leur échantillon de 28 sociétés industrielles à faible risque. Ils ont reconnu que l'application de cette technique est hautement subjective, car il est difficile de mesurer avec précision et fiabilité les attentes des investisseurs. D'après leur analyse, il semble que les investisseurs de ces compagnies aient prévu un taux de 9,5 %. Ce taux de croissance, combiné à un dividende de 2,6 %, donne un coût minimal des actions ordinaires de 12,1 %. Ce taux a été lui aussi rabaisé de 30 points de base pour obtenir le taux de risque moins élevé de TransCanada par rapport aux sociétés échantillonnées. Le taux obtenu alors, soit 11,8 %, a été redressé à la hausse à 12,9 % pour un ratio valeur marchande-valeur comptable de 1,15. Compte tenu des difficultés liées à la technique du FMA, les témoins n'ont accordé qu'un poids de 10 % aux résultats de cet essai.

En se fondant sur l'étude de la prime de risque axée sur le FMA pour les deux cycles économiques passés (1976-1991), les témoins de TransCanada ont obtenu une prime de risque sur les actions ordinaires, pour un service public de haute qualité, dans une fourchette de 3,3 à 4,0 %. Les études, axées sur les taux de rendement obtenus sur une longue période, donnent une prime de risque moyenne de 4,5 % pour l'ensemble du marché. Cette prime de risque de 4,5 % a été réduite de 30 % pour tenir compte du moindre risque que présentent les services publics par rapport au marché global. Si l'on ajoute la prime de capital-risque estimative de 3,5 à 3,75 % au taux d'intérêt prévu de 8,75 % des obligations à long terme du gouvernement du Canada, on obtient un coût minimal des actions ordinaires de 12,25 à 12,5 %. Le rajustement de ce taux en fonction du ratio valeur marchande-valeur comptable a mené les témoins à conclure que le rendement des services publics à faible risque, mesuré selon l'analyse de prime de capital-risque, est de 13,5 %. Les témoins ont accordé un poids de 40 % à ce résultat dans leurs recommandations finales. Au cours du contre-interrogatoire, les témoins de TransCanada ont convenu que parmi tous les essais discutés dans l'optique de l'attraction de capitaux pendant cette instance, l'approche de la prime de capital-risque est la plus pertinente.

Dans leur preuve déposée, les témoins de TransCanada ont déclaré que le taux qu'ils ont prévu pour les obligations à long terme du Canada, soit 8,75 % pour 1993, est légèrement plus élevé que l'ensemble des prévisions, car ils sont convaincus, entre autres, que la nécessité de financer les déficits croissants des États-Unis et du Canada exercera une pression à la hausse des taux d'intérêt en Amérique du Nord. Les témoins ont reconnu que si le PIB n'augmentait que de 2,0 % au lieu des 3,5 % prévus en 1993, un taux de rendement des obligations à long terme du Canada de 8,0 % serait plus approprié.

Au cours du contre-interrogatoire à propos d'un taux de rendement équitable pour TransCanada et de la perception du marché à l'égard des règles de base, le témoin-expert de la société spécialisé en structure financière a assuré qu'un taux de rendement inférieur à 12,5 % pourrait être perçu comme un écart par rapport à ces règles. D'après les témoins de TransCanada, le taux de rendement pour la société devrait être de 12,75 % au minimum.

Quant à la méthode du FMA, le témoin de l'ACPP *et al.* a calculé que pour 20 services publics à faible risque les investisseurs demandaient un taux de rendement d'au plus 11,0 %. Pour arriver à cette conclusion, il a ajouté le rendement des dividendes mentionné de 2,9 % au taux de croissance chronologique estimé entre 6,8 et 8,2 %, la fourchette obtenue ainsi de 9,7 à 11,1 % étant le taux de rendement exigé par les investisseurs. Le témoin a donné plus de poids à la partie supérieure de la fourchette, puisque le rendement des actions indiqué de 2,9 % combiné au taux de croissance moyen de 8,2 % pour les entreprises de son premier échantillon représentait aussi le taux de rendement exigé par les investisseurs d'environ 11,0 %. Ce taux a été rajusté à la baisse de 60 à 80 points de base afin de tenir compte du moindre risque des services publics réglementés par rapport aux 20 entreprises industrielles à faible risque comprises dans son échantillon, ce qui donne un taux de rendement requis des investisseurs de 10,25 à 10,5 %.

Ce témoin a utilisé en deuxième lieu la méthode de la prime de capital-risque. Son analyse l'a mené à conclure que la prime de risque du marché par rapport aux OLTGC variait de 4,0 à 4,5 %. Puisqu'à son avis l'exposition au risque des services publics réglementés est faible et ne représente que la moitié du risque de l'ensemble du marché du capital-actions, cette fourchette a été abaissée à 2,0 et 2,25 %. Le témoin a ajouté à cette fourchette un taux de rendement prévu sur les OLTGC de 8,25 à 8,75 %. Le taux de rendement requis des investisseurs ainsi obtenu pour les services publics à faible risque, selon la technique de la prime de capital-risque, a été établi entre 10,25 et 11,0 %. Étant donné les fluctuations récentes des taux d'intérêt à long terme, le témoin a accordé plus de poids à la partie supérieure de cette fourchette.

Même si le témoin de l'ACPP *et al.* a utilisé la méthode du FMA, il s'est surtout appuyé sur les résultats de la technique de la prime de capital-risque, et a exprimé des doutes quant aux résultats de son analyse du FMA. Il a accordé plus de poids à la technique de prime du capital-risque à cause de l'instabilité actuelle des marchés financiers et affirme qu'elle traduit mieux les conditions présentes du marché que la méthode du FMA. Il a conclu que le taux de rendement exigé par les investisseurs pour TransCanada se situait dans une fourchette de 10,25 à 11,0 %, la partie supérieure de celle-ci étant plus importante. Il a ajouté à cette fourchette un coussin de 50 points de base afin de tenir compte de la forte incertitude qui règne sur les marchés financiers et de la possibilité peu probable d'un effet de dilution.

Au cours de son témoignage, le témoin de l'ACPP *et al.* a fait remarquer que comparativement aux détenteurs d'OTLGC, le pouvoir d'achat des actionnaires ordinaires de TransCanada est protégé parce que le taux de rendement approuvé pour la société est révisé périodiquement et rajusté en fonction des conditions actuelles et prévues des marchés financiers. Les témoins de TransCanada ont manifesté leur désaccord sur ce point.

Durant la contre-plaidoirie, TransCanada a soutenu que le témoin de l'ACPP avait fait deux fois le rajustement à la baisse pour les services publics à faible risque, par rapport à l'ensemble du marché. Premièrement, en appliquant une moyenne géométrique aux données chronologiques, ce qui a permis d'obtenir une prime de capital-risque inférieure à celle des résultats obtenus grâce à une moyenne

arithmétique; deuxièmement, en ajustant la prime de risque du marché de 50 % pour les services publics à faible risque par rapport à l'ensemble du marché. Le témoin de l'ACPP *et al.* a reconnu l'argument de TransCanada, mais a déclaré qu'à son avis, les deux rajustements étaient appropriés.

Opinion de l'Office

Les deux techniques des gains comparables et de la prime de capital-risque ont donné des renseignements utiles à l'Office au sujet d'un taux de rendement approprié à autoriser sur l'élément du capital-actions ordinaire présumé de TransCanada. L'Office demeure toutefois convaincu que les résultats découlant de la technique de la prime de risque devraient avoir plus de poids que ceux obtenus en appliquant la méthode des gains comparables. L'Office partage les préoccupations exprimées par tous les témoins sur le taux de rendement quant à l'utilité des résultats de la technique du FMA dans ce cas, et leur a par conséquent accordé peu de poids.

En ce qui concerne les preuves visant les gains comparables, l'Office constate que les témoins de TransCanada ont fait un rajustement de 30 points de base aux résultats de l'analyse des gains comparables afin de tenir compte du moindre risque de la société par rapport aux 28 entreprises industrielles échantillonnées. L'Office demeure convaincu qu'un ajustement de ce genre est justifié. Mais à son avis, étant donné le risque de TransCanada comparativement aux entreprises échantillonnées, cet ajustement devrait être de plus de 30 points de base. L'Office prend aussi note des témoignages présentés au cours de l'audience selon lesquels l'ajout des données de 1992 à celles de 1983-1991, pour les sociétés industrielles à faible risque, rabaisserait les résultats de l'analyse des gains comparables.

Selon les pièces présentées par les témoins de TransCanada, le niveau moyen d'inflation, mesuré selon l'indice des prix à la consommation et le facteur de récession du PIB, a été respectivement de 4,67 % et de 4,05 pour la période 1983-1991. Qui plus est, toutes les parties ont convenu qu'en 1993, le taux d'inflation sera sans doute inférieur à celui qui a été enregistré durant cette même période. Les témoins de TransCanada ont toutefois déclaré que le taux d'inflation au cours du prochain cycle économique complet sera sensiblement le même que pour le cycle précédent. Après avoir examiné attentivement les signes vitaux de l'économie canadienne comme le chômage, le taux actuel et prévu de la croissance économique, les taux d'intérêt à long terme et l'inflation, l'Office est convaincu que l'inflation demeurera assez faible dans le proche avenir au Canada. Les facteurs cités ci-dessus montrent qu'il faut rajuster encore à la baisse les résultats de la technique des gains comparables.

*Quant à l'application de la méthode de la prime du capital-risque, l'Office prend note des arguments du témoin de TransCanada qui accorde 25 points de base de plus au taux de rendement des OLTGC que ne le fait le témoin de l'ACPP *et al.* L'Office juge qu'un taux de 8,75 % sur les OLTGC pour l'année d'essai se situe dans la partie supérieure de la fourchette raisonnable. Après leur rectification pour les services publics à faible risque par rapport à l'ensemble du marché, les témoins de TransCanada ont conclu que la prime de capital-risque appropriée pour ces derniers serait de 3,50 à 3,75 %. Par ailleurs, le témoin de l'APCC ayant fait un rajustement analogue, mais de plus grande envergure, a obtenu une fourchette de*

la prime de risque du marché de 2,0 à 2,25 % pour les services publics à faible risque. L'Office partage l'avis du témoin de la société selon lequel la prime de risque appropriée, calculée par le témoin de l'ACPP, est excessive. L'Office constate également que la prime de capital-risque pour les services publics à faible risque n'est pas aussi élevée que l'ont prétendu les témoins de la société. À son avis, la fourchette raisonnable se situe quelque part entre celles qu'ont proposées les témoins de la société et celles des intervenants.

L'Office a été convaincu par l'argument soutenu par le témoin de l'ACPP et al. selon lequel les actionnaires ordinaires de TransCanada sont mieux protégés que les détenteurs d'obligations à long terme contre le risque couru par leur pouvoir d'achat, puisque le taux de rendement sur les actions ordinaires de la société peut être rectifié périodiquement en fonction de l'évolution de la situation des marchés financiers, alors que le rendement des obligations à maturité ne change pas.

L'Office convient qu'il faut apporter un ajustement pour augmenter le taux de rendement de sorte que la société puisse attirer de nouveaux capitaux sans qu'il y ait dilution de l'avoir de ses actionnaires. Il ne croit pas toutefois que cet ajustement devrait être aussi important que ne l'ont préconisé les témoins de la société.

Après avoir pesé tous les faits et s'être penché en particulier sur les taux d'intérêts et les taux d'inflation actuels et prévus, l'Office juge que 12,25 % représente un taux de rendement équitable sur le capital-actions ordinaire présumée de la société qui est de 30 % pour l'année d'essai 1993.

Décision

L'Office approuve un taux de rendement sur les actions ordinaires de 12,25 % pour l'année d'essai 1993.

4.6 Taux de rendement sur la base des taux

Décision

L'Office approuve un taux de rendement sur la base des taux de 10,95 % pour l'année d'essai 1993. La structure du capital approuvée et le rendement sur la base des taux sont indiqués au tableau 4-4.

Tableau 4-4
Structure financière moyenne présumée du capital et
taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1993

	Montant (000 \$)	Structure du capital (%)	Taux du coût (%)	Élément du Coût (%)
Dette - consolidée	3 475 577	55,37	10,92	6,05
- non consolidée	330 046	5,26	8,74	0,46
Capital total de la dette	3 805 623	60,63		6,51
Actions privilégiées	588 484	9,37	8,11	0,76
Actions ordinaires	1 883 189	30,00	12,25	3,68
Capitalisation totale	6 277 296	100,00		
Taux de rendement sur la base des taux				10,95

4.7 Impôts sur le revenu

4.7.1 Calcul de l'impôt sur le revenu exigible

Décision

L'Office a rajusté la provision pour impôt exigible de 67 364 000 \$ à 55 409 649 \$, soit une diminution de 11 954 351 \$ à la suite des décisions prises par l'Office et exposées dans le chapitre 3 et dans le présent chapitre concernant la base des taux et le taux de rendement sur celle-ci (Voir tableau 4-5).

Tableau 4-5
Provision pour impôt sur le revenu du service public approuvée pour l'année d'essai 1993
(000 \$)

	Demande	Redressement ONÉ	Autorisé par l'ONÉ
Rendement lié au capital-actions	288 123	(20 833)	267 290
Dépréciation	194 592	(530)	194 062
Impôt des grandes sociétés - 1993	13 306	(130)	13 176
Report d'impôt	724		724
Impôt sur les dividendes des actions privilégiées	297		297
Amortissement non autorisé de l'escompte et de la prime sur la dette et pertes sur les opérations de change	3 018		3 018
Dépenses non autorisées	191		191
Extinction graduelle des impôts reportés	(25 290)		(25 290)
Amortissement du coût en capital (« ACC »)	(340 868)	5 934	(334 934)
Bénéfices capitalisés	(4 268)		(4 268)
Dépenses en capital admissibles	(38)		(38)
Intérêts sur PFUDC	(17 690)	360	(17 330)
Cotisation d'impôt sur le revenu (intérêt)			
Frais financiers afférents aux comptes de report:			
1993	(2 124)	(10)	(2 134)
1992- Ajustement	(664)		(664)
1991- Ajustement	(326)		(326)
Frais de délivrance	<u>(7 370)</u>		<u>(7 370)</u>
Revenu imposable	101 613	(15 209)	86 404
Impôt à 0,43741/(1-0.43741) x Revenu imposable	79 003	(11 824)	67 179
Différence des ACC de l'Ontario	48		48
Récupération de l'impôt sur les grandes sociétés	13 306	(130)	13 176
Impôt sur le revenu tiré des dividendes d'actions privilégiées	297		297
Extinction de l'impôt reporté	<u>(25 290)</u>		<u>(25 290)</u>
Provision pour impôt sur le service public	67 364	(11 954)	55 410

4.7.2 Impôt sur le revenu reporté

Dans sa demande, TransCanada a proposé d'amortir le solde de son impôt reporté 75 868 922 \$ sur le coût du service pendant une période de trois ans, à compter du 1^{er} janvier 1993.

Ce solde de l'impôt sur le revenu reporté a été accumulé entre 1978 et 1982, alors que TransCanada a calculé, sur les instructions de l'Office, ses besoins de recettes aux fins de l'impôt selon la méthode

normalisée au lieu d'utiliser celle de l'impôt exigible. Depuis 1983, la provision pour impôt a été calculée selon la méthode de l'impôt sur le revenu exigible, et le solde de l'impôt reporté est inscrit dans les livres de la société.

À plusieurs occasions, TransCanada a demandé à l'Office de l'autoriser à éteindre graduellement ce solde afin de réduire le coût du service. Dernièrement, l'Office en a ainsi décrété dans RH-3-86 :

«L'Office n'est pas convaincu que la proposition de la société diffère essentiellement de ses propositions faites au cours des années antérieures. Par conséquent, l'Office continue de croire que la proposition du demandeur s'écarte des droits fondés sur les coûts et que ce recours à l'impôt reporté accumulé est contraire aux principes comptables. La proposition de TransCanada est donc rejetée. L'Office n'envisage aucune situation dans l'avenir rapproché qui puisse justifier l'utilisation de l'impôt reporté accumulé de la sorte.»

Dans ses témoignages, la société a présenté des arguments fondés sur l'évolution de la situation depuis la dernière décision de l'Office en la matière. Tout en se référant au précédent de la décision de l'Office, RH-1-92, dans laquelle l'Office approuvait une extinction de l'impôt reporté de Westcoast, TransCanada a démontré que les actifs qui ont donné lieu au report de l'impôt sur son revenu entre 1978 et 1982 ont atteint le point d'inflexion en 1988.

La dépréciation au livre de ces actifs dépasse maintenant l'amortissement du coût en capital. Il a été aussi souligné que, comme le solde accumulé se traduisait par une sur-récupération des coûts, il semble approprié pour TransCanada de réduire maintenant le coût du service et, en conséquence, les droits. La société a l'appui du Groupe de travail pour cette demande.

Opinion de l'Office

L'Office est convaincu que la situation a suffisamment changé depuis sa décision RH-3-86 pour obvier à ses inquiétudes passées.

Décision

L'Office approuve la proposition présentée par TransCanada d'éteindre graduellement le solde de son impôt accumulé d'environ 75 900 000 dollars. TransCanada amortira ce montant sur le coût du service pendant la période de trois ans, à compter du 1^{er} janvier 1993.

Chapitre 5

Coûts d'exploitation

5.1 Transport par des tiers

En établissant sa prévision pour transport par des tiers, TransCanada a inclus une somme de 74 580 000 \$ concernant les droits de TQM. Cette somme-ci représente les besoins en recettes de TQM pour l'année d'essai 1993. Dans les motifs de décision RH-4-92 de décembre 1992, l'Office a établi les besoins en recettes de TQM à 72 692 000 \$ pour l'année 1993. L'écart entre les deux sommes est de 1 888 000 \$.

Décision

L'Office a réduit la somme demandée concernant le transport par des tiers de 1 888 000 \$. Cette décision reflète celle rendue dernièrement sur les droits de TQM.

5.2 Exploitation et entretien

Les redressements apportés par l'Office aux frais d'exploitation et d'entretien demandés sont résumés ci-après au tableau 5.1.

Tableau 5-1
Ajustements apportés par l'Office aux dépenses d'exploitation et d'entretien
pour l'année d'essai 1993
(\$)

	Demande	Redressement par l'ONÉ	Autorisé par l'ONÉ
Dépenses de transport	36 694 314	(270 556)	39 423 758
Autres dépenses de transport	6 973 445	(102 954)	56 870 491
Dépenses sectorielles de salaires	44 798 170	(305 343)	44 492 827
Autres dépenses sectorielles	13 571 827	(16 874)	13 554 953
Dépenses générales	32 484 990	(2 070 290)	30 414 700
Recouvrement des coûts par l'Office	9 639 319	-	9 639 319
Utilisations opérationnelles et taxes sur le combustible	12 240 009	-	12 240 009
Total	209 402 074	(2 766 017)	206 636 057

5.2.1 Salaires

L'estimation par TransCanada du montant net des dépenses au chapitre des salaires pour l'année d'essai 1993 est de 84 492 484 \$. Ceci comprend les salaires réguliers, les salaires temporaires et les salaires pour les heures supplémentaires. Le montant demandé prévoit les augmentations des échelles salariales d'année en année, la progression par échelon, la promotion et les autres changements, y compris le montant réservé au Programme d'incitation des gestionnaires, les changements apportés aux années-personnes temporaires et permanentes ainsi que les heures supplémentaires.

La société a introduit un programme d'aide aux employés en juillet 1992. Le programme fournit aux employés et à leurs familles, un service volontaire et confidentiel d'orientation et d'assistance, pour aider les employés qui ont des problèmes ou des difficultés reliés au travail, à la pression et au stress. Le programme est offert aux employés permanents et le coût pour 1993 est évalué à 62 158 \$.

TransCanada prévoit aussi d'introduire un programme flexible d'avantages sociaux pendant l'année d'essai 1993. Ce programme est conçu pour offrir aux employés certains choix concernant les couvertures d'avantages sociaux qui serviront à remplacer le programme actuel des avantages sociaux des employés de TransCanada. Le coût total de ce programme restera le même que celui présentement en vigueur.

5.2.1.1 Nombre d'employés

Pour l'année d'essai 1993, TransCanada a demandé une somme de 84 492 484 \$ pour un effectif régulier de 1 466 postes, ce qui augmente son personnel de 32 employés (29 nouveaux employés sur les chantiers et trois ingénieurs) par rapport au niveau de 1991. La société a déclaré qu'à cause de l'agrandissement de son réseau pour répondre aux besoins de son marché, la construction, l'exploitation et l'entretien augmenteront inévitablement. Il s'ensuit que le niveau d'activités accru peut avoir et a déjà eu comme effet la nécessité d'augmenter son personnel.

L'ACPP a déclaré qu'elle n'était pas convaincue qu'il fallait, pour l'année d'essai, 29 nouveaux employés sur les chantiers. Malgré l'explication de TransCanada, l'ACPP ne pouvait pas comprendre pourquoi il fallait tant de nouveaux employés sur les chantiers, même en tenant compte de l'ajout de nouvelles installations.

TransCanada a demandé, pour 1993, 178 employés temporaires. Cela représente une augmentation de 23 personnes par rapport au niveau de l'année de référence. L'augmentation la plus importante porte sur le groupe de transport. La société a justifié ces augmentations en faisant remarquer qu'il y aurait beaucoup d'activités au plan de la construction en 1993.

L'Ontario a fait remarquer que 1991 était le début d'un programme de construction important et que 1992 en était la période de pointe. L'Ontario a soutenu que le nombre d'employés temporaires pour le chapitre du transport ne devait pas être plus élevé vers la fin d'un programme de construction qu'il ne l'a été à la période de pointe de ce programme. L'Ontario a aussi soutenu que le besoin d'employés temporaires ne devrait pas augmenter lorsque le nombre de postes vacants diminue, étant donné que les employés temporaires remplissent ces postes. En conséquence, l'Ontario a suggéré que l'Office rejette la demande de TransCanada visant à accroître le nombre d'employés temporaires affectés au transport en 1993 et demande que la société maintienne le nombre d'employés temporaires au niveau de 1991, soit un total de 155.

Opinion de l'Office

Selon l'Office, la nécessité d'un effectif complet régulier et temporaire estimé par TransCanada pour l'année 1993 est suffisamment justifiée par la preuve avancée. TransCanada est une société qui est toujours en expansion et l'Office juge normale la nécessité de personnel supplémentaire sur les chantiers à la suite de l'expansion du réseau.

Décision

L'Office trouve raisonnable l'effectif d'employés permanents et temporaires demandé pour l'année d'essai 1993.

5.2.1.2 Taux annuel d'augmentation des salaires

TransCanada a demandé une augmentation annuelle de 2,7 % de sa masse salariale à l'échelle de la société. Cette augmentation représente une moyenne en deux volets. Le premier volet porte sur les employés à salaire fixe, à savoir les employés travaillant sur les chantiers du transport responsables de l'exploitation et de l'entretien journalier du gazoduc. La société prévoit qu'elle augmentera de 2 % l'échelle des salaires fixes de ces employés. Le second volet porte sur les gestionnaires, ainsi que le personnel professionnel et de soutien admissibles à une révision annuelle des salaires en fonction du rendement. TransCanada prévoit qu'elle augmentera les échelles de ces employés de 2 %, avec un supplément de 1 % pour l'avancement d'échelon pour ceux dont le rendement le justifie. Le volet du programme devrait donc résulter dans l'augmentation de 2,7 % demandée pour l'année 1993.

Dans sa demande pour 1993, TransCanada a fondé son estimation sur une enquête nationale menée par Towers et Perrin qui a été menée en 1992 et publiée en septembre 1992. L'une des raisons avancées par la société visant son recours à l'enquête nationale pour calculer son taux annuel d'augmentation de salaires est qu'elle se considère comme une société qui doit concurrencer sur le marché national pour trouver du personnel ailleurs que dans le secteur gazier et pétrolier. L'enquête nationale prévoit une augmentation moyenne des salaires de 3,3 % pour l'économie dans l'ensemble, mais seulement de 2,6 % dans le secteur du pétrole et du gaz.

TransCanada a aussi fondé sa demande d'augmentation du taux annuel des salaires pour l'année d'essai 1993 sur le fait que, dans le passé, le niveau de ses échelles de paie l'avait empêchée de recruter les meilleurs candidats sur le marché.

L'ACPP a soutenu qu'une augmentation de 2 % par année serait suffisante pour l'année d'essai 1993. L'ACPP a fondé son argument sur trois facteurs : le premier, TransCanada tire une grande partie de son personnel des secteurs du pétrole et du gaz et ce secteur prévoit les augmentations les plus basses en 1993; en deuxième lieu, TransCanada tire en réalité une bonne partie de son personnel des provinces des Prairies pour lesquelles l'augmentation des salaires globales est de 2,4 %; et en troisième lieu, selon les perspectives de rémunération de 1993, visées par l'enquête, les augmentations de salaires les plus élevées de 3 % surviendront dans la province de la Colombie-Britannique.

L'ACPP a suggéré aussi que les employés de TransCanada jouissent d'une sécurité d'emploi sans parallèle dans le secteur privé, car même si beaucoup d'autres entreprises réduisent leur niveau de

personnel, celui de TransCanada continue d'augmenter. L'ACPP trouve donc difficile d'accepter une augmentation générale de 2,7 % pour attirer le personnel approprié et a recommandé une augmentation de 2 %.

L'ACIG s'est opposée à l'augmentation demandée et a prié l'Office d'approuver une augmentation de 2 %.

L'Ontario a déclaré qu'étant donné que les projections d'augmentation de salaires dans les secteurs du pétrole et du gaz sont d'environ 1,65 % et que les employés des Prairies ne connaîtront des augmentations moyennes que de 2,4 %, l'Office devrait maintenir l'augmentation générale des salaires des employés de TransCanada à 2,25 %.

Opinion de l'Office

L'Office juge excessive l'augmentation générale demandée de 2,7 %. L'Office est de cet avis après avoir examiné les attentes en matière d'augmentation de salaires dans le secteur du pétrole et du gaz et dans les provinces des Prairies où la plupart des employés de TransCanada travaillent. L'Office juge aussi que la sécurité d'emploi qu'offre la société à son personnel devrait se refléter dans l'augmentation permise de 1993.

Décision

L'Office approuve une augmentation de 2 % de la masse salariale pour l'année d'essai, y compris les augmentations générales et les augmentations au chapitre du mérite, de la promotion et de l'avancement.

5.2.2 Postes vacants

TransCanada a estimé à 30 le nombre de ses postes vacants pour l'année 1993. Cela comprend 20 postes d'employés réguliers à l'administration centrale et 10 postes pour les employés dans le secteur des transports.

Le seul intervenant qui a commenté à ce sujet a été l'Ontario, qui a soutenu que le nombre de postes vacants pour l'année 1993 était trop bas étant donné les prévisions du témoin-expert de TransCanada d'une croissance économique de 3,0 à 3,5 % pour l'année. L'Ontario a signalé qu'il serait approprié de calculer le nombre de postes vacants de 1993 en calculant la moyenne du nombre réel de 1991 avec le nombre prévu de 1992, au lieu de faire une moyenne du nombre réel de postes vacants sur plusieurs années comme on l'a fait dans le passé. L'Ontario a demandé que le nombre de postes vacants réguliers au bureau central soit établi à 23 postes au lieu des 20 demandés pour 1993. Cela signifierait un total de 33 postes vacants pour l'année 1993.

Opinion de l'Office

L'Office n'est pas convaincu du bien-fondé de l'argument avancé par l'Ontario et juge raisonnable le nombre de postes vacants demandé par TransCanada.

Décision

L'Office approuve le nombre de postes vacants demandé pour l'année d'essai 1993, à savoir 30 postes.

5.2.3 Avantages sociaux

Dans sa demande, TransCanada a soutenu que les niveaux d'avantages sociaux sont raisonnables lorsqu'on les compare à trois différents échantillons : le premier échantillon comprenait 366 entreprises dans tout le Canada; le deuxième représentait un sous-ensemble de 15 entreprises dans le secteur pétrochimique situé principalement dans la région de Calgary; et le troisième comprenait un large échantillon industriel de 156 établissements représentant la composition sectorielle et géographique de l'industrie canadienne.

En établissant sa comparaison des salaires, TransCanada a recouru au Bureau de recherches sur la paie qui couvre 18 catégories professionnelles et la Banque canadienne de données, qui inclut 500 organismes nationaux dans lesquels les sociétés ayant des revenus annuels de plus de un milliard de dollars peuvent être choisies aux fins de comparaison. TransCanada a déclaré que pour déterminer la compétitivité de son régime de rémunération, tous les secteurs comparables dont elle tire ses employés ont été étudiés.

L'Ontario a fait certains commentaires au sujet des échantillons utilisés par TransCanada pour ses sondages annuels. Elle s'est opposée au fait que TransCanada a utilisé différents « paramètres de population » pour ses comparaisons de salaires et pour sa comparaison d'avantages sociaux.

L'Ontario a demandé que le même paramètre de population soit utilisé pour permettre une comparaison directe de l'ensemble du régime de rémunération et d'avantages sociaux comme TransCanada par rapport à l'ensemble des régimes des employeurs comparables.

TransCanada a aussi demandé que l'Office approuve un coût total des avantages sociaux aux employés de 25 787 216 \$ pour 1993. Une partie de ce régime d'avantages sociaux comprend un plan d'épargne non contributif au coût de 4 140 581 \$. La contribution de TransCanada est établie à 5 % des gains avant rajustement de l'employé, sans contrepartie de l'employé. L'examen de la preuve présentée par le témoin-expert de TransCanada montre que les plans comparables d'autres entreprises dans son échantillon comprennent une contribution par l'employé avec contrepartie de l'employeur.

L'Ontario est inquiet de voir que TransCanada demande un niveau de rémunération et d'avantages sociaux aux employés qui va au-delà de ce qui est exigé pour attirer et garder de bons employés. Plus particulièrement, l'Ontario a signalé que les payeurs de droits ne devraient pas payer pour un plan d'épargne non contributif, alors qu'il existe également un plan de retraite non contributif. En conséquence, l'Ontario demande que l'Office rejette la moitié du coût de ce plan et réduise ainsi la demande de recettes de TransCanada de 2 070 290 \$.

Aucune autre partie n'a fait de commentaires sur ce point.

Opinion de l'Office

Le régime d'épargne non contributif des employés de TransCanada a pour conséquence, en ce qui concerne une partie des capitaux propres de la société, que les payeurs de droits fournissent à la fois le capital et son rendement. Selon l'Office, le coût du plan devrait être partagé également entre les employés et les payeurs de droits.

En ce qui concerne l'ensemble du régime salarial et des avantages sociaux de TransCanada, l'Office ne convient pas d'une approche qui utilise des échantillons d'entreprises différents pour évaluer les salaires et les avantages sociaux.

Décision

L'Office approuve 50 % des coûts reliés à la contribution au plan d'épargne. Cela signifie que l'Office enlève 2 070 290 \$ de la demande de recettes de TransCanada pour 1993.

Dans l'avenir, pour faire ses comparaisons en matière de salaires et d'avantages sociaux, l'Office ordonne à TransCanada d'utiliser dans la plus grande mesure possible, le même échantillon de population pour ses enquêtes sur les salaires et pour ses enquêtes sur les avantages sociaux.

5.3 Dépenses sectorielles et générales pour l'année d'essai

TransCanada a demandé l'approbation de dépenses sectorielles et générales estimées à 90 854 987 \$, telles que révisées pour l'année d'essai 1993.

L'ACIG a suggéré que l'Office envisage de prendre sa décision en fonction de la note du premier dirigeant de TransCanada (M. Maier) du 27 mars 1992. Dans sa note, M. Maier avait établi un objectif de gestion des dépenses d'exploitation et d'entretien aux niveaux permis de 1992.

L'ACIG a fait remarquer que les dépenses sectorielles et générales approuvées pour 1992 s'élevaient à 88 761 000 \$ et a suggéré que ces dépenses pour 1993 devraient rester à ce même niveau. L'ACIG a fait remarquer que TransCanada, dans sa demande initiale, avait requis des dépenses sectorielles et générales pour 1993 de 90 601 000 \$, ce qui représente une différence de 1 840 000 \$.

L'ACIG a soutenu que si le premier dirigeant de TransCanada pensait que les dépenses sectorielles et générales de l'entreprise devraient être budgétisées et gérées au niveau permis par l'Office pour l'année d'essai de 1992, alors certainement l'Office ne devrait pas hésiter à adopter ces mêmes lignes directrices pour déterminer le degré raisonnable des prétentions faites sur ces articles de dépenses dans le cas des taux et des droits.

L'ACIG a aussi remarqué qu'une approche de gestion « au minimum » devrait être utilisée afin de déterminer le niveau de dépenses et s'est reportée aux paroles de TransCanada qui dit qu'elle gère ses

coûts dans leur ensemble global. L'ACIG est convaincue que si cette approche est adoptée, l'exercice d'examiner ligne par ligne ses dépenses, qui prend du temps et plus souvent qu'autrement s'avère futile, sera éliminé en grande partie dans les causes tarifaires.

TransCanada a répliqué que la gestion du « au minimum » est complètement arbitraire et n'entraînerait pas des droits justes et raisonnables. Selon TransCanada, cela est particulièrement le cas lorsqu'on se souvient que M. Maier établissait des objectifs très durs.

Aucun autre intervenant n'a fait de commentaires sur les dépenses sectorielles et générales.

Opinion de l'Office

L'Office n'est pas d'accord avec l'ACIG sur une approche de gestion minimale car celle-ci ne tient pas des différents éléments compris dans les dépenses sectorielles et générales qui peuvent évoluer de manière différente les unes des autres et parce qu'elle n'est pas conforme au coût du service utilisé pour établir les droits de TransCanada.

Décision

L'Office approuve les dépenses sectorielles et générales pour 1993 de 88 462 480 \$ (c'est-à-dire dépenses sectorielles, 58 047 780 \$ et dépenses générale : 30 414 700 \$), somme qui a été rajustée pour traduire les décisions de l'Office exposées aux points 5.2.1.2, 5.2.3 et 5.5.

5.3.1 Formation sectorielle

TransCanada a demandé l'approbation de coûts de formation sectorielle de 765 670 \$ ce qui représente une augmentation de 163 165 \$ par rapport à l'année de référence 1991 et est due principalement à l'accroissement des coût de formation dans les secteurs de l'administration et du génie. TransCanada a signalé aussi qu'elle avait encouru des coûts inférieurs en 1991 au chapitre de la formation à cause du déménagement de Toronto à Calgary.

L'ACPP convient en principe qu'un lieu de travail de plus en plus technique exige constamment la formation des employés. Toutefois, l'ACPP s'est déclarée inquiète de l'augmentation de ce montant pour TransCanada. L'ACPP se demande également si TransCanada a justifié de manière raisonnable la nécessité de cette augmentation importante.

L'Ontario a allégué qu'elle était quelque peu surprise de voir que TransCanada demande une augmentation importante, étant donné les restrictions économiques de notre époque et la propre note de M. Maier demandant au personnel de maintenir au niveau budgétaire de 1992 les dépenses sectorielles. L'Ontario a soutenu que cette dépense est inacceptable et a demandé à l'Office de réduire dans les provisions au chapitre de la formation pour les dépenses sectorielles en les maintenant au niveau prévu de 1992 de 633 434 \$.

Opinion de l'Office

L'Office juge que dans un monde en pleine mutation technique, la compagnie doit maintenir un haut niveau d'expertise des nouvelles technologies. Cela exige, entre autres, un investissement approprié en formation. L'Office est d'avis que le niveau demandé par TransCanada pour 1993 au chapitre de la formation est raisonnable.

Décision

L'Office approuve les demandes prévues pour 1993 par TransCanada au chapitre de la formation sectorielle.

5.3.2 Provision pour frais du bureau de Toronto

La question de la pratique actuelle de TransCanada d'affecter des coûts communs a été soulevée au cours de l'audience dans le contexte de l'allocation appropriée pour le bureau de Toronto.

TransCanada a déclaré qu'elle avait 29 employés dans son bureau de Toronto, dont cinq sont directement impliqués dans les activités de transport et 16 qui font partie du groupe des investissements et des projets. Huit autres travaillent à des activités de système d'information, avec le groupe de l'électricité et de la région pipelinrière de Toronto et remplissent aussi des fonctions administratives.

TransCanada a expliqué que les coûts du bureau de Toronto sont répartis entre les activités de service public et les autres activités conformément à la politique actuelle de la société pour une telle allocation (qui est répartie ainsi : 85 % pour fins de service public et 15 % pour autres fins).

En réponse à un commentaire de l'ACPP, TransCanada a déclaré que même si les activités des employés dans un bureau donné ne traduisent pas exactement une répartition dans une proportion de 85-15, celle-ci s'applique constamment à tous les coûts pour tous les bureaux, et il n'existe aucune subvention aux activités qui ne dépendent pas du service public et pour les activités du service public.

L'ACPP est le seul intervenant à avoir fait des commentaires sur ce point. Elle a suggéré que la grande majorité des employés du bureau de Toronto ne sont pas reliées à des activités pipelinrières. Toutefois, des dépenses importantes ont été faites pour le mobilier, le matériel et le logiciel informatique et l'équipement de communication à ce bureau. L'ACPP a dit aussi que la situation au bureau de Toronto met en relief le danger d'appliquer une formule générale pour tous les bureaux. L'ACPP a donc proposé que le facteur de provision générale devrait être rejeté et qu'il faudrait utiliser un facteur de provision précise.

Opinion de l'Office

L'Office juge que la pratique de TransCanada d'attribuer des coûts communs dans une proportion de 85 % aux activités du service public et de 15 % aux activités qui ne lui sont pas reliées vise toutes les activités dans tous les bureaux et continue d'être appropriée.

Décision

L'Office considère que la demande de TransCanada pour un ratio de 85/15 de la répartition entre les activités de services publics et les autres activités de la société est appropriée.

5.4 Frais de transport

TransCanada a demandé l'approbation d'une dépense au chapitre du transport de 96 667 759 \$ pour l'année d'essai 1993.

L'ACIG a proposé deux différentes approches pour calculer cette dépense. Tout d'abord, elle a proposé que l'Office réduise l'élément salaire des dépenses de transport pour traduire un rajustement d'augmentation de 2,25 % par année, au lieu de 2,7 % demandé par TransCanada. Cela signifierait une réduction d'environ 270 000 \$ pour ce chapitre particulier des dépenses. Deuxièmement, l'ACIG a proposé que l'Office adopte l'approche minimale abordée auparavant dans la section 5.3.

L'ACIG a suggéré qu'un montant raisonnable pour les dépenses de transport serait le montant de 1992 plus une augmentation de 2 % pour tenir compte de l'inflation.

Aucune autre partie n'a fait de commentaire sur ce point.

Opinion de l'Office

L'Office n'est pas d'accord avec l'ACIG en ce qui concerne l'approche minimale pour les raisons exposées dans la section 5.3 ci-dessus.

Décision

L'Office approuve une dépense au chapitre du transport, en 1993, de 96 294 249 \$ qui a été ajustée pour refléter les décisions de l'Office faites aux points 5.2.1.2 et 5.5.

5.4.1 Frais d'électricité

Dans sa demande initiale, TransCanada voulait une augmentation de 10 % du coût d'électricité pour les stations de compression sur le tronçon de Montréal. En septembre 1992, l'Ontario Hydro a révisé ses prévisions antérieures à la baisse. TransCanada a donc mis à jour sa demande au cours de l'audience pour refléter cette révision et a demandé une augmentation de 7,9 %.

L'ACPP, étant le seul intervenant à commenter, a accepté cette révision comme étant raisonnable.

Décision

L'Office juge que l'augmentation moyenne du coût de l'électricité de 7,9 % est acceptable pour l'année d'essai 1993.

5.5 Taux d'inflation

Dans sa demande, TransCanada a utilisé un taux d'inflation de 2,5 % pour 1993 et de 2,3 % pour 1992. Pour calculer son estimation pour 1993, TransCanada s'est inspirée de quatre sources différentes: la publication « The Canadian Macroeconomic Short-Term Forecast and Analysis » qui utilise des prévisions des taux d'inflation de 3 %, la publication « Canadian Forecast Summary » qui prévoit un taux d'inflation pour 1993 de 2,2 %, le Conference Board du Canada qui prévoit une inflation pour 1993 de 2,5 %, et le « Consensus Forecast » pour l'inflation établies en août 1992 à 2,4 %.

Un taux de 2,5 %, inférieur aux estimations du taux d'inflation faites en mars 1992 pour l'année 1993, a été utilisé parce que TransCanada pensait que les prévisions de mars 1992 étaient trop élevées en fonction des attentes de relance économique au Canada. TransCanada a aussi pensé qu'une estimation de 2,5 % correspondait aux prévisions les plus récentes des sources mentionnées ci-dessus.

Les dépenses de transport et les dépenses ministérielles ont été ajustées par TransCanada pour traduire un facteur prévu d'inflation de 2,5 % en 1993.

L'ACIG est le seul intervenant qui ait fait des commentaires sur ce point et a proposé qu'un taux d'inflation de 2 % devrait être adopté en fonction du faible taux d'inflation qui a prévalu en 1992 et en fonction de la politique de la Banque du Canada de vaincre l'inflation.

Opinion de l'Office

L'Office conclut que le taux d'inflation approprié à utiliser pour l'année d'essai est de 2,3 %.

Décision

L'Office approuve un taux d'inflation de 2,3 % pour les coûts de l'année d'essai 1993 qui ont été ajustés en fonction du taux d'inflation. Ce rajustement représente une diminution de 102 954 \$ pour les dépenses de transport et de 16 874 \$ pour les dépenses sectorielles.

Chapitre 6

Comptes de report

6.1 Comptes de report - Généralités

TransCanada a maintenant 20 comptes de report qui couvrent environ 85 % de son coût du service. Le montant des recettes ou des coûts qui dépasse le montant approuvé ou lui est inférieur est enregistré dans ces comptes pour une disposition dans une instance ultérieure sur les droits. Les participants du Groupe de travail ont remis en question la pertinence du maintien de plusieurs de ces comptes. En conséquence, l'Office a déterminé l'effet des comptes de report comme un point à aborder dans la présente instance.

TransCanada soutient que les comptes de report permettent de fonder les droits sur les coûts, en assurant que les payeurs de droits ne soient pas sur ou sous facturés. Dans le cas de nombreux éléments de coûts, TransCanada ne peut faire des estimations précises pour l'année d'essai à cause des variations incontrôlables des prix et du niveau d'activités. Les comptes de report permettent à la société d'être plus souple pour répondre aux exigences qui lui sont imposées dans un marché déréglementé. Par exemple, TransCanada a soutenu qu'elle serait moins portée à répondre aux demandes changeantes des expéditeurs pour le service sur le réseau Great Lakes si elle n'avait pas la possibilité de reporter les coûts marginaux qui lui sont associés. TransCanada se préoccupe du fait que l'Office a décidé d'inclure cette question à débattre dans la présente instance, alors que la société et le Groupe de travail ont tout fait pour la supprimer. TransCanada a remarqué que l'Office a depuis toujours accordé des comptes de report lorsque les dépenses dépassent la capacité de la société à les contrôler ou les prévoir avec certitude et a demandé que l'Office réaffirme sa politique établie dans la présente décision.

L'ACPP a souligné le fait que TransCanada n'est pas une société pipelinère fondée sur un coût du service. L'ACPP a déclaré que grâce aux comptes de report, TransCanada maintient sa capacité à dépasser le rendement qui lui est autorisé. L'ACPP était particulièrement inquiète de l'utilisation excessive des comptes de report pour récupérer les coûts au-delà de la portée de l'approbation initiale. Elle a demandé une plus grande précision pour délimiter ce qui peut être correctement inclus dans un compte de report. L'ACPP a expliqué qu'elle n'était pas entièrement prête à aborder la question des comptes de report en général dans la présente instance. En attendant, elle a recommandé à l'Office de rejeter la demande de TransCanada concernant tout genre d'assurance touchant les comptes de report.

GMI a déclaré que les comptes de report devraient être surveillés de près par l'Office et le Groupe de travail de manière à s'assurer que les articles couverts par ceux-ci ne soient que les comptes imprévisibles, incontrôlables et importants.

Opinion de l'Office

Les comptes de report ont pour effet de transférer le risque d'un écart des coûts ou des recettes approuvés des actionnaires aux payeurs de droits. L'Office reconnaît le nombre et la portée des comptes de report de TransCanada qui ont eu tendance à augmenter avec le temps, bien que cela se soit fait avec l'approbation de l'Office. Ce dernier est convaincu que la nécessité de chaque compte de report devrait être assujettie à un examen constant et que les

options appropriées devraient être étudiées pour chaque cas. Dans le présent contexte, l'Office remarque que de concert avec l'enquête de l'Office sur les options de réglementation incitative, TransCanada a entrepris de proposer un mécanisme à partir duquel les actionnaires devraient participer à une partie du risque associé aux comptes de report du service de la dette. L'Office attend les innovations que TransCanada entend prendre dans le domaine des comptes de report.

Décision

L'Office n'est pas prêt à approuver la demande de TransCanada pour une réaffirmation de la politique établie de l'Office concernant les comptes de report. Chaque compte de report continuera d'être assujéti à un examen constant de l'Office. TransCanada doit fournir une justification du maintien de chaque compte de report dans chaque demande concernant les droits, et l'Office décidera de la nécessité de chaque compte selon le cas.

6.2 Comptes de report - Critère du caractère significatif

TransCanada a demandé un traitement des comptes de report pour les écarts entre les articles qui pourraient être considérés insignifiants par comparaison au coût total du service ou des gains. TransCanada juge peu pertinent le critère du caractère significatif d'un écart potentiel. Elle prend note que l'Office n'a pas déterminé le caractère significatif comme critère dans des décisions antérieures concernant les comptes de report. TransCanada soutient que les petits écarts des coûts pourraient avoir un effet important sur les recettes des producteurs si, à cause de l'absence d'un compte de report, TransCanada ne décidait pas d'engager de tels coûts.

L'ACIG est convaincue qu'il faudrait refuser à TransCanada de traiter les comptes de report si l'effet d'un écart de coûts est insignifiant. Cette opinion a été partagée à la fois par GMi et Union. Dans l'ensemble, les trois sociétés ont appuyé le concept selon lequel le caractère significatif devrait être un critère établi à prendre en considération quand on décide si un compte de report particulier devrait être approuvé.

Opinion de l'Office

Il est correct que l'Office n'ait pas déclaré explicitement le caractère significatif comme l'un des facteurs qu'il doit prendre en considération dans sa décision sur les comptes de report. Mais en pratique, l'Office a tenu compte du caractère significatif de l'écart potentiel par rapport aux gains de TransCanada. En conséquence, l'Office s'attend à ce que toute demande de compte de report comprenne des renseignements sur l'amplitude de l'effet potentiel sur les gains.

Décision

L'Office tiendra compte du caractère significatif lorsqu'il traitera des demandes d'établissement de nouveaux comptes de report.

6.3 Frais financiers

TransCanada calcule ses frais financiers chaque mois sur la moyenne des soldes d'ouverture et de fermeture d'un compte de report pour le mois, à un taux équivalant à 1/12^e du taux de rendement permis sur la base des taux. TransCanada juge que le taux de rendement sur la base des taux est approprié en fonction du fait que si elle doit financer le solde de report, elle le fera sans doute grâce à une combinaison de dette et de capital, car elle ne fait pas le suivi de ses dollars de financement.

Opinion de l'Office

La question des frais financiers, afférents aux comptes de report, a été examinée par l'Office au cours d'audiences antérieures. Dans l'instance RH-3-86, l'Office a déclaré au sujet des comptes de report d'exploitation que les soldes débiteurs et créditeurs étaient censés s'annuler et que le solde net ne devrait pas être important au fil du temps. Selon sur cette attente, l'Office a prévu que TransCanada et les payeurs de droits devraient, en moyenne, ni gagner ni perdre au sujet des frais financiers. L'Office note cependant qu'au cours des trois années 1990 à 1992, TransCanada a accumulé des soldes débiteurs importants sur lesquels elle a gagné des frais financiers non négligeables. L'Office se dit préoccupé par le fait que TransCanada pourrait abuser de cette situation.

Décision

L'Office a décidé que TransCanada devrait continuer à calculer ses frais financiers sur une base mensuelle à 1/12^e du taux de rendement sur la base des taux approuvée. L'Office a l'intention de réexaminer la question dans une audience ultérieure au cas où TransCanada continuerait d'avoir un gain net sur les frais financiers tirés de ses comptes de report en vigueur.

6.4 Compte de report des installations de transport en service

Ce compte de report enregistre l'écart conceptuel du coût du service provenant des ajouts à la base des taux réels qui diffèrent en date et coût approuvés pour l'année d'essai. Il comprend les variations importantes des dépenses approuvées d'amortissement, de rendement et d'impôt sur le revenu. Ce compte de report a été établi pour la première fois pour l'année d'essai 1990, lorsque TransCanada était en pleine expansion.

Selon l'ACPP, il peut y avoir un suivi insuffisant des écarts dans le coût des ajouts. Elle estimait que les écarts de 1992 étaient importants et méritaient un examen supplémentaire.

L'ACIG s'inquiète du fait que TransCanada peut ajouter à sa capacité et à sa base de taux sans paramètres conceptuels qui conviennent. Elle a fait remarquer que ce compte de report permet à TransCanada d'accélérer son programme de construction comme elle l'entend.

Opinion de l'Office

L'Office a établi ce compte de report de manière temporaire pour tenir compte des écarts de la base des taux approuvée par rapport à la base des taux réelle, au cours de la période de forte construction. L'Office a envisagé que ce compte serait utilisé pour des écarts liés aux ajouts qui ont été inclus dans la détermination de la base des taux pour l'année d'essai. L'Office ne s'attendait pas que TransCanada inclue aussi des ajouts liés aux projets de construction approuvés après l'établissement des droits. Des comparaisons valides entre la base des taux approuvée et la base des taux réelle ne peuvent être faites qu'en considérant les mêmes projets. L'Office s'inquiète du fait que TransCanada utilise ce compte pour incorporer de nouveaux projets qui n'ont pas encore été examinés dans l'établissement des droits pour l'année d'essai. Ceci est contraire à l'intention de l'Office visant à assurer un examen complet des ajouts avant qu'ils soient inclus dans la base des taux.

Décision

L'Office juge que ce compte de report devrait continuer pendant l'année d'essai 1993. Toutefois, les écarts admissibles dans l'inclusion de ce compte ne devront être reliés qu'à l'amortissement, au rendement et aux impôts sur le revenu concernant les ajouts à la base des taux inclus à la base des taux de l'année d'essai. Les articles non autorisés en vertu du chapitre 3 de la présente décision et tout autre ajout subséquent approuvé pour 1993 en vertu de la Partie III après cette décision ne seront pas inclus dans le calcul du solde mensuel de ce compte de report. Dans la prochaine audience sur les droits, l'Office tient à examiner si TransCanada a terminé ses expansions importantes et si ce compte de report devrait être clos.

6.5 Compte de report pour les écarts d'ACC sur les compresseurs

En décembre 1991, le ministère des Finances a manifesté son intention d'étudier la reclassification des compresseurs dans la classe de taux d'ACC de 4 % au lieu des 20 % de la classe actuelle. Dans l'instance RH-4-91, l'Office a approuvé l'établissement d'un compte de report pour enregistrer les coûts d'impôts sur le revenu liés à ce changement possible. Cette question pourrait être décidée en 1993. Le ministère des Finances a maintenant manifesté son intention d'élargir son examen pour inclure la classification de l'ACC de canalisations principales. En conséquence, TransCanada a demandé que ce compte de report soit élargi pour comprendre les coûts d'impôts liés à l'écart potentiel de l'ACC pour ses canalisations principales.

L'ACPP a indiqué que ce compte de report peut être superflu, étant donné l'existence d'un compte de report aux fins des futurs changements réglementaires concernant les divers impôts. On remarque que ce dernier compte est largement défini pour comprendre l'écart possible d'ACC pour les canalisations principales.

TransCanada a déclaré qu'elle avait l'intention de maintenir cet article dans un compte de report séparé aux fins de clarté.

Opinion de l'Office

L'Office admet que le résultat de l'examen du ministère des Finances des taux d'ACC va au delà de la capacité de TransCanada de prévoir ou de contrôler. Toutefois, un changement dans le taux d'ACC pour la canalisation principale ne devrait pas avoir un effet important sur les coûts et les gains de TransCanada. L'Office juge donc raisonnable de séparer les effets d'un écart possible des taux d'ACC d'autres comptes de report et d'inclure dans ce compte l'écart relatif pour la canalisation principale.

Décision

L'Office accepte la proposition de TransCanada visant à maintenir un compte de report séparé pour les effets d'un écart possible des taux d'ACC et pour inclure, dans ce compte de report, l'écart sur les impôts sur le revenu provenant d'un changement du taux de l'ACC pour sa canalisation principale.

6.6 Compte de report pour les frais de refroidissement du gaz

TransCanada a demandé un compte de report pour comprendre les écarts des coûts réels de son estimation de 2,4 millions de dollars pour les facturations par Amoco de son service de refroidissement du gaz que doit lui fournir Amoco à Empress (Alberta). TransCanada a déclaré que ce service était nécessaire pour compenser l'effet des températures plus élevées du gaz résultant de l'utilisation accrue par NOVA de ses compresseurs de Red Deer River. Le refroidissement du gaz augmentera la capacité et réduira le risque de dommage au revêtement de ses canalisations. TransCanada a signalé que le coût réel de ce service dépendra de ses besoins en termes de durée et de température, de la capacité d'Amoco de fournir ce service, et du débit. Aucun de ces facteurs ne peut être prévu avec précision et TransCanada a affirmé que le coût réel pourrait varier jusqu'à 50 % du coût prévu. TransCanada prétend que ses actionnaires n'ont pas été compensés contre le risque et ne devraient pas être pénalisés simplement parce que la quantité en cause peut être assez petite. De toute façon, ce compte de report ne serait nécessaire que jusqu'à ce que TransCanada puisse construire son propre refroidisseur au poste de Burstall.

Selon l'ACPP, TransCanada a précipité la nécessité de ce refroidissement parce qu'elle n'a pas construit des installations qui conviennent à la température de réception de 50 degrés Celsius spécifiée dans son tarif. L'ACPP n'est pas convaincue que la solution la plus efficace de ce problème à long terme soit la construction de nouveaux refroidisseurs par TransCanada. L'ACPP s'inquiète de ce que la construction des refroidisseurs au poste de Burstall présage des ajouts importants aux installations de refroidissement à l'échelle du réseau. Quant à la demande actuelle d'établissement d'un compte de report, l'ACPP a demandé à l'Office de rejeter la demande de TransCanada. Selon celle-ci, l'écart potentiel est insignifiant et TransCanada a exagéré son manque de contrôle sur ce coût.

Opinion de l'Office

Un écart de l'ordre de 50 % équivaut environ à un million de dollars et n'aura aucun effet significatif sur les gains de TransCanada ou sur le risque assumé par les actionnaires.

Décision

L'Office n'est pas convaincu de la nécessité de reporter l'écart potentiel des frais de refroidissement du gaz et rejette la demande de TransCanada en ce qui concerne ce compte de report.

6.7 Combustible de compression

TransCanada estime le PFA (prix à la frontière Albertaine) du combustible de compression fourni par les expéditeurs afin de calculer la taxe de vente de la Saskatchewan et du Manitoba sur le combustible pour compresseurs, qui est incorporée dans le coût du service. Tout écart entre le montant réel de ces taxes est enregistré dans le compte de report pour le combustible de compression. Dans sa demande, TransCanada a utilisé un PFA de 1,60 \$ le GJ.

L'ACPP et l'ACIG se sont opposées au niveau trop élevé de la valeur présentée par TransCanada. L'ACPP a demandé que cette valeur soit réduite de manière à minimiser tout solde du compte de report possible. L'ACPP a déclaré que les expéditeurs préféreraient diminuer les droits de l'année d'essai pour les récupérer dans les droits des années subséquentes. L'ACIG a recommandé que l'Office utilise une valeur se situant entre 1,45 et 1,50 \$ le GJ pour redresser l'estimation de TransCanada quant aux taxes provinciales sur le combustible des compresseurs.

TransCanada a répondu que 1,60 \$ le GJ est sa meilleure estimation. Celle-ci est fondée sur la consolidation des prix en amont des installations, des droits de NOVA et du coût du combustible ainsi que des frais financiers TOPGAS. (Le gouvernement de l'Alberta a mis fin aux frais financiers TOPGAS à compter du 1^{er} janvier 1993). TransCanada a déclaré qu'elle n'utilise pas seulement cette estimation pour le combustible de compression. Elle a soutenu que son estimation était raisonnable par rapport aux options de rechange proposées.

Opinion de l'Office

L'Office est convaincu que l'estimation par TransCanada de 1,60 \$ le GJ est conforme aux attentes du marché. De plus, il remarque que tout écart dans les taxes provinciales sur le combustible payées sera compris dans un compte de report qui fera l'objet d'une audience future. Les payeurs de droits sont donc par là protégés contre l'effet d'une estimation inexacte de TransCanada.

Décision

L'Office accepte l'estimation par TransCanada de 1,60 \$ le GJ pour le PFA utilisé pour calculer la taxe de vente de la Saskatchewan et du Manitoba sur le combustible de compression.

6.8 Autres comptes de report

TransCanada a demandé de maintenir plusieurs autres comptes de report sur lesquels les intervenants n'ont pas commenté au cours de l'audience. Le maintien de ces comptes pour l'année d'essai a été accepté par le Groupe de travail. En outre, TransCanada a demandé d'établir un compte de report pour enregistrer le retard qui pourrait être entraîné par le besoin d'exiger des droits sur une base provisoire en attendant la détermination des droits finale pour l'année d'essai.

Décision

L'Office approuve la continuation des comptes de report suivants, sans aucun changement pendant l'année d'essai :

- Great Lakes - taux**
- Great Lakes - demande**
- Great Lakes - échange**
- Great Lakes - remboursement**
- Coûts fixes des frais liés au produit de Great Lakes**
- Union - volume de la demande**
- Union - volume du produit**
- Union - taux**
- Trans Québec & Maritimes Pipeline Inc. - droits**
- Service de la dette**
- Futurs changements législatifs pour diverses taxes**
- Nouvelle cotisation de l'impôt sur le revenu**
- Combustible de compression**
- Recettes liées à la demande**
- Taxes municipales**
- Coûts liés au gaz et prix d'achat**

6.9 Recettes excédentaires de l'année d'essai

L'Office a établi que les droits provisoires entraîneront des recettes excédentaires entre le 1^{er} janvier 1993 et le 31 mars 1993. L'Office a tenu compte de cette estimation dans les besoins en recettes de l'année d'essai 1993 devant être répartis sur les neuf mois allant du 1^{er} avril 1993 au 31 décembre 1993.

Comme les recettes excédentaires réelles ne peuvent être déterminées tant que TransCanada ne connaîtra pas les volumes réels pour la période allant du 1^{er} janvier 1993 au 31 mars 1993, il est raisonnable d'inscrire dans un compte de report tout écart par rapport à l'estimation de l'Office. Cette mesure est conforme aux pratiques antérieures de l'Office.

Décision

L'Office approuve l'inscription, dans un compte de report, de tout écart entre le rajustement des recettes réelles pour la période intérimaire et le montant estimé par l'Office.

Chapitre 7

Rajustement des recettes provisoires

7.1 Recettes excédentaires de 1993

Les recettes excédentaires estimatives de l'année d'essai 1993 sont de 300 314 \$ pour la période allant du 1^{er} janvier 1993 au 31 mars 1993. 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 pendant la période intérimaire de 1993 est énoncée à la section 6.9.

Tableau 7-1
Calcul par l'ONÉ des recettes excédentaires
pour l'année d'essai 1993
(\$000)

Recettes tirées du transport selon les droits provisoires	1 585 200
Recettes diverses selon les droits provisoires	<u>(49 687)</u>
Recettes tirées du transport rajustées, selon les droits provisoires	1 535 513
Besoins en recettes approuvés pour 1991 (exclusion faite des recettes diverses)	<u>1 534 311</u>
Recettes excédentaires pour 1993	1 202
Recettes excédentaires pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1993 et le 31 mars 1993	300

7.2 Frais financiers

L'Office est d'avis que le compte de report des recettes excédentaires de l'année d'essai constitue un compte spécial et que, par conséquent, les frais financiers devraient être calculés au taux approchant le coût probable que devra assumer la société pour financer le solde reporté. L'Office considère qu'un taux à court terme de 8 % serait approprié à cette fin.

Décision

L'Office approuve l'utilisation d'un taux à court terme de 8 % pour déterminer les frais financiers relatifs au compte de report des recettes excédentaires de l'année d'essai.

7.3 Répartition du rajustement des recettes provisoires

Des frais financiers de 12,282 \$ ont été ajoutés aux recettes excédentaires, ce qui donne un rajustement des recettes provisoires de 312,596 \$. Comme les nouveaux droits ne seront en vigueur que pendant neuf (trois trimestres) des douze mois de l'année d'essai, le montant du rajustement devrait être multiplié par quatre tiers afin que le montant total du rajustement se reflète dans les droits.

Décision

Les droits en vigueur à compter du 1^{er} avril 1993 ont été déterminés d'après la répartition du rajustement des recettes provisoires sur les neuf derniers mois de l'année d'essai 1993. Aux fins du calcul des droits, le rajustement des recettes provisoires de 312 596 \$ a été multiplié par quatre tiers de façon à refléter sa répartition sur neuf des douze mois de la période d'essai.

Chapitre 8

Conception des droits

8.1 Prévision du débit

Les prévisions du débit de TransCanada pour l'année 1993, mises à jour dans sa révision finale datée du 6 novembre 1992, s'élèvent à $58\,285\,10^6\text{m}^3$ ($2\,058\,10^9\text{pi}^3$) dont $30\,366\,10^6\text{m}^3$ ($1\,072\,10^9\text{pi}^3$) sont prévus pour le marché intérieur et $27\,919\,10^6\text{m}^3$ ($986\,10^9\text{pi}^3$) sont prévus pour le marché de l'exportation.

Les prévisions de TransCanada continuent d'être fondées sur les discussions avec ses expéditeurs, les résultats du questionnaire rempli les expéditeurs, les débits antérieurs et l'évaluation par TransCanada des marchés desservis par son réseau.

Décision

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

8.2 Volume de la demande d'Algoma

Aux fins de la conception des droits, TransCanada a demandé d'exclure les unités de répartition pour l'année d'essai 1993 de $150\,10^3\text{m}^3/\text{j}$ ($5,3\,10^6\text{pi}^3/\text{j}$)¹ liées à Algoma. Algoma est le successeur d'Algoma Steel.

Plus précisément, TransCanada a proposé d'exclure les postes de répartition du volume fixe, du volume variable, du volume fixe/distance et du volume variable/distance d'Algoma pour l'année d'essai 1993, même si elle s'attend à fournir ce service à Algoma. TransCanada a fait remarquer que sa décision d'exclure les volumes d'Algoma était basée sur son obligation de fonder ses droits sur une prévision de volumes raisonnables. TransCanada a expliqué que si elle récupère les frais liés à la demande contractuelle de service pertinente en 1993, ces frais récupérés seraient crédités à son compte de report de revenus liés à la demande² et seraient inclus dans l'année d'essai subséquente. TransCanada a remarqué que le volume d'Algoma avait été exclu de la même manière de la répartition de l'année d'essai 1992.

Le 18 février 1991, Algoma Steel a demandé d'être protégée en vertu de la LACC aux termes de laquelle TransCanada a été tenue de continuer à fournir des services à Algoma Steel. TransCanada a fait

¹ En outre Algoma a accès à $850\,10^3\text{m}^3/\text{j}$ ($30\,10^6\text{pi}^3/\text{j}$) de gaz en vertu d'un contrat d'achat/vente avec Centra Ontario en vertu duquel Centra Ontario est l'expéditeur sur le réseau de TransCanada

² Ce compte est utilisé pour enregistrer, entre autres, la différence entre les recettes liées à la demande prévue associées au transport du gaz en vertu de tout contrat de SG ou de SGO et les recettes réelles perçues.

remarquer qu'au moment de l'ordonnance du tribunal, Algoma Steel devait à TransCanada des sommes pour des services rendus au cours de la période allant de décembre 1990 au milieu de février 1991 et qu'Algoma Steel avait conclu un accord de service avec TransCanada, qui a été par la suite prolongé pour expirer le 31 mai 1992. En conséquence de la situation d'Algoma Steel, TransCanada a demandé à l'Office, le 28 février 1991, d'inclure dans les besoins de recettes pour l'année d'essai 1991 une provision pour mauvaises créances totalisant un million de dollars et d'établir un compte de report pour les mauvaises créances qui pourrait être utilisé pour reporter, à une année d'essai ultérieure, tout écart entre les dépenses réelles pour mauvaises créances par TransCanada et le million de dollars prévu¹. Dans ces motifs de décision RH-1-91, l'Office a fait remarquer que TransCanada avait le droit de demander des garanties financières à tout expéditeur et de terminer le service. En conséquence, l'Office a conclu que TransCanada avait déjà le pouvoir nécessaire de contrôler ses comptes douteux. L'Office a rejeté la demande de TransCanada visant une provision pour créances douteuses, et un compte de report pour créances douteuses.

TransCanada a signalé que le 31 mai 1992, lorsqu' Algoma Steel est sortie de la protection de la LACC, elle a conclu un accord d'un an de SG qui expire le 31 mai 1993. Le nouveau contrat de SG a été conclu après qu'Algoma ait restructuré avec succès ses opérations et après la conclusion d'une entente sur le paiement des soldes en suspens pour le service de transport. TransCanada a souligné que puisqu'Algoma avait refusé de fournir les garanties financières nécessaires, elle aurait pu refuser d'accepter une nouvelle entente de service.

TransCanada a déclaré qu'une autre option aurait été de refuser à Algoma tout autre service, entraînant ainsi la fermeture de l'usine d'Algoma et rendant inutilisée la capacité qui lui est reliée au dépens des autres expéditeurs, puisque les droits auraient été augmentés par suite du moindre nombre d'unités réparties. TransCanada a fait remarquer qu'étant donné que le point de livraison d'Algoma est dans la région de Sault-Ste-Marie, et étant donné la capacité en cause, il n'y avait pas d'autre expéditeur en attente qui aurait pu prendre la capacité libérée. TransCanada a reconnu toutefois qu'elle aurait pu soit ajouter la capacité en aval à son réseau pour obtenir du gaz au-delà du point de livraison d'Algoma, soit offrir la capacité en amont à un autre expéditeur. TransCanada a fait remarquer que quelque soit la situation, il y aurait eu des retards causés par la construction et la finalisation des arrangements contractuels qui auraient mené à réduire le nombre d'unités à répartir et des droits plus élevés pour les autres expéditeurs.

TransCanada a aussi indiqué qu'en vertu d'une entente visant à payer le solde en suspens de 265 560 \$ lié aux services fournis durant la période allant de décembre 1990 à la mi-février 1991, Algoma avait déjà payé un premier versement de 78 160 \$, et que le dernier versement était dû le 1^{er} juin 1993, pour un montant de 156 320 \$.

TransCanada a soutenu qu'elle est persuadée que sa proposition de ne pas inclure les unités de répartition d'Algoma dans l'année d'essai 1993 est appropriée et qu'il s'agit d'une option viable par rapport au non renouvellement ou à la fin de l'entente de service d'Algoma, étant donné ce qui suit :

- a) l'établissement d'un compte de report a été rejeté par l'Office à plusieurs reprises auparavant;
- b) les assurances financières ne peuvent être obtenues d'Algoma;

¹ Se reporter au Motifs de décision de l'Office national de l'énergie, RH-1-91, article 5.3. Provisions pour créances douteuses, pages 26 et 27.

- c) la fin de l'entente du service d'Algoma n'est pas une solution pratique;
- d) malgré la récente entente avec Algoma de rembourser le solde en suspens, il n'y a pas d'assurance que TransCanada continuera d'être payée, auquel cas il n'y a aucun moyen pour TransCanada de récupérer les soldes en suspens;
- e) il n'y a pas d'assurance quant à la viabilité à long terme d'Algoma;
- f) Algoma continue de devoir à TransCanada la somme de 156 320 \$ due le 1^{er} juin 1993, conformément au plan de paiement convenu; TransCanada continuera d'assumer un risque puisqu'elle n'a aucune assurance que ce montant sera payé par Algoma;
- g) TransCanada a déjà radié 109 240 \$, plus l'intérêt accumulé d'environ 65 000 \$ impossible à récupérer;
- h) l'entente actuelle de service avec Algoma expire le 31 mai 1993 et il n'est pas certain que cette entente sera renouvelée.

TransCanada a soutenu qu'elle avait agi correctement lorsqu'elle a exclu le volume d'Algoma Steel des unités de répartition utilisées pour rétablir les droits de l'année d'essai 1992. TransCanada a fait remarquer qu'au moment de la révision finale de RH-4-91 de février 1992, l'entente de service entre TransCanada et Algoma Steel avait déjà expiré, car Algoma Steel avait été dans l'impossibilité de satisfaire aux exigences de renouvellement de TransCanada. L'entente de service avec Algoma Steel avait expiré le 31 octobre 1991. TransCanada a déclaré que même si elle n'avait pas utilisé précisément les mots Algoma Steel dans sa révision finale, elle avait fait savoir à toutes les parties intéressées dans « sa déclaration de changement » qui accompagnait sa révision et dans certaines réponses aux demandes de renseignements déposées dans RH-4-91, qu'elle avait apporté un changement dans les volumes de livraison dans la région de Sault-Ste-Marie. TransCanada a déclaré qu'elle n'avait rien caché dans son traitement du problème Algoma.

L'ACPP a soutenu que le traitement demandé par TransCanada des unités de répartition d'Algoma devrait être rejeté. Elle a déclaré que la proposition de TransCanada viole la décision antérieure de l'Office de refuser à TransCanada une provision pour créances douteuses et un compte de report, selon les Motifs de décision de l'Office RH-1-91. L'ACPP a fait remarquer que malgré la décision RH-1-91 de l'Office, TransCanada a exclu les unités de répartition d'Algoma de ses révisions finales dans sa demande des droits de 1992, sans mentionner précisément Algoma. L'ACPP a manifesté son inquiétude devant les mesures prises par TransCanada à cet égard et a soutenu que l'Office devrait blâmer TransCanada pour sa conduite inacceptable.

L'ACPP a déclaré qu'il n'y avait aucune preuve présentée selon laquelle Algoma n'avait pas pu garantir son approvisionnement en gaz par d'autres moyens que de conclure une entente de service avec TransCanada.

L'ACPP a soutenu que TransCanada a les moyens d'appliquer ses propres besoins de garanties financières et que si elle décide de fournir un service à Algoma pour le bien de la région de Sault-Ste-Marie sans garanties, alors c'est TransCanada, et non les producteurs et les autres expéditeurs de TransCanada, qui devrait en assumer les conséquences.

L'ACIG a soutenu que tous les volumes visés par les marchés, y compris ceux d'Algoma, devraient être inclus dans l'établissement des droits de l'année d'essai 1993 et a donc recommandé que la proposition de TransCanada d'exclure les unités d'Algoma soient rejetée tant qu'il y aura une entente de service en

vigueur avec Algoma. L'ACIG a soutenu aussi que TransCanada devrait être blâmée pour ses mesures prises aux fins de calcul de ses droits de 1992.

L'ACPP a soutenu que l'enlèvement proposé par TransCanada des unités de répartition d'Algoma est un essai indirect par TransCanada d'obtenir exactement ce que l'Office lui a refusé dans ses Motifs de décision RH-1-91. L'ACPP a donc déclaré que TransCanada devrait être tenue d'inclure les volumes d'Algoma dans ces unités de répartition aux fins de calcul de ses droits de 1993.

Opinion de l'Office

Même si l'Office reconnaît l'initiative de TransCanada de maintenir le service à Algoma, mesure par laquelle elle a peut-être empêché la fermeture de l'installation d'Algoma à Sault Ste-Marie, l'Office reste convaincu que le risque lié à une telle initiative ne devrait pas être pris au dépens possible d'autres expéditeurs de TransCanada, mais devrait être assumé par les actionnaires de TransCanada.

L'Office est inquiet de voir que TransCanada, en décidant de ne pas inclure le volume d'Algoma dans ses unités de répartition de l'année d'essai 1993, cherche à obtenir exactement ce que l'Office a refusé à TransCanada dans ses Motifs de RH-1-91. De même, en ce qui concerne les droits de l'année 1992, l'Office s'inquiète de voir que TransCanada n'a pas clairement identifié, dans sa révision finale RH-4-91, Algoma en tant que cause du changement des volumes de la région de Sault-Ste-Marie. L'Office est convaincu que tant qu'il y aura une entente de SG en vigueur entre TransCanada et Algoma, TransCanada devrait inclure le volume d'Algoma dans ses unités de répartition aux fins de détermination des droits pour l'année d'essai 1993.

Décision

Pour la période allant du 1^{er} janvier 1993 au 31 mai 1993, l'Office a inclus les volumes d'Algoma dans les unités de répartition aux fins de détermination des droits pour l'année d'essai 1993. Au cas où TransCanada conclurait une entente de SG avec Algoma pour la période commençant le 1^{er} juin 1993, l'Office ordonne à TransCanada d'enregistrer toutes les recettes qui en découlent dans le compte de report des recettes liées à la demande.

8.3 Droits sur la pression de livraison

Dans l'instance GH-2-87, l'Office avait décidé que les expéditeurs utilisant la provision de pression additionnelle de livraison et qui en bénéficient devraient payer un droit séparé lié à la pression de livraison fondé sur les coûts marginaux de la prestation de ce service. Dans l'optique de la décision de l'Office, TransCanada a appliqué la méthodologie approuvée par l'Office dans l'instance de la phase II de RH-1-88. Dans la décision découlant de cette instance, l'Office a déclaré que sauf une modification mineure demandée, TransCanada avait appliqué correctement la méthode de conception des droits sur la pression de livraison, approuvée par l'Office dans l'instance GH-2-87.

Le Groupe de travail a soulevé le problème de calcul des droits sur la pression de livraison pour 1993. Un certain nombre de parties intéressées ont soulevé des questions concernant la méthodologie tant au

sein du Groupe de travail que pendant l'audience. La principale préoccupation des parties intéressées portait sur la détermination des frais d'installations attribuables à la pression supplémentaire qui est fournie au-dessus de la pression de livraison normale de TransCanada de 4 000 kPa.

TransCanada, l'ACPP, l'ACIG, Centra Ontario et GMi ont appuyé la poursuite de la méthodologie en vigueur pour 1993. TransCanada a remarqué qu'aucune partie n'a présenté une méthodologie de rechange pour le calcul des droits sur la pression de livraison.

Au cours de l'audience, le Northeast Group a proposé que toute recette supplémentaire liée à la pression de livraison à la suite du SI, du SHT, ou des détournements soit créditée aux expéditeurs de pression de livraison de service garanti. Le Northeast Group a soutenu que sa proposition devrait être mise en vigueur en 1993 pour toutes recettes additionnelles liées à la pression de livraison reçue en 1992.

TransCanada a convenu en principe de la proposition présentée par le Northeast Group, mais a déclaré que le moment approprié pour mettre en vigueur la proposition est l'année d'essai 1994 pour toute recette imprévue reçue en 1993. Pour les recettes additionnelles perçues au cours de l'année d'essai 1992, TransCanada a proposé de continuer à reporter de telles recettes marginales dans le compte de report des recettes liées à la demande, à l'avantage de tous les expéditeurs.

Opinion de l'Office

D'après la preuve qui lui a été présentée, l'Office ne voit aucune raison de changer la méthode approuvée de calcul des droits liés à la pression de livraison.

L'Office convient qu'étant donné que les frais de pression de livraison sont fondés sur la méthodologie de conception marginale des droits, il est juste et raisonnable de créditer toutes les recettes imprévues tirées de la pression de livraison aux payeurs de droits à chaque point de pression de livraison, qui payent pour des installations supplémentaires afin de fournir une pression plus élevée. L'Office convient aussi avec le Northeast Group que tout retard à l'application des changements dans la méthodologie serait arbitraire et ne serait pas justifié par les faits.

Décision

L'Office approuve le maintien de la méthode actuellement en vigueur et approuvée pour le calcul des droits liés à la pression de livraison pour l'année d'essai 1993. L'Office approuve aussi la proposition du Northeast Group de créditer toutes recettes additionnelles tirées de la pression de livraison aux expéditeurs de pression de livraison SG. L'Office a aussi mis en vigueur cette proposition pour l'année d'essai 1993 en créditant les recettes imprévues tirées de la pression de livraison en 1992 aux points de livraison suivants :

Dawn	75 214 \$
Emerson 1	3 430
Emerson 2	108 049
Iroquois	319 964
Niagara Falls	60 286
Total	566 943 \$

8.4 Méthode de répartition des coûts

TransCanada commence son processus de répartition des coûts en déterminant la distance de transport jusqu'à ses divers points de livraison le long du tracé établi de la route historique du nord de l'Ontario. Cette distance est alors ajustée pour tenir compte de tout raccourci applicable que le flux de gaz combiné provenant de diverses sources peut avoir suivi jusqu'à sa destination finale; par exemple, par la déviation de Thunder Bay, par le tracé Great Lakes-Union, ou par le raccourci de North Bay.

Comme pour l'instance RH-1-91, Tennessee s'est fortement intéressée à la méthode de répartition des coûts de TransCanada. Selon Tennessee, le droit de SG pour les livraisons en provenance d'Empress (Alberta) à Niagara Falls (Ontario) n'est pas juste et raisonnable car trop de coûts de ce réseau sont attribués aux livraisons à Niagara Falls, par rapport aux autres livraisons sur le réseau. Tennessee a déclaré que TransCanada attribue une trop grande distance au point d'exportation de Niagara Falls, car sa méthode de calcul de la distance de transport est érronée.

Tennessee a demandé à l'Office d'ordonner à TransCanada de tenir compte des réalités contractuelles et opérationnelles de son réseau dans la répartition de ses coûts jusqu'au point d'exportation de Niagara Falls. Tennessee a fait remarquer que TransCanada a seulement besoin de rectifier sa méthode visant les livraisons de sa canalisation Kirkwall-Niagara, de la même façon qu'elle l'a fait pour les livraisons du prolongement d'Ottawa en tenant compte des nouvelles caractéristiques opérationnelles du service rendu. Selon Tennessee, la distance utilisée pour les livraisons jusqu'à Niagara Falls devrait être mesurée le long du trajet Great Lakes-Union, par le tracé Kirkwall jusqu'à Niagara (c'est-à-dire 2 913,34 km par rapport à 3 012,40 km selon la conception des droits de TransCanada).

Une méthode de rechange préconisée par Tennessee visait à attribuer des coûts à tous les points de livraison fondés sur le trajet le plus court ou le plus direct. Tennessee a fait remarquer que la méthode du trajet le plus court remplacerait la pratique d'attribuer des « crédits » raccourcis parmi les points de livraison, par une procédure en vertu de laquelle tous les points de livraison seraient ou auraient des coûts fixes fondés seulement sur les volumes contractuels et des distances mesurées de manière simple.

Tennessee a fait remarquer que cette méthode assurerait que le processus de calcul utilisé aux fins de répartition des coûts serait simple et aurait un objectif manifeste et que le résultat demeurerait constant d'année en année.

TransCanada a déclaré que sa méthode approuvée de répartition des coûts devrait être poursuivie pour l'année d'essai 1993 car elle traduit plus précisément la distance réelle de transport sur le gazoduc et reconnaît la configuration réelle du réseau et le flux réel du gaz.

TransCanada a soutenu que la première option de Tennessee, à savoir d'utiliser la distance du trajet le plus court pour Niagara Falls et Chippawa, seulement en Ontario, sans changer les calculs de distance pour les autres points, est clairement discriminatoire et ne devrait pas être approuvée.

En ce qui concerne la méthode de trajet le plus court de Tennessee, TransCanada a soutenu qu'elle n'était pas appropriée pour le réseau de TransCanada car elle ne tient pas compte du fait que des trajets multiples existent pour la plupart des points de livraison du réseau, qu'il est physiquement impossible de livrer tout le gaz par le chemin le plus court, et que les droits ne récupérerait pas les coûts cachés des trajets multiples auprès des expéditeurs utilisant ces trajets multiples. TransCanada a aussi déclaré qu'en vertu de la méthode du plus court trajet, le principe de la causalité des coûts serait ignoré puisque les expéditeurs pourraient utiliser de multiples trajets, mais ne seraient facturés que pour l'utilisation d'un seul.

Un certain nombre d'intervenants, y compris Centra Ontario, Consumers', et Union, ont appuyé la position de TransCanada alors qu'aucune partie n'a supporté celle de Tennessee. Union a fait remarquer que TransCanada en avait fait une question de principe, même s'il s'agissait d'une question qui ne touche guère ses revenus. Consumers' a déclaré que Tennessee n'avait pas réussi à faire la preuve pour amener un changement de ces deux propositions.

Opinion de l'Office

L'Office juge que la question de la méthode de répartition des coûts de TransCanada a été examinée avec soin et en détail au cours de cette audience. L'Office et les parties intéressées ont pu explorer les principes applicables de la conception des droits et de la répartition des coûts, ainsi que les incidences des frais de la méthode en vigueur de TransCanada et des deux options de rechange proposées par Tennessee.

L'Office convient que les deux principes de conception des droits fondamentaux qui devraient être respectés sont les suivants: les droits devraient être proportionnels à la distance sur laquelle le gaz est transporté dans la canalisation; et les droits devraient traduire la causalité ou la responsabilité des coûts. Une grande partie du désaccord à ce sujet a porté sur la signification de « la distance sur laquelle est transporté le gaz ». Au cours du contre-interrogatoire, Tennessee a déclaré qu'il s'agit d'une distance contractuelle qui devrait être utilisée pour la répartition des coûts et pour la conception des droits. Tennessee a utilisé comme exemple le contrat M-12 de TransCanada avec Union, qui a un point de réception à Dawn et des points de livraison à Kirkwall et à Parkway, pour justifier que le trajet de Great Lakes-Union devrait être utilisé pour mesurer la distance jusqu'à Niagara Falls. La méthode qu'utilise actuellement TransCanada vise des simulations du flux du gaz pour mesurer les distances des divers trajets sur le réseau.

Selon l'Office, une méthode de répartition des coûts qui utilise les distances réelles et prévues de transport sur des trajets multiples des canalisations, plutôt que les distances contractuelles, entraîne des droits qui reflètent une meilleure causalité ou responsabilité des coûts. La preuve présentée lors de la présente instance a clairement démontré que le gaz livré au point d'exportation de Niagara Falls se déplace par le trajet Great Lakes-Union, pendant cinq mois de l'hiver et emprunte le trajet de l'Ontario durant les sept mois d'été. Cela signifie

qu'approximativement 60 % du gaz livré à Niagara Falls se déplace par le trajet du nord, et 40 % par le trajet du sud. Étant donné que le point d'exportation de Niagara Falls reçoit approximativement 41 % du rajustement du raccourci de Union, l'Office est convaincu qu'en vertu de la méthode actuelle de répartition des coûts, le droit de Niagara Falls est juste et raisonnable.

L'Office rejette les deux propositions de Tennessee. La proposition visant à changer la distance jusqu'à Niagara Falls en la mesurant selon le trajet plus court Great Lakes-Union est rejetée, car comme on l'on a expliqué ci-dessus, 60 % du gaz livré à Niagara Falls se déplace sur le trajet du nord de l'Ontario. Mesurer la distance seulement par le trajet du sud serait contraire à la réalité. La méthode du plus court trajet de Tennessee est rejetée, car elle ignore le principe de la causalité des coûts en ignorant les réalités d'exploitation, les restrictions de capacité pipelinère et le flux physique du gaz. Les expéditeurs qui utilisent les trajets multiples devraient partager les coûts de ces trajets multiples selon une répartition appropriée des coûts.

Décision

L'Office approuve le maintien de la méthode en vigueur de répartition des coûts pour l'année d'essai 1993.

8.5 Droits de SHG

Comme il est expliqué plus en détail dans la section 9.3, TransCanada a proposé de commencer son SHG le 1^{er} novembre 1993. La conception proposée des droits pour le SHG est fondée sur 131 jours de SHT et 20 jours de SP.

Aucune partie à l'audience n'a questionné la conception proposée de ces droits.

Décision

L'Office approuve la conception des droits proposée pour le SHG pour l'année d'essai 1993.

8.6 Distance de transport du gaz par services interzonaux

La méthode actuelle de la détermination du calcul de la distance a été mise au point au moment où à peu près toutes les réceptions de gaz dans le réseau de TransCanada avaient lieu soit à Empress soit en Saskatchewan. La première étape de la méthode actuelle est un calcul du centre de consommation de la zone de livraison d'un distributeur, fondé sur les réceptions du gaz à Empress. Le calcul du centre de consommation aboutit à une distance moyenne pondérée à partir d'Empress jusqu'à tous les points se trouvant dans une zone de livraison.

Au début de 1992, TransCanada a commencé à recevoir des demandes de clients pour des services, comme le SI et le SG, à partir de points de réception jusqu'à une zone de livraison, surtout à partir de

St. Clair et de Parkway. En faisant des recherches sur les distances s'appliquant à ces demandes, TransCanada a réalisé que la méthode actuelle de calculer les distances d'après les points de réception à Empress n'était plus raisonnable pour le gaz venant d'endroits comme St-Clair ou Parkway.

En conséquence, TransCanada a proposé que pour tous les calculs de distance point à point ou point à zone de livraison, sauf pour le STS, la distance à utiliser aux fins de conception des droits devrait être la distance pondérée par le volume à partir d'un point précis de réception jusqu'à un point précis de livraison ou bien tous les points dans une zone précise de livraison d'un distributeur.

Consumers' a appuyé la proposition de TransCanada, y compris la poursuite de la méthode existante du STS.

Opinion de l'Office

L'Office juge que la proposition de TransCanada visant à changer la méthode de calcul de distance du transport pour tous les services interzonaux, sauf le STS, est raisonnable, car elle permettra de mieux refléter avec précision la distance parcourue par le gaz sur le réseau.

Décision

L'Office approuve le changement proposé pour le calcul des distances interzonales point à point ou point à zone de livraison.

8.7 Procédure en matière de droits

Dans RH-1-91, l'Office a approuvé une procédure pour la détermination des droits découlant des demandes d'un nouveau service de transport entre points ou zones précis sur le réseau. TransCanada a proposé de poursuivre cette même procédure en matière de droits pour 1993, étant donné que TransCanada et ses expéditeurs ont constaté que la méthodologie actuelle est avantageuse, car elle permet l'approbation rapide de nouveaux droits de transport entre les points précis ou des zones précises.

TransCanada a proposé de modifier sa procédure d'établissement des droits en incluant un tableau montrant les distances de toutes les livraisons à courte distance de point à point du SIE (service interruptible d'été) et du SIH (service interruptible d'hiver) pouvant être demandées pour les expéditeurs. TransCanada a déclaré que la modification à sa procédure exigerait de l'Office une approbation des coûts unitaires moyens du réseau pour 1993 et des distances du SIH, d'après lesquelles TransCanada calculerait et publierait dans son tarif de transport les droits correspondants du SIE et du SIH pour l'année d'essai 1993.

Opinion de l'Office

La proposition de TransCanada visant à modifier la procédure d'établissement des droits aidera à simplifier et à rationaliser le processus d'approbation. L'Office a inclus des tableaux montrant les coûts unitaires moyens du réseau approuvés pour 1993 à l'annexe III, et des distances du SIE et du SIH à l'annexe V.

Décision

L'Office juge raisonnable la proposition de TransCanada visant à modifier ce volet de sa procédure de calcul des droits.

8.8 Droits de livraison à contre-courant

Le Groupe de travail a recommandé que TransCanada maintienne sa conception des droits de livraison à contre-courant pour 1993, mis en place depuis la fin de 1990. La conception des droits actuelle est la suivante :

Été : Aucun coût de combustible ou de coût variable. Un droit équivalant aux frais liés à la demande, consistant en 50 % des frais liés à la demande pour un service dans le sens du courant, sur la base de point à point, calculé à un facteur de charge de 100 %.

Hiver : Aucun coût de combustible ou de coût variable. Un droit équivalant aux frais liés à la demande consistant en 100 % des frais liés à la demande pour un service dans le sens du courant, sur la base de point à point, d'après un facteur de charge de 100 %.

Décision

L'Office approuve le maintien de la conception des droits de livraison à contre-courant pour 1993.

8.9 Droits sur le service interruptible

Le Groupe de travail a recommandé que, pour l'année d'essai 1993, la conception des droits de SI soit traitée selon les stipulations de la décision de RH-4-91. Le Groupe de travail a aussi accepté que cette question lui soit présentée en 1994 conformément à la directive de l'Office visant à passer en revue la conception des droits de SI après les avoir utilisés pendant un été et un hiver.

Décision

L'Office approuve le maintien de la conception des droits de SI pour 1993.

Chapitre 9

Questions tarifaires

9.1 Garanties financières et option d'interruption

TransCanada a proposé que l'article XXIII de ses Modalités générales soit amendé de manière à clarifier le droit de TransCanada de mettre fin au service si des assurances financières satisfaisantes ne sont pas fournies ou maintenues. À défaut de fournir des garanties financières à l'intérieur de la période de 30 jours prévue selon l'article, l'expéditeur sera considéré fautif selon le contrat qui le lie avec TransCanada. TransCanada a alors l'option de mettre fin au contrat de l'expéditeur. Avant que TransCanada puisse mettre fin au contrat, elle doit donner à l'expéditeur un préavis de 10 jours de son intention d'y mettre fin. L'article modifié stipule qu'aucun élément de son contenu ne limite le droit de l'expéditeur à demander à l'Office d'être exempté en vertu du paragraphe 71(2) de la Loi.

ProGas a déclaré qu'elle appuie en général le concept qui sous-tend la provision tarifaire proposée de TransCanada. Toutefois, ProGas a proposé que la provision tarifaire soit modifiée plus profondément pour empêcher TransCanada de mettre fin à un contrat d'un expéditeur avant que l'Office ne prenne une décision sur la demande d'exemption de l'expéditeur conformément au paragraphe 71(2) de la Loi. ProGas a déclaré qu'en l'absence de la modification, une ordonnance en vertu du paragraphe 71(2) pourrait ne pas être pertinente si l'Office ordonnait à TransCanada de fournir le transport à l'expéditeur touché, pour constater alors que le transport n'est plus disponible parce que TransCanada a libéré la capacité correspondante au profit d'un autre expéditeur.

TransCanada a soutenu que l'article XXIII des Modalités générales devait être modifié selon sa proposition. À son avis, le libellé supplémentaire proposé par ProGas expose TransCanada à des risques financiers supplémentaires. TransCanada a remarqué qu'il n'existe aucune provision dans le tarif actuel limitant l'aptitude de TransCanada à demander des garanties financières qui doivent être fournies immédiatement. Dans l'esprit d'un compromis, TransCanada a déclaré qu'elle acceptait de donner aux expéditeurs 30 jours de préavis dans lesquels ceux-ci seraient tenus de lui donner les garanties financières nécessaires. TransCanada a soutenu que donner aux expéditeurs une période indéfinie, comme le propose ProGas, rend inopérante cette stipulation en enlevant un mécanisme obligatoire de fournir des garanties financières satisfaisantes.

L'ACIG, Centra Ontario et GMi ont appuyé la position de TransCanada.

Centra Ontario a déclaré qu'il ne devrait y avoir sursis automatique d'interruption en attendant une décision de l'Office à propos d'une demande en vertu du paragraphe 71(2) de la Loi par un expéditeur dont le contrat risque d'être terminé. Centra Ontario a déclaré que tout expéditeur qui voit son contrat sur le point d'être terminé devrait plutôt inclure, dans sa demande en vertu du paragraphe 71(2), une demande d'exemption provisoire à savoir un sursis à l'interruption en attendant la décision de l'Office à cette fin.

Opinion de l'Office

L'Office juge que les modifications proposées, soit établir une période de 30 jours pour assurer la conformité à la demande des garanties financières et de défaut de respecter l'échéance dans un délai de 30 jours pour non-respect d'un contrat, sont meilleures par rapport aux stipulations tarifaires en vigueur. Ces modifications devraient aider à limiter l'exposition de TransCanada et ses payeurs de droits à un risque financier.

En ce qui concerne le libellé supplémentaire que propose ProGas et qui empêcherait TransCanada de mettre fin à un contrat d'un expéditeur avant la décision de l'Office à propos de la demande en vertu de l'application du paragraphe 71(2) par l'expéditeur, l'Office convient avec Centra Ontario qu'il ne devrait pas y avoir un « sursis automatique » fourni par une stipulation tarifaire. Tout expéditeur dont le contrat est sur le point d'être interrompu devrait inclure, dans sa requête en vertu du paragraphe 71(2), une demande de sursis avant qu'il ne soit mis fin au contrat.

Décision

L'Office approuve la modification à l'article XXIII des Modalités générales proposées par TransCanada.

9.2 Niveau des garanties financières de la part des expéditeurs

Présentement TransCanada peut, à sa discrétion, demander une lettre de crédit à ses expéditeurs qui ont besoin d'un service nécessitant de nouvelles installations pour un montant des frais liés à la demande, allant jusqu'à 12 mois visés par ces derniers. Par l'intermédiaire du Groupe de travail et au cours de cette audience, Northland a exprimé ses préoccupations concernant la méthode dont se sert TransCanada pour évaluer le niveau approprié des garanties financières d'expéditeurs possibles, notamment les expéditeurs de cogénération.

Northland a déclaré qu'elle n'avait pas l'intention de voir l'Office supprimer toute la discrétion de TransCanada, ou de renverser les décisions passées de l'Office à propos des garanties financières. Northland a demandé plutôt que TransCanada soit tenue d'exercer son pouvoir de discrétion de manière raisonnable.

Northland a manifesté sa préoccupation de voir TransCanada, dans ce processus d'évaluation, se fonder trop fortement sur la position financière actuelle d'un expéditeur possible et lui attribuer trop de poids, sans attribuer une valeur appropriée aux autres aspects des opérations ou des affaires de cet expéditeur, qui pourraient obvier de manière substantielle à tout risque perçu lié à l'absence d'une plus large assiette d'actifs. Dans le cas des projets de cogénération, Northland a déclaré que TransCanada ne tient pas compte de facteurs tels que l'existence de contrats clé en main et d'assurance contre l'interruption des affaires lorsqu'elle procède à son évaluation. Selon Northland, la méthode adoptée par TransCanada s'appuie seulement sur l'incapacité possible de l'expéditeur de payer et ne tient pas compte du risque d'un défaut de paiement.

Northland a déclaré que même si les projets de cogénération sont relativement nouveaux pour l'Office et TransCanada, les risques qui sont liés à ce nouveau marché doivent être évalués de manière rationnelle et logique. Selon la preuve de son témoin-expert, Northland juge que les projets de cogénération posent peu de risque au réseau, et certainement jusqu'à ce que TransCanada soit tenue de commencer la construction de toute l'installation nécessaire à fournir le service de transport faisant l'objet du contrat.

Northland a déclaré que ses présentations sur cette question sont de nature générale, s'appliquant aux projets de cogénération. Northland a demandé que l'Office :

- (a) juge explicitement dans son évaluation du niveau approprié des garanties financières requises de la part des projets de cogénération, que TransCanada n'a pas tenu compte d'autres facteurs pertinents, et ne leur a pas accordé le poids nécessaire, en dehors de la capacité de payer de la part du projet;
- b) ordonne à TransCanada de prendre en compte tous les autres facteurs pertinents lors de l'évaluation des garanties financières visant les projets de cogénération;
- c) exige de TransCanada de compiler, dans un sens général, une liste de questions et réponses qu'il doit examiner lors de ses délibérations;
- d) juge qu'un ensemble des garanties financières équivalant à trois mois des frais liés à la demande contractuelle est plus approprié dans le cas présent.

TransCanada a déclaré que ses évaluations financières sont à la fois précises et complètes et prennent en considération le risque d'un non-paiement. TransCanada a déclaré qu'elle tient compte d'une variété de facteurs outre des facteurs financiers lorsqu'elle analyse ses besoins de garanties financières, notamment : le temps requis pour recommercialiser la capacité en cas de non-paiement; l'endroit où la capacité se retrouve sur le réseau; les antécédents du crédit de l'expéditeur avec TransCanada; et la nature de l'exploitation de l'expéditeur. TransCanada a reconnu que l'incapacité possible d'un expéditeur de payer la préoccupe davantage et elle lui accorde plus d'importance que le risque de non-paiement. Toutefois, TransCanada a déclaré qu'elle doit faire face à des risques commerciaux et qu'en conséquence elle ne devrait pas indûment restreindre la manière de gérer ses risques. TransCanada a déclaré, entre autres, que même si le risque de non-paiement est assez faible, il existe toujours. Elle a demandé de lui donner l'occasion d'exiger un niveau approprié de garanties financières de manière à s'assurer qu'elle soit payée en cas de non-paiement. TransCanada a demandé qu'aucun changement ne soit apporté à son tarif sur ce point.

Direct Energy et Natural ont appuyé la position de Northland, tandis que l'ACIG, Centra Ontario, Union et l'ACPP ont appuyé la position de TransCanada.

Opinion de l'Office

Dans des décisions antérieures, l'Office a indiqué que TransCanada est dans la meilleure position pour évaluer les risques liés aux projets individuels sur lesquels repose l'expansion de ses installations et, en particulier, pour déterminer le risque de non-récupération des frais liés à la demande. L'Office a aussi déclaré qu'au cas où un expéditeur ne fait pas face à ses obligations de paiement des frais liés à la demande et que TransCanada doit demander à

l'Office de récupérer ces frais, la question de prudence concernant la décision de TransCanada sur le niveau des garanties financières serait réexaminée. En outre, l'Office a rejeté les demandes de TransCanada pour une provision pour mauvaises créances et un compte de report de mauvaises créances.

En vertu de ces décisions, TransCanada a la discrétion d'exercer son propre jugement pour évaluer le niveau et la nature des garanties financières dont elle a besoin de la part de ses expéditeurs. Si elle n'évalue pas correctement les risques, TransCanada devrait en assumer les conséquences financières négatives.

Étant donné que TransCanada a la discrétion de gérer le risque de non-récupération des frais liés à la demande contractuelle, l'Office hésite à l'empêcher d'exercer cette discrétion, à moins qu'il ne puisse être établi que TransCanada agit d'une manière improprie et déraisonnable. Dans le cas présent, l'Office n'est pas convaincu que TransCanada a agi de manière improprie et déraisonnable dans l'exercice de sa discrétion.

TransCanada a témoigné qu'elle examine toute une variété de facteurs autres que ceux qui sont purement financiers. Même si TransCanada a reconnu qu'elle donne à l'aptitude de payer d'un expéditeur dans le cas d'un non-paiement davantage de poids qu'au risque de non-paiement ne se produise, l'Office ne juge pas cela déraisonnable étant donné que le risque de non-paiement, même s'il n'est pas très élevé, existe bien. L'Office n'est pas prêt à obliger TransCanada à tenir compte de facteurs particuliers, ni à stipuler le poids qu'elle doit appliquer à chacun.

L'Office prends note du fait que TransCanada a déclaré, lors du contre-interrogatoire, que toutes les fois qu'elle discute avec de nouveaux expéditeurs, elle leur fait bien comprendre ce qui est initialement exigé en matière de garanties financières. De même, de nombreux facteurs ont été étudiés dans la présente instance, qui devraient donner aux expéditeurs une indication des facteurs dont TransCanada peut tenir compte, lorsqu'elle évalue les garanties financières qu'elle va demander à un expéditeur précis. L'Office ne juge pas nécessaire que TransCanada compile une liste générale des questions qui sont examinées dans de telles délibérations.

Étant donné ce qui précède, l'Office rejette la demande de Northland pour un ensemble de garanties financières générales équivalant à trois mois de frais liés à la demande pour les projets de cogénération.

Décision

L'Office n'est pas convaincu qu'il serait opportun d'ordonner à TransCanada de respecter un niveau approprié de garanties financières qu'elle doit exiger d'un groupe particulier d'expéditeurs.

9.3 Service d'hiver garanti

TransCanada a déclaré qu'elle s'attendait à avoir une certaine capacité libre au cours de la période d'hiver 1993-1994. Afin d'utiliser efficacement cette capacité excédentaire et de satisfaire le besoin des

expéditeurs, TransCanada a proposé d'offrir un nouveau service, le service d'hiver garanti SHG dans les conditions suivantes :

- a) le service sera offert du 1^{er} novembre 1993 au 31 mars 1994.
- b) aucun droit de renouvellement.
- c) il n'y aura pas d'installations construites pour le service d'hiver garanti.
- d) les expéditeurs pourront choisir une des quatre périodes de service - 75, 100, 125 ou 151 jours.
- e) il y aura une facture minimale saisonnière fondée sur le nombre de jours de service.
- f) les cessions ne seront pas permises.
- g) le droit sera fondé sur 131 jours de SHT et 20 jours de SP.

Concurremment avec ce nouveau service, TransCanada a proposé un barème des droits de SHG, un contrat pro-forma de SHG et des modifications aux articles XV et XVI des Modalités générales. TransCanada a proposé que le SHG ait une priorité restreinte égale au service SG.

Étant donné que le niveau des volumes de SHG et le nombre de jours de services sont difficiles à estimer à l'heure actuelle, TransCanada a proposé que tout écart entre les recettes prévues tirées du SHG et les revenus réels qui en seront tirés en 1993 soit compris dans le compte de report des recettes liées à la demande.

TransCanada a déclaré qu'elle désirait être pro-active en incluant le SHG sur sa liste de service. TransCanada a déclaré que le SHG était un service approprié à long terme, même si les volumes disponibles peuvent varier d'une année à l'autre.

ProGas s'inquiète de la priorité du SHG. Elle a déclaré que la priorité proposée place tous les expéditeurs de SG dans une situation de risque de réduction au cas où TransCanada ne prévoyait pas avec précision sa capacité excédentaire ou si la demande dépassait sa capacité disponible. ProGas a demandé que le SHG ait une priorité plus basse, peut-être immédiatement au-dessous de celle du SG.

L'ACIG, Centra Ontario, Consumers et GMi ont appuyé la proposition visant à appliquer le SHG sur le même pied d'égalité que le SG. L'ACPP a souligné que l'application du SHG devrait être reportée jusqu'à ce que le besoin du service de SGO soit réexaminé dans l'optique de la conception du réseau de TransCanada.

Opinion de l'Office

L'introduction du service d'hiver garanti SHG sur le menu de TransCanada aidera à utiliser efficacement tout excédent de capacité qui pourrait survenir pendant l'hiver et donnera aux expéditeurs un plus grand choix de services pour répondre à leurs besoins de transport.

L'Office n'est pas convaincu qu'accorder une priorité égale au SHG et au SG place les expéditeurs de SG dans une situation défavorable. En conséquence, l'Office accepte les dispositions prioritaires proposées. L'Office juge que, de toute façon, les provisions tarifaires font toujours l'objet d'un changement. S'il y a des problèmes une fois que TransCanada et les expéditeurs auront acquis une certaine expérience du SHG, les provisions prioritaires pourront être modifiées lors d'une audience ultérieure.

Décision

L'Office approuve ce nouveau service ainsi que le barème des droits de SHG, le contrat proposé de celui-ci, et les modifications aux articles XV et XVI des Modalités générales. L'Office approuve aussi la demande d'enregistrer tout écart entre les recettes prévues au chapitre du SHG et les revenus réels qui en seront tirés en 1993 dans le compte de report de recettes liées à la demande.

9.4 Cessions

Le Groupe de travail a convenu à l'unanimité que l'article 7 du barème des droits du SG devrait être modifié pour incorporer des changements de libellé mineurs visant à clarifier que les cessions peuvent être faites à n'importe quel moment et non pas seulement lorsqu'une compagnie est achetée, fusionnée ou consolidée.

Décision

L'Office juge que la proposition d'amender l'article 7 du barème des droits du SG, afin de clarifier que les cessions peuvent être faites à n'importe quel moment, est raisonnable.

9.5 Points de réception et de livraison

Le Groupe de travail a convenu à l'unanimité que le tarif doit être modifié pour inclure une liste des points de réception et de livraison aux fins d'information.

Décision

L'Office approuve la proposition visant à modifier le tarif pour que celui-ci comprenne une liste des points de réception et de livraison aux fins d'information.

9.6 Détournements vers tout point de livraison ou à partir de celui-ci

Le Groupe de travail a convenu que TransCanada devrait modifier l'article 6 du barème des droits du SG afin de permettre des détournements de toute zone ou tout point de livraison à une autre zone ou point de livraison raisonnable.

Décision

L'Office juge raisonnable la proposition de modifier l'article 6 du barème des droits SG en vue de permettre des détournements de toute zone ou tout point de livraison à toute autre zone ou tout autre point de livraison raisonnable.

9.7 Commande du volume et de la date de mise en service

Le Groupe de travail a convenu à l'unanimité que l'article 2.2 du barème des droits du SG et le contrat pro-forma concernant la commande pour du volume pour la date de mise en service devrait être modifié pour comprendre l'exigence en vertu de laquelle, à partir du début d'un nouveau contrat, les expéditeurs commandent la date de mise en service et pour six jours ultérieurs de livraison du gaz au moins cinq jours avant la date du début du service.

Décision

L'Office approuve la proposition de modifier l'article 2.2 du barème des droits de SG et le contrat pro-forma pour comprendre l'exigence selon laquelle, au début d'un nouveau contrat, les expéditeurs soient tenus de commander pour la date de mise en service et six jours ultérieurs de livraisons de gaz, au moins cinq jours avant la date de mise en service.

9.8 Clarification en matière de taux d'intérêt

Le Groupe de travail a convenu à l'unanimité que TransCanada devrait modifier l'article XI des Modalités générales pour clarifier le taux d'intérêt utilisé pour déterminer le montant d'intérêt payable, soit par l'expéditeur à TransCanada ou par TransCanada à l'expéditeur, pouvant être modifié de temps à autre.

Décision

L'Office approuve la proposition de modifier l'article XI des Modalités générales afin de clarifier le taux d'intérêt qui sera utilisé pour calculer le montant d'intérêt payable, soit par l'expéditeur à TransCanada ou par TransCanada à l'expéditeur, qui sera modifié de temps à autre.

9.9 Article 5 du barème des droits du SG

Le Groupe de travail a convenu à l'unanimité que l'article 5 du barème des droits du SG soit modifié pour comprendre la pratique approuvée selon laquelle le SG est un service quotidien. TransCanada a donc proposé que les paragraphes 5.1 et 5.2 soient supprimés.

Décision

L'Office approuve la proposition de supprimer les paragraphes 5.1 et 5.2 du barème des droits du SG.

Chapitre 10

Prêt de capacité de transport

Le point 13 de l'ordonnance AO-4-RH-2-92 stipule ce qui suit :

- «13. Les conséquences reliées aux coûts pour fins d'établissement des droits, des lettres d'entente de TransCanada avec Western Gas Marketing Limited du 18 mai 1992 et CanStates Gas Marketing du 6 juillet 1992 concernant « le prêt de capacité de transport » par chaque expéditeur à TransCanada et le processus utilisé par TransCanada pour choisir les expéditeurs qu'elle veut contacter à cet égard.»

TransCanada a expliqué qu'il est devenu nécessaire d'emprunter de la capacité auprès de divers expéditeurs en été 1992 à cause des augmentations imprévues de l'utilisation du contrat de SG. TransCanada a souligné qu'elle conçoit une grande partie de son réseau selon l'utilisation moyenne journalière des volumes visés par les contrats afin de minimiser les installations requises et, par voie de conséquence, le coût du service pour tous les expéditeurs. Il en résulte que TransCanada ne peut livrer les besoins contractuels de service garanti de tous ces expéditeurs tous les jours de l'année. TransCanada a estimé que cette philosophie conceptuelle a réduit la base des taux d'un montant se situant entre 480 000 000 et 640 000 000 de dollars pour chaque année contractuelle entre 1987-1988 et 1991-1992, ce qui a permis des épargnes substantielles aux payeurs de droits. TransCanada a ajouté que l'option de rechange serait de concevoir son réseau en fonction de la répartition maximale journalière des volumes de SG contractuels.

TransCanada a expliqué qu'elle consulte régulièrement les expéditeurs dont la demande contractuelle dépasse $50 \text{ } 10^3 \text{ m}^3/\text{j}$ ($1,8 \text{ } 10^6 \text{ pi}^3$) pour calculer les demandes saisonnières et annuelles. TransCanada a fait remarquer que les données sur le facteur de charge saisonnier demandées lors du dernier sondage pour l'année d'essai 1991-1992 ont été envoyées à ses expéditeurs en décembre 1991.

TransCanada a signalé que, suite à des températures plus douces que la normale durant l'hiver de 1991-1992 et des prix au comptant relativement faibles en janvier et février 1992, bon nombre de ses expéditeurs ont signalé que leur besoin prévu initialement pour l'été 1992 pourrait être révisé à la baisse. Toutefois, un printemps et un début d'été plus froid que la normale, associés à des stocks de gaz inférieurs à la normale, ont entraîné la hausse des besoins en gaz de certains expéditeurs pendant l'été. TransCanada a remarqué que la demande est restée relativement forte tout au long de l'été et que les besoins réels actuels et ses prévisions révisées ont traduit une utilisation de 91 % du volume contractuel du SG par rapport au taux de 83 % prévu. TransCanada a signalé que cette différence de huit points de pourcentage équivalait à $226,6 \text{ } 10^6 \text{ m}^3$ ($8 \text{ } 10^9 \text{ pi}^3$) de gaz. TransCanada a souligné que le facteur de charge annuel pour l'année contractuelle 1991-1992 est maintenant prévu à 92 % des volumes du SG contractuels, par rapport au taux prévu auparavant de 88 %.

Outre les augmentations inattendues de l'utilisation contractuelle du SG, TransCanada a souligné les facteurs suivants ayant réduit la capacité du réseau en été 1992 et l'ayant poussée à emprunter de la capacité :

- a) une augmentation de la température du gaz reçu du réseau de NOVA;
- b) des températures réelles ambiantes, pour la saison d'hiver 1991-1992, plus chaudes que les températures prévues lors de la conception des installations, ce qui a causé une réduction dans la disponibilité de la puissance de compression;
- c) des réductions et des livraisons inférieures à la quantité commandée de gaz du réseau de NOVA qui ont entraîné des diminutions du gaz en canalisation et une exploitation du réseau moins efficace;
- d) des restrictions de flux plus grandes que la normale liées aux prévisions de construction;
- e) un retard de l'exploitation continue du nouveau groupe compresseur portatif de la station 130, réduisant ainsi les livraisons de gaz à Parkway;
- f) un bris sur le réseau Union en décembre 1991, qui a obligé TransCanada à diminuer la quantité de gaz en canalisation pour éviter de réduire la livraison à divers marchés.

Outre l'emprunt de capacité, TransCanada a dû prendre d'autres initiatives, notamment :

- a) par entente mutuelle avec l'un de ses expéditeurs, TransCanada a convenu de reporter la date de début de service à la New England Power Company et à Power City Partners, L.P. de 1991-1992 à l'année contractuelle 1992-1993;
- b) TransCanada a reporté certains grands projets d'entretien au cours de l'été 1992 afin de maximiser la capacité pipelinière disponible;
- c) TransCanada a réduit ses livraisons discrétionnaires, y compris les détournements;
- d) l'entretien a été effectué sans interruption afin de réduire les réductions de capacité du gazoduc;
- e) une autorisation rapide a été demandée à l'Office pour des installations certifiées antérieurement afin de maximiser la construction de l'été 1992;
- f) dans la mesure du possible, TransCanada a accordé une priorité aux raccordements qui fournissaient la plus grande capacité;
- g) les calendriers de construction de certains ajouts de groupes compresseurs ont été raccourcis en faisant travailler des doubles quarts;

TransCanada a souligné qu'outre l'emprunt de capacité pour obvier à son problème, elle a envisagé de réduire son service garanti. Elle a déclaré que cela n'était cependant pas souhaitable pour les raisons suivantes : cela aurait pu causer une perte permanente de ventes pour les producteurs de gaz canadiens; détériorer gravement la qualité du service aux expéditeurs; et porter atteinte à la fiabilité reconnue du Canada en tant que source d'approvisionnement. TransCanada a affirmé que si le service aux expéditeurs qui ne prêtent pas de la capacité avait été réduit, ces derniers auraient dû s'efforcer de trouver d'autres formes de gaz ou d'énergie, ce qui auraient entraîné pour eux des coûts importants liés à la charge de travail, aux transactions et en énergie.

TransCanada a aussi envisagé : l'emprunt de gaz de ses expéditeurs au point de livraison et le remplacer plus tard par la construction avancée d'installations; l'achat de gaz pour vendre à ses expéditeurs afin de remplacer le gaz qui lui est impossible d'expédier; et le rachat de capacité auprès de ses expéditeurs actuels. Ces options ont été rejetées parce qu'elles auraient demandé à TransCanada de faire des négociations contractuelles prolongées, ce qui l'aurait empêchée de répondre rapidement au problème de manque de capacité.

TransCanada a déclaré qu'elle avait décidé d'emprunter la capacité dans le but suivant : maintenir un service garanti auprès de ses expéditeurs; maximiser le débit à l'avantage des producteurs de gaz

canadiens et des marchés canadiens; maintenir l'image de fiabilité de l'industrie du gaz du Canada; et minimiser les efforts administratifs et les coûts connexes. TransCanada a souligné qu'elle avait pu conclure des arrangements d'emprunt rapidement, condition importante vu l'ampleur du manque de capacité.

TransCanada a donc emprunté de la capacité et a signé des ententes de réduction de capacité avec cinq expéditeurs. Ces ententes requièrent de TransCanada de rembourser un total de $818,8 \text{ } 10^6\text{m}^3$ ($28,9 \text{ } 10^9\text{pi}^3$) de capacité entre le 1^{er} novembre 1992 et le 31 octobre 1995, à l'exclusion de $56,7 \text{ } 10^6\text{m}^3$ ($2,0 \text{ } 10^9\text{pi}^3$) qui devront être remboursés à Western Gas sur la base d'efforts raisonnables (voir le tableau 10-1).

Tableau 10-1
Remboursement par TransCanada de la capacité de transport prêtée⁽¹⁾

Expéditeurs	1992-93		1993-94		1994-95		TOTAL	
	10^6m^3	10^9pi^3	10^6m^3	10^9pi^3	10^6m^3	10^9pi^3	10^6m^3	10^9pi^3
Consumers'-Union (SGO)	56,7	2,0					56,7	2,0
Western Gas (SG)	255,0	9,0	170,0	6,0	85,0	3,0	510,0 ⁽²⁾	18,0 ⁽²⁾
Western Gas (SG)	42,5	1,5					42,5	1,5
Western Gas (SG)			113,3	4,0	62,3	2,2	175,6 ⁽³⁾	6,2 ⁽³⁾
CanStates (SG)	28,3	1,0					28,3	1,0
Domtar (SG)			5,7	0,2			5,7	0,2
TOTAL	382,5	13,5	289,0	10,2	147,3	5,2	818,8⁽²⁾⁽³⁾	28,9⁽²⁾⁽³⁾

Nota:

- (1) Source: TransCanada - Pièce justificative B-56.
- (2) Sauf $56,7 \text{ } 10^6\text{m}^3$ ($2 \text{ } 10^9\text{pi}^3$) à payer à Western Gas sur la base d'efforts raisonnables (soit le volume de réduction de la capacité).
- (3) Entente de prêt de capacité de $198,3 \text{ } 10^6\text{m}^3$ ($7 \text{ } 10^9\text{pi}^3$). Remboursement fondé sur les besoins prévus de Western Gas au 18 septembre 1992.

TransCanada s'est adressée tout d'abord à deux expéditeurs de SGO, Consumers' and Union, et a pu négocier des ententes pour reporter la capacité de SGO de l'année contractuelle 1991-1992 à novembre et décembre de l'année contractuelle 1992-1993. Lorsqu'il est devenu manifeste que ces ententes seraient insuffisantes pour répondre à ses besoins prévus, TransCanada a négocié des ententes avec Western Gas et CanStates pour les volumes qui représentaient pour elle, à ce moment-là, ses besoins maximums.

En septembre 1992, TransCanada a fait un appel d'offres de prêt de capacité et a donc conclu des ententes de prêt de capacité avec Domtar et Western Gas. TransCanada a signalé que ces deux ententes seront les dernières, car elle a maintenant suffisamment de capacité empruntée pour répondre aux besoins de son réseau.

TransCanada a affirmé que dans le laps de temps dont elle disposait, elle n'a pas pu soumissionner la capacité nécessaire, évaluer les offres, et négocier des ententes de prêt de capacité. Même si des

discussions ont eu lieu avec d'autres expéditeurs disposés à prêter de la capacité, TransCanada a constaté que dans chaque cas les modalités des ententes proposées étaient insatisfaisantes. TransCanada a souligné qu'elle pensait que Western Gas, Consumers' et Union auraient la capacité et la souplesse de gérer un programme de prêt de capacité de cette envergure et auraient l'aptitude de répondre rapidement à toute demande de TransCanada.

TransCanada a convenu qu'en cas de nécessité pour elle d'emprunter une capacité supplémentaire dans l'avenir, elle utilisera le processus d'appel d'offres afin d'obtenir le prêt des capacités nécessaires.

TransCanada a affirmé qu'en vertu de sa proposition, il n'y aurait pas de conséquences appréciables de coûts fixes pour ses expéditeurs liés à l'emprunt de la capacité et à son remboursement ultérieur. En vertu de sa proposition, voici ce qu'il adviendrait :

- a) Dans l'année au cours de laquelle TransCanada emprunte la capacité en cause, l'expéditeur qui prête sa capacité paye les pleins frais liés à la demande, même si la capacité n'est pas utilisée. Cela a pour effet que tous les expéditeurs qui n'ont pas prêté de capacité pourront utiliser celle-ci jusqu'à concurrence de leurs pleines quantités autorisées en vertu des diverses ententes de service.
- b) Les années durant lesquelles TransCanada rembourse la capacité empruntée, les unités de répartition fixes et les droits liés à la demande qui en découlent sont à peu près les mêmes que ce qu'ils auraient été si le prêt de capacité n'avait pas eu lieu, et si le réseau avait été restreint par la suite d'un report de recettes liées à la demande et à leur récupération ultérieure. Les autres expéditeurs sur le réseau payent les frais fixes attribuables aux volumes de remboursement, étant donné que les volumes remboursés ne sont pas compris dans les unités de répartition utilisées dans le calcul des droits.

TransCanada a fait remarquer que toute inégalité entre les générations d'utilisateurs sera minime car elle ne sait pas si les droits futurs seront très différents de ceux de 1992; étant donné le contexte temporel, il y a peu de chance que les clients changent d'année en année.

Les coûts pertinents de l'année d'essai 1993 découlant des ententes de prêt de capacité ont fait l'objet de débats. Pour la plupart, il s'agit des coûts fixes liés aux travaux de construction d'installations pour recevoir le remboursement des quantités prêtées, en 1993 et ultérieurement, de la capacité empruntée en 1992. Les volumes remboursés n'entreront pas dans le paiement des frais des installations au cours de l'année d'essai 1993, puisque les unités de répartition fixes correspondantes ont été exclues de la conception des droits, ces frais liés à la demande ayant été payés au cours de l'année d'essai 1992.

En ce qui concerne les frais variables, les volumes de remboursement feront partie du paiement de ces frais puisque les unités de répartition variables correspondantes ont été incluses aux fins de conception des droits. En outre, TransCanada recevra du gaz de compression pour les volumes de remboursement.

TransCanada a affirmé que le coût de service pour l'année d'essai 1992 et les unités réparties déjà approuvées par l'Office, et comprises dans ses unités de répartition, sont ceux qui sont liés à la capacité empruntée par elle. En conséquence aucune recette additionnelle dépassant celles qui ont été déjà approuvées par l'Office sera perçue au cours de l'année d'essai 1992 concernant la capacité empruntée.

TransCanada a souligné que le coût des ententes de prêt de capacité au réseau de TransCanada est le coût que représente l'accélération de la construction des installations afin de pouvoir rendre la capacité empruntée. TransCanada a souligné toutefois qu'elle fait avancer les travaux de construction non seulement pour permettre de rembourser la capacité empruntée au cours de l'été 1992, mais aussi pour recevoir les augmentations des facteurs de charge des expéditeurs. TransCanada a estimé l'effet sur le coût du service, en dollars de 1992, du devancement des travaux de construction comme suit: 15 500 000 \$ en 1993; 8 000 000 \$ en 1994; 2 900 000 \$ en 1995, pour un total de 26 400 000 \$. Les répercussions liées aux droits de la Zone de l'est sont estimées à 0,9¢/GJ en 1993; à 0,5¢/GJ en 1994; et à 0,2¢/GJ en 1995. TransCanada a fait remarquer à titre de comparaison, que si le volume de 875,3 10⁶m³ (30,9 10⁹pi³) avait été racheté des expéditeurs, les frais associés auraient été de 26,5 millions de dollars (30,9 10⁹pi³ x 85,8¢/10⁶pi³ pour les droits de la Zone de l'Est).

Au cours de l'audience, l'Office a questionné TransCanada concernant l'article 62¹ de la Loi et son incidence sur les prêts de capacité. Les prêteurs de capacités ayant payé des droits de SG en 1992 pour de la capacité qu'ils utiliseront au cours de l'année d'essai 1993 (ou pendant les années ultérieures), l'Office a demandé à TransCanada, dans la mesure où il existe une différence entre les droits de SG en 1992 et 1993, s'il s'agissait dans ce cas d'une violation de l'article 62?

TransCanada a affirmé que l'article 62 doit être lu conjointement avec l'article 63² de la Loi ainsi que les décisions antérieures des tribunaux et de l'Office qui portaient sur la construction de ces tronçons. Parmi les décisions mentionnées, notons GH-2-87 et RH-1-88, Phase II. TransCanada a affirmé que ces décisions appuient la proposition selon laquelle, dans le cas d'une évaluation du transport effectuée substantiellement dans des conditions et circonstances similaires, l'Office pourrait tenir compte des motifs commerciaux des parties, ainsi que de toutes circonstances et conditions créées par contrat ou toute autre question que l'Office juge pertinente.

TransCanada a poursuivi en disant que les volumes de remboursement de la capacité empruntée ne seraient pas livrés dans les mêmes circonstances et conditions que tous les autres volumes de service garanti de 1993. À l'appui de cette position, TransCanada a mentionné le fait que les expéditeurs qui ont prêté de la capacité à TransCanada en 1992 n'auraient pas nécessairement un volume contractuel quotidien, pour les volumes de remboursement de 1993, équivalent à leurs volumes contractuels quotidiens de SG en 1993. TransCanada a déclaré que les ententes de prêt de capacité envisageaient un remboursement de ceux-ci sous forme de service SG; une autre partie serait remboursée en service SHT, avec des interruptions de 15 jours; et une autre partie serait livrée comme service SI - ce qui représente la plus basse priorité du service SI. Sur cette base, TransCanada a affirmé que même s'il y avait un écart entre les droits de SG en 1992 et 1993, il n'y aurait aucune contravention aux dispositions de l'article 62.

En résumé, TransCanada a déclaré que ses expéditeurs tiraient parti de ce qui suit :

1 62. « Tous les droits doivent être justes et raisonnables et, dans des circonstances et conditions essentiellement similaires, être exigés de tous au même taux, pour tous les transports de même nature sur le même parcours ».

2 63. « L'Office peut déterminer, comme questions de fait, si le transport a été ou est opéré dans les circonstances et conditions essentiellement similaires au sens de l'article 62, si dans un cas donné une compagnie s'est conformée aux exigences de cet article, et si dans un cas donné il y a eu distinction injuste au sens de l'article 67. »

- a) Une base des taux et un coût du service inférieurs dus à sa philosophie conceptuelle de son réseau;
- b) L'aptitude de TransCanada à conclure des ententes de prêt de capacité de sorte que les autres expéditeurs ne soient pas assujettis à des restrictions et qu'il n'y ait aucune recette liée à la demande reportée à une année subséquente;
- c) Les seuls coûts supplémentaires du service au cours de l'année d'essai 1993 sont ceux liés aux coûts des travaux devancés de construction des installations pour transporter les volumes de remboursement.

Dans sa contre-plaidoirie, TransCanada a souligné que les parties intéressées n'avaient pas pu démontrer pourquoi l'Office ne devrait pas approuver les ententes de prêt de capacité et fournir des taux pour les volumes de remboursement.

L'ACPP a déclaré que Western Gas avait l'intention de prêter de la capacité à TransCanada, même si ce sont les prévisions révisées de Western Gas qui ont causé le besoin pour TransCanada de conclure des ententes de prêt de capacité. L'ACPP a affirmé que cela ne correspondait pas aux mesures prises par TransCanada et Western Gas. L'ACPP a fait remarquer que selon les données de l'EMR, les ventes à l'exportation de TransCanada, y compris Western Gas, étaient inférieures au niveau de 1991 pendant le premier semestre de 1992.

L'ACPP a affirmé qu'elle n'avait pas suffisamment d'information pour évaluer correctement si TransCanada a réagi avec prudence et si elle devrait être autorisée à récupérer les coûts liés aux ententes de capacité. Elle a donc recommandé que l'Office n'approuve aucun aspect des ententes qui touchent l'année d'essai 1993 et qu'il soit ordonné à TransCanada de reporter tous les coûts reliés à la capacité empruntée et à son remboursement futur. L'ACPP a recommandé aussi que toute la question soit soumise à l'examen du Groupe de travail.

L'ACPP a fait remarquer que les changements dans la configuration de la charge annuelle de TransCanada a forcé celle-ci à adopter une conception de réseau fondée sur les besoins d'été plutôt que sur ceux d'hiver. L'ACPP a recommandé que TransCanada entreprenne une étude des services SG et SGO, en se concentrant sur le but et l'établissement des droits de ses services à la lumière des changements mentionnés ci-dessus en ce qui concerne l'utilisation du réseau. L'ACPP a proposé que l'étude soit portée à l'attention du Groupe de travail.

TransCanada a affirmé que la question des prêts de capacité a été examinée au cours de GH-4-92 ainsi que dans l'instance présente, et s'est donc opposée à la recommandation de l'ACPP de reporter la question à l'attention du Groupe de travail et ensuite à une audience future en vertu de la Partie IV.

L'ACIG a préconisé que l'Office applique les principes suivants dans sa considération de la question du prêt de capacité :

- a) TransCanada devrait être autorisée à récupérer les coûts subis en relation avec une transaction avec sa filiale (Western Gas par exemple), ou, avec toute autre tierce partie, seulement dans la mesure où ces frais représentent l'option la moins coûteuse disponible pour TransCanada lui permettant d'acheter les biens et services fournis.

- b) En ce qui concerne les transactions avec ses filiales, TransCanada serait tenue de convaincre l'Office que ces frais subis ne sont pas supérieurs aux options les moins chères disponibles et que tout coût dépassant l'option la moins chère devrait lui être refusé aux fins de l'établissement des taux.
- c) Tous les frais subis relativement aux transactions qui ont lieu durant une année d'essai pour laquelle les droits ont déjà été établis ne peuvent pas, sauf pour l'établissement à l'avance de comptes de report aux fins de protection, être récupérés auprès de payeurs de droits dans les périodes futures d'essai. De tels coûts devraient être refusés aux fins d'établissement des droits lors d'une période d'essai future, étant donné qu'il s'agit de frais « en dehors de la période visée ».

L'ACIG s'est dite inquiète de voir que TransCanada n'a pas divulgué tous les expéditeurs avec lesquels elle devait conclure des arrangements de prêt de capacité. Si TransCanada avait fait un appel d'offres dès le début au marché secondaire des capacités, alors tous les participants du marché auraient eu l'occasion d'offrir de la capacité à TransCanada, ce qui lui aurait permis de choisir l'option la moins dispendieuse. L'ACIG s'est dite aussi inquiète du fait que TransCanada n'a pas lancé d'appel d'offres pour la capacité, mais a conclu une « entente privée » avec sa filiale, Western Gas.

L'ACIG s'est demandée si TransCanada avait démontré d'une façon satisfaisante qu'elle avait réellement besoin d'emprunter de la capacité auprès de Western Gas et, surtout, si Western Gas aurait exercé son droit d'utiliser les quantités auxquelles elle avait droit comme l'a soutenu TransCanada. L'ACIG a fait remarquer que plus de 50 % des demandes excédentaires prévues qui ont causé l'emprunt de la capacité peuvent être attribuées à Western Gas.

L'ACIG a soutenu que « ... les expéditeurs jouent au jeu des prévisions de capacité afin de les placer en position d'obtenir l'exonération des frais liés à la demande grâce aux contrats de capacité... » L'ACIG croit que Western Gas savait qu'elle pouvait obtenir de la valeur pour les coûts afférents à sa capacité autorisée non utilisée (c.à.d. les frais non-absorbés liés à la demande) en talonnant la société pour qu'elle donne de la valeur, au détriment des autres expéditeurs, en retour de leur accord qui empêche Western Gas d'utiliser la capacité totale à laquelle elle a droit. L'ACIG a mentionné qu'une façon par laquelle Western Gas d'appliquer cette pression sur TransCanada était d'augmenter ses prévisions en besoins, plaçant par le fait même la société dans une position lui demandant d'agir afin qu'il y ait suffisamment de capacité disponible pour satisfaire ces nouvelles prévisions à la hausse.

L'ACIG a mis en doute les prévisions supérieures des besoins de Western Gas en avril et mai 1992, qui ont été l'un des facteurs importants qui ont poussé TransCanada à conclure des ententes de prêts de capacité de transport. Plus précisément, l'ACIG a fait remarquer que si Western Gas avait prévu des besoins en avril et mai 1992, six mois plus tard elle était à même d'abandonner de la capacité en concluant des ententes de prêt de capacité avec TransCanada.

L'ACIG a soutenu qu'aucune capacité empruntée liée aux prévisions accrues de Western Gas devrait être incluse dans l'établissement des droits de l'année d'essai 1993. Elle a ajouté que dans la mesure où TransCanada a prouvé qu'elle avait eu besoin d'emprunter de la capacité, ces frais d'emprunt de 1992 (les frais liés aux travaux de construction avancés afin de permettre le remboursement de la capacité empruntée) non récupérables par un compte de report, devraient être exclus des droits de l'année d'essai 1993 pour la raison qu'il s'agit de transactions « en dehors de la période visée ». L'ACIG a reconnu que

même si TransCanada n'avait pas tenu compte des prévisions de Western Gas elle aurait quand même eu besoin d'emprunter de la capacité.

L'ACIG a déclaré que TransCanada avait d'autres options qui auraient permis d'obvier à la nécessité d'emprunter de la capacité. L'ACIG a fait remarquer que TransCanada aurait pu acquérir la capacité nécessaire en concluant des ententes de restrictions d'utilisation avec ses expéditeurs et leur aurait offert un crédit de frais liés à la demande. L'ACIG a soutenu qu'en comparant l'option de TransCanada d'emprunter de la capacité et d'en ajouter d'autre à l'avenir pour pouvoir la rembourser, l'option la moins chère aurait été d'emprunter de la capacité sans en ajouter.

L'ACIG est convaincue que Western Gas aurait accepté le crédit de frais liés à la demande en 1992 plutôt que des arrangements de prêt de capacité obligeant TransCanada à ajouter de la capacité pour rembourser celle qu'elle a empruntée. L'ACIG a rejeté l'allégation de TransCanada selon laquelle elle ne s'est pas adressée au marché secondaire parce qu'il n'y avait pas de capacité disponible. L'ACIG a fait remarquer qu'à ce moment-là, il y avait des expéditeurs qui essayaient d'obtenir des détournements en amont pour minimiser l'envergure de l'inutilisation de leur droit de capacité et il y avait des expéditeurs qui étaient prêts à conclure des ententes de cession.

L'ACIG a déclaré qu'un appel par TransCanada au marché secondaire (en utilisant l'exemption des frais liées à la demande plutôt que d'ajouter de la capacité): reconnaît l'existence d'un marché secondaire dynamique ayant trait à la capacité pipelinière; empêche l'ajout d'installations avant d'en établir la nécessité; réduit le risque de la sous-utilisation du réseau; et reconnaît l'option la moins chère à l'avantage des payeurs de droits actuels et à venir.

L'ACIG a souligné que TransCanada était au courant des restrictions de capacité et qu'elle aurait pu demander à l'Office l'autorisation d'établir un compte de report de ce genre pour les coûts liés aux ententes de prêt de capacité au cours de l'année d'essai 1992, pour les récupérer en 1993.

L'ACIG est convaincue que les unités de répartition utilisées pour le calcul des droits de l'année d'essai 1993 devaient comprendre les volumes de remboursement. Elle a ajouté que dans la mesure où les droits seraient inférieurs parce que TransCanada devait rembourser la capacité sans frais, celle-ci ne récupérerait aucune recette auprès de ses expéditeurs auxquels elle doit cette capacité.

TransCanada a contesté l'affirmation de l'ACIG selon laquelle les expéditeurs de TransCanada s'amusaient à des « jeux de prévisions » qui l'ont obligée à emprunter de la capacité. TransCanada a fait remarquer que ses expéditeurs prévoient des facteurs de charge accrus en mars 1992 et que jusqu'à présent ceux-ci correspondent à ces attentes. En ce qui concerne la position de l'ACIG visant Western Gas, TransCanada a affirmé que la réduction du contrat de Western ne représentait, au mois d'octobre 1992, que 1,8 % de sa capacité totale visée par le contrat de $40\,665\,10^3\text{m}^3/\text{j}$ ($1\,435,5\,10^6\text{pi}/\text{j}$).

TransCanada a fait remarquer que même si Western Gas pouvait renoncer à sa capacité à compter du 1^{er} novembre 1992, Western Gas s'était engagée par contrat à une capacité nette totalisant $1\,484\,10^3\text{m}^3/\text{j}$ ($52,4\,10^6\text{pi}^3/\text{j}$). TransCanada a fait remarquer que dans les périodes où elle n'utilisait pas complètement la capacité empruntée de Western Gas, Western Gas utilisait sa propre capacité à plein. TransCanada a fait aussi remarquer qu'en vertu des accords de remplacement de Western Gas (volume sur une courte distance dans le sud de l'Ontario), Western Gas a expédié un volume de gas équivalant environ à la quantité de la capacité prêtée.

TransCanada a rejeté l'affirmation de l'ACIG selon laquelle il est improbable que Western Gas ait utilisé tous ses droits de capacité. TransCanada a affirmé que Western Gas n'aurait pas simplement subi des obligations de frais liés à la demande, ni abandonné son droit d'expédier du gaz canadien au marché et n'aurait pas contracté de dépenses supplémentaires pour garantir un autre approvisionnement en gaz afin de remplir ses obligations contractuelles.

TransCanada a contesté la position de l'ACIG voulant que la construction d'installations supplémentaires ne soit pas l'option du moindre coût comparé à l'emprunt de la capacité. TransCanada a fait remarquer que le devancement des travaux de construction des installations aurait coûté 26 400 000 \$, alors que l'option de racheter la capacité n'aurait coûté que 26 500 000 \$. TransCanada a ajouté que le fait d'avancer la construction des installations permet des flux additionnels futurs d'approvisionnement en gaz canadien alors que l'option de rachat ne le fait pas.

TransCanada a fait remarquer que la proposition de l'ACIG pour le traitement des coûts reliés au prêt de la capacité:

- a) rejetterait les coûts de prêt de la capacité de Western Gas entraînés par une augmentation de ses prévisions;
- b) rejetterait la récupération en 1993 de coûts provenant de 1992 non couverts par les comptes de report;
- c) rejetterait les coûts résultant de l'accélération des dates de mise en service en 1993, à moins qu'il y ait une preuve convaincante que les facteurs de charge continueront à des niveaux élevés;
- d) comprendrait les remboursements de volumes dans les unités de répartition de 1993.

TransCanada a remis en question l'équité d'une telle proposition, étant donné qu'elle entraînerait le refus des coûts liés aux arrangements de prêt de capacité et des remboursements de volumes subséquents, et incluerait toutes les unités de répartition pour les remboursements de volumes dans l'établissement des droits de l'année d'essai 1993.

Consumers' a déclaré que même si les frais pertinents sont restreints à l'année d'essai 1993, l'Office devrait élargir sa décision qui porterait sur les frais similaires concernant les remboursements de volumes qui seraient livrés en 1994 et 1995. Consumers' a allégué que TransCanada devrait être autorisée à récupérer les coûts provenant des ententes de prêt de capacité si ces frais avaient été encourus de manière prudente. Elle a fait remarquer qu'on peut déterminer la prudence en répondant aux deux questions suivantes :

- a) Est-il maintenant raisonnable de s'attendre que TransCanada aurait dû prévoir le problème de restriction de la capacité assez tôt pour avoir pu demander l'autorisation d'aménager les installations supplémentaires nécessaires qui auraient pu éviter le problème ?
- b) Dans ces circonstances, TransCanada a-t-elle géré le problème de restrictions de la capacité de la manière la plus efficace et la plus rentable ?

Consumers' a déclaré que la réponse au point a) est « négative », étant donné que cette attente est « manifestement déraisonnable » parce que TransCanada dépend fortement des prévisions des expéditeurs pour projeter ses besoins de débit global aux fins de planification des installations et que, même si TransCanada doit faire preuve de discernement lorsqu'elle évalue les prévisions des expéditeurs, elle n'est pas en position de les remettre en question. Consumers' a aussi fait remarquer que le changement important des besoins de débit prévu ne s'est pas produit avant la fin de l'année contractuelle 1991-1992, ce qui aurait été de toute façon beaucoup trop tard pour faire une demande d'approbation d'ajout des installations pour couvrir le manque de capacité.

Consumers' a soutenu que la réponse à b) est « oui », car TransCanada n'avait que deux options pratiques, soit de « réduire le service ou d'emprunter de la capacité », pour répondre de manière rapide à la situation de prêt de capacité. Consumers' a fait remarquer que le coût de ces deux options, fondé sur une valeur actualisée en dollars de 1992, est à peu près la même, à savoir 26 000 000 \$ de recettes liées à la demande perdue relativement à l'option de réduction, et 26 400 000 \$ pour l'option de prêt de capacité. En fonction de ce qui précède, Consumers' est d'accord avec TransCanada pour dire que les ententes de prêts de capacité de transport sont préférables à la réduction du service.

Consumers' a affirmé que les ententes de prêt de capacité servent les intérêts des producteurs et des consommateurs de manière efficace et rentable et que par conséquent les frais qui y sont liés ont été encourus de manière prudente et devraient être récupérés comme l'a demandé TransCanada.

Consumers' a déclaré qu'il aurait été préférable que TransCanada ait lancé un appel d'offres pour le premier volume de $637,5 \text{ } 10^6 \text{ m}^3$ ($22,5 \text{ } 10^9 \text{ pi}^3$)¹ de capacité de transport requis, mais elle a reconnu l'envergure et l'urgence du problème de réduction de la capacité auquel TransCanada faisait face à ce moment-là. Consumers' a déclaré que l'Office devrait ordonner à TransCanada, en dehors des circonstances exceptionnelles (par exemple, délais trop serrés) de recourir au processus d'appel d'offres à l'avenir lorsqu'il lui faudra emprunter de la capacité de transport.

Consumers' a demandé que l'Office entreprenne une étude des principes actuels de conception du réseau de TransCanada, étant donné que le problème de réduction de la capacité a été le résultat de ces principes. Consumers' a déclaré qu'un tel examen devrait être effectué dans le contexte de la prochaine demande concernant les installations de TransCanada. Pour faciliter cet examen, Consumers' a recommandé que l'Office ordonne à TransCanada de déposer une évaluation de ses principes de conception du réseau actuel.

Consumers' n'est pas d'accord avec la recommandation de l'ACPP selon laquelle la question du prêt de capacité devrait être reportée à une audience ultérieure de l'Office après étude du Groupe de travail de TransCanada.

En réponse à la recommandation de Consumers' selon laquelle il faudrait ordonner à TransCanada de mener une étude sur la conception du réseau, TransCanada a déclaré qu'une telle étude est inutile puisque sa propre étude interne forme habituellement une partie intégrante de la demande visant les installations déposée auprès de l'Office.

¹ Comportant le SGO de Consumers' et de Union de $56,7 \text{ } 10^6 \text{ m}^3$, du SG de Western Gas de $552,5 \text{ } 10^6 \text{ m}^3$ et du SG de CanStates de $28,3 \text{ } 10^6 \text{ m}^3$.

GMI est convaincue que les mesures prises par TransCanada pour assurer une capacité globale afin répondre à une demande globale était appropriée. GMI a félicité TransCanada de s'être engagée à utiliser un processus d'appel d'offres dans l'avenir, de sorte que tous les expéditeurs aient la possibilité de prêter une capacité de transport. GMI est convaincue que les coûts de prêt de capacité devraient être inclus dans les droits de 1993 de TransCanada.

Natural a soutenu qu'un négociant d'approvisionnement en gaz comme Western Gas ne devrait pas être autorisé à commercialiser sa capacité garantie sans avoir au préalable l'approbation de ses clients. Natural a recommandé que l'Office ordonne que toute entente de prêt de capacité, conclue par TransCanada avec un négociant en approvisionnement en gaz, contienne une certaine forme d'assurance de la part du négociant que celui-ci a obtenu le consentement de ses clients en ce qui concerne le prêt de capacité. Natural a déclaré que cela assurera une capacité pipelinière pour les clients du négociant et donnera la possibilité aux autres clients de soumissionner pour toute capacité excédentaire détenue par le négociant.

TransCanada a contesté la position de Natural sur ce point. TransCanada a souligné que cela ne la regarde pas, mais que cela regarde le négociant qui devrait être convaincu de sa propre aptitude à remplir ses engagements contractuels avant de prêter de la capacité.

Union a signalé qu'elle était satisfaite de la méthodologie proposée par TransCanada qui selon elle, à des fins de conception des droits, répartit « adéquatement » les coûts durant la période de remboursement. Union est d'accord avec l'engagement pris par TransCanada de lancer un appel d'offres pour toute capacité de ce genre requise dans l'avenir.

Opinion de l'Office

L'Office a examiné les circonstances qui ont mené TransCanada à devoir emprunter de la capacité et est convaincu que TransCanada a agi de manière responsable et prudente. L'Office pense que l'option d'entente de prêt de capacité était la plus appropriée étant donné l'urgence de la situation à ce moment-là et étant donné l'importance des volumes en cause.

L'Office convient avec TransCanada que les circonstances, dès le début du problème de réduction de la capacité, était tel que lancer un appel d'offres pour obtenir une telle capacité ne représentait pas une option viable. À cet égard toutefois, l'Office remarque que TransCanada s'est engagée à lancer des appels d'offres au cas où une telle situation se représenterait. Même si l'Office reconnaît que l'appel d'offres peut ne pas être toujours faisable, surtout lorsqu'il s'agit d'une situation urgente ou imprévue, l'Office s'attend à ce que TransCanada respecte une telle politique dans la mesure du possible.

En ce qui concerne la question que l'Office a soulevée concernant l'article 62 de la Loi, l'Office est d'accord avec la proposition de TransCanada, à l'effet que, la capacité de SG qui doit être remboursée en 1993 ne correspondant pas à « ... des transports de même nature assujettis à des circonstances et conditions essentiellement similaires » comme les autres transports de TransCanada de SG en 1993, un écart entre les droits de SG entre 1992 et 1993 ne contredira pas la stipulation de l'article 62 selon laquelle les droits qui doivent être exigés doivent l'être de tous au même taux pour tous les transports de même nature sur le même parcours.

L'Office pense que rien ne prouve qu'il y ait eu impropriété de la part de TransCanada ou de Western Gas dans les ententes conclues pour des prêts de capacité. L'Office estime que les négociations ont été menées sans lien de dépendance et qu'il en est toujours de même entre Western Gas et TransCanada.

En ce qui concerne la recommandation de l'ACPP selon laquelle toute décision visant le problème de prêt de capacité qui a des répercussions sur l'année d'essai 1993 devrait être portée à l'attention du Groupe de Travail de TransCanada puis fasse l'objet d'une audience en vertu de la Partie IV, l'Office est convaincu qu'il dispose de suffisamment de preuve pour rendre sa décision et en conséquence ne reportera pas cette question. En ce qui concerne la recommandation de l'ACPP selon laquelle TransCanada doit entreprendre une étude des stipulations des conditions de ses services actuels de SG et de SGO, l'Office invite l'ACPP à travailler avec le Groupe de travail pour déterminer s'il est nécessaire de faire une étude de cette envergure.

L'Office est d'accord avec TransCanada pour dire que l'étude interne de la conception du réseau fait partie intégrante de toute demande visant les installations. En conséquence, l'Office ne croit pas qu'il lui faille ordonner à TransCanada de préparer une étude de ses principes actuels de conception du réseau dans le cadre d'une future demande visant des installations comme l'a recommandé Consumers'. Dans ce contexte, l'Office note que si les facteurs de charge maintiennent leur tendance à la hausse, l'utilisation, par TransCanada, de ses principes de conception du réseau, va mener à une capacité globale reflétant plus adéquatement le total des contrats de volumes de service garanti.

L'Office convient avec Consumers' qu'il serait rentable et opportun pour l'Office d'étendre sa décision sur les droits en ce qui concerne les ententes de prêts de capacité pour inclure les périodes futures de remboursement en 1994 et 1995.

En ce qui concerne la recommandation de Natural selon laquelle il faudrait ordonner à TransCanada d'obtenir une représentation ou une garantie du négociant par laquelle celui-ci a obtenu le consentement de ses consommateurs relativement au prêt de la capacité, l'Office est d'accord avec TransCanada pour dire que cette responsabilité est celle du négociant et non celle de TransCanada.

Décision

L'Office juge raisonnables les méthodes utilisées par TransCanada dans son choix d'expéditeurs pour emprunter la capacité qu'il lui faut, ainsi que les arrangements qui visent cet emprunt.

L'Office approuve les conséquences sur les droits et les coûts des ententes de prêts pour les années d'essai 1993, 1994 et 1995.

Chapitre 11

Ententes d'expédition avec des sous-traitants

Le 31 janvier 1992, Consumers' a demandé à l'Office de lui donner l'assurance qu'il n'autoriserait pas, en vertu du paragraphe 69(2)¹ de la Loi, qu'une poursuite soit intentée contre Consumers' en vertu du paragraphe 69(1)¹ de la Loi en rapport avec les ententes d'expédition avec des sous-traitants lorsque de telles ententes entraînent un rabais sur les droits approuvés par l'Office².

Plus précisément, Consumers' a demandé que l'Office traite les ententes d'expédition avec des sous-traitants de la même manière que les ententes de cession de SG et de SGO, lorsque de telles ententes entraînent un rabais, conformément aux Motifs de décision RH-1-88 de la Phase II, « 9.3.1 Courtage ». Dans cette décision, l'Office avait jugé que même s'il ne mettait pas en vigueur un barème de courtage de capacité, il permettrait des ententes à rabais négociées entre les cédants et les cessionnaires, à condition que les taux approuvés continuent d'être payés à TransCanada. L'Office a ajouté que dans ces circonstances, il n'autoriserait pas d'engager des poursuites conformément au paragraphe 69(2) de la Loi. L'Office a jugé que, sans intervenir dans les ententes conclues à rabais, un incitatif encore plus grand est créé de manière à maximiser l'utilisation du réseau, ce qui avantage tous les utilisateurs du réseau, qu'ils soient des producteurs pouvant vendre davantage de gaz, des expéditeurs pouvant obtenir une exemption des frais liés à la demande sur la capacité inutilisée mais visée par un contrat, ou des expéditeurs éventuels pouvant obtenir une capacité garantie sans nécessairement devoir se mettre en attente pour celle-ci, ou devant compter sur un service interruptible.

Le 13 mai 1992, l'Office a ordonné à Consumers' de signifier une copie de sa demande auprès des parties intéressées à l'instance RH-4-91, et a invité ces parties à déposer et à signifier leurs commentaires. Les commentaires ont été reçus de la part de la CCPA, de Centra Ontario, de GMi et de l'ASPIC, qui appuyaient tous la demande de Consumers' d'une assurance de non poursuite concernant les rabais des droits approuvés par l'Office en vertu des contrats d'expédition avec d'autres expéditeurs. Centra Ontario, GMi et l'ASPIC ont recommandé que l'Office émette une assurance générale de non poursuite à tous les expéditeurs de SG sur le réseau de TransCanada qui ont choisi de céder leur capacité à rabais, à condition que les droits approuvés par l'ONÉ continuent d'être payés à TransCanada et que les frais unitaires négociés entre le cédant et le concessionnaire ne soient pas supérieurs aux droits approuvés par l'ONÉ.

Le 3 août 1992, l'Office a prévenu Consumers' qu'il avait décidé de reporter l'étude de la demande de celle-ci à une instance ultérieure en vertu de la Partie IV visant TransCanada, pour permettre un examen

¹ « 69. (1) Commet une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire la compagnie ou l'expéditeur, ou le préposé, l'employé ou le mandataire de l'un ou l'autre, qui:

- a) soit offre, accorde, donne, sollicite, accepte ou reçoit un rabais, une concession ou une faveur permettant à une personne d'obtenir d'une compagnie le transport d'hydrocarbures à un taux inférieur à celui fixé au tarif en vigueur;
- b) soit participe ou consent en connaissance de cause à un faux facturation, une fausse classification, un faux rapport ou à tout autre artifice ayant l'effet visé à l'alinéa (a).

(2) Il ne peut être engagé de poursuites pour l'une des infractions visées par le présent article sans l'autorisation de l'Office. SR, ch.N-6, art. 57. »

² Se référer au chapitre des définitions

plus approfondi de la question. Le 2 septembre 1992, l'Office a émis l'ordonnance d'audience modificatrice AO-2-RH-2-92 qui indiquait que l'Office examinerait les questions suivantes:

- « 12. En ce qui concerne les ententes d'expédition avec des sous-traitants et les cessions partielles :
- a) la question de savoir si l'Office devrait agréer à la requête de Consumers' de ne pas autoriser comme le prévoit le paragraphe 69(2) de la Loi, qu'elle soit poursuivie aux termes du paragraphe 69(1) de la Loi, pour avoir conclu des ententes d'expédition avec des sous-traitants, qui permettent à certaines parties d'obtenir des services de transport sur le réseau TransCanada à un taux moindre que celui du tarif en vigueur;
 - b) la question de savoir si l'Office devrait rendre une ordonnance générale à l'effet qu'il n'autorisera pas comme le prévoit le paragraphe 69(2) de la Loi, que soient poursuivies, en vertu de l'article 69(1), les parties qui concluent les ententes d'expédition passées par Consumers', et aux termes desquels elles obtiennent les services de transport sur le réseau TransCanada à un taux moindre que celui du tarif en vigueur;
 - c) la question de savoir si la pratique de Consumers' consistant à conclure les ententes d'expédition avec des sous-traitants ou des ententes de cession partielles seulement avec les parties désirant du gaz à des endroits situés hors de sa zone de concession, contrevient à l'article 67 de la Loi¹ sur l'ONÉ qui prévoit notamment qu'une société ne doit pas faire de distinction injuste à l'égard d'une personne ou d'une localité ».

Le 5 octobre 1992, l'Office a émis l'ordonnance modificatrice AO-4-RH-2-92 supprimant la question 12c) de la liste des questions. Par cette modification, l'Office notait que l'applicabilité de l'article 67¹ de la Loi à Consumers' est une question déterminante dans une enquête de fond sur l'existence d'une discrimination injuste par Consumers'. L'Office a indiqué qu'il avait décidé que le mot « compagnie » dans l'article 67 de la Loi ne devrait pas être considéré si largement de manière à inclure les expéditeurs comme Consumers' qui cèdent leur capacité de transport à des tierces parties.

Consumers' a expliqué que les cessions partielles et les ententes avec d'autres expéditeurs sont un moyen par lequel elle fait le courtage de sa capacité excédentaire qui devient disponible lorsque la quantité totale de la capacité de transport disponible dans sa zone de service dépasse la demande totale de celle-ci. Dans ces conditions, Consumers' essaie de réduire la demande qui n'est pas absorbée en utilisant des cessions partielles et des ententes avec des sous-traitants pour faire le courtage de sa capacité excédentaire.

Consumers' a déclaré que selon la demande du marché secondaire, elle peut offrir un rabais sur les droits approuvés de l'ONÉ aux cessionnaires en vertu de cessions partielles et à des sous-traitants en vertu des ententes avec ceux-ci. Plus précisément, lorsque la capacité excédentaire de SG est utilisée en vertu de cessions partielles, Consumers' peut rembourser les cessionnaires d'une partie des taux approuvés par l'Office que les cessionnaires paient à TransCanada. De même, lorsque la capacité de SG est utilisée en vertu d'ententes avec des sous-traitants, le sous-traitant paie un frais unitaire convenu à Consumers' qui

1

67 « Il est interdit à la compagnie de faire, à l'égard d'une personne d'une localité, des distinctions injustes quant aux droits, au service ou aux aménagements. S.R., ch. n-6, art. 55 »

peut être moindre mais jamais supérieur aux taux approuvés par l'Office. Consumers' a fait remarquer que dans les deux cas, il y a rabais sur les taux approuvés par l'Office.

Consumers' a expliqué qu'elle n'offrirait de rabais sur les taux approuvés par l'Office pour le gaz expédié à des destinations dans sa zone de franchise soit en vertu des cessions partielles ou des ententes avec d'autres expéditeurs, étant donné que cela ne serait pas logique. Consumers' a ajouté qu'un arrangement au sein de sa concession est un moyen par lequel elle facilite des achats directs par des moyens contractuels, offrant des rabais qui entraîneraient un interfinancement des clients d'achat direct, étant donné que les coûts liés au rabais devraient être couverts par d'autres payeurs de droits ou ses propres actionnaires. Consumers' a déclaré que si elle avait une capacité excédentaire (c'est-à-dire une capacité non demandée dans sa zone de service), des rabais en vertu des arrangements au sein de sa concession ne créerait pas une demande supplémentaire sur le marché dans sa zone de service et ne l'aiderait donc pas à se débarrasser de sa capacité excédentaire, étant donné que les arrangements en matière de rabais remplaceraient simplement les arrangements à plein prix pour les livraisons dans sa zone de service.

Consumers' a signalé que dans le cas de circonstances inusitées seulement, comme un accroissement temporaire de la demande du marché, elle offrirait un rabais sur le gaz à expédier à des destinations dans les limites de sa concession. Consumers' a cité en exemple une usine de ciment alimentée au charbon qui pourrait passer du charbon au gaz si on lui offrait un ensemble d'incitatifs, y compris un rabais en vertu d'une entente avec un sous-traitant.

Consumers' a affirmé que la différence entre une entente avec un sous-traitant et une cession partielle est une différence entre la forme juridique et le fond, et non pas un effet pratique, étant donné que les deux ententes sont utilisées pour faire le courtage d'une capacité excédentaire. En conséquence Consumers' a soutenu que les ententes avec des sous-traitants avec rabais devraient être traitées de la même manière que les cessions partielles à rabais, dans la mesure où il s'agit d'une assurance de « non-poursuite ».

Consumers' a appuyé l'émission d'une ordonnance générale qui s'appliquerait à toutes les ententes à rabais avec des sous-traitants, sous réserve de paiement à TransCanada des droits approuvés par l'ONÉ. De même, Consumers' ne s'est pas opposée à une condition qui interdirait de facturer, en vertu des ententes avec des sous-traitants, une somme supérieure aux droits connexes à TransCanada, approuvés par l'ONÉ.

L'ACIG a recommandé que l'Office approuve la demande de Consumers', en notant que les expéditeurs devraient avoir autant d'options possibles d'expédition.

Centra Ontario s'est dite convaincue que l'Office devrait répondre de manière positive aux questions soulevées dans les points 12a) et 12b). Centra Ontario a déclaré que les Motifs de décisions RH-1-88 de la Phase II ne se limitaient pas à un type particulier de cession et stipulaient simplement que les droits approuvés par l'ONÉ devaient continuer à être payés à TransCanada. Centra Ontario a, de plus, déclaré qu'au cas où l'Office n'était pas convaincu que de telles cessions ne sont pas déjà permises conformément à la décision sur la Phase II de RH-1-88, l'Office « ... devrait rendre une ordonnance générale stipulant que l'Office n'accordera pas l'autorisation d'engager des poursuites dans toutes situations où un expéditeur fait le courtage d'une capacité excédentaire garantie à rabais, tant que TransCanada continuera de recevoir les droits approuvés par l'Office ».

À l'appui de la demande de Consumers', Centra Ontario a affirmé qu'il était inévitable pour les expéditeurs d'avoir une capacité garantie excédentaire de temps à autre. Elle a de plus souligné que tout moyen permettant aux expéditeurs d'obvier aux coûts liés à cette capacité excédentaire, et qui encourage une utilisation globale plus importante du réseau pipelinier, est à l'avantage de tous les utilisateurs de ce réseau.

GMI a affirmé que les raisons citées par l'Office dans ses Motifs de décision RH-1-88, Phase II, en faveur de l'autorisation de cessions à rabais et à l'appui de sa décision visant l'assurance de non engagement de poursuite, est toujours valide. GMI est convaincue que l'aptitude de pouvoir faire le courtage de la capacité est utile pour tous les expéditeurs de TransCanada et pour assurer l'utilisation du réseau. GMI a fait remarquer que son appui à la demande de Consumers' est sous réserve que l'Office émette une ordonnance générale, ou une décision qui s'appliquerait à tous les expéditeurs sur le réseau de TransCanada.

Opinion de l'Office

Comme il est indiqué d'une manière plus circonstanciée dans les Motifs de décision RH-1-88, Phase II, l'Office continue de croire que les cessions, y compris celles qui sont faites à rabais, servent à maximiser l'utilisation de la capacité du réseau à l'avantage de tous ses utilisateurs. L'Office convient avec les parties qui lui ont affirmé que dans un environnement déréglementé les expéditeurs ont, de temps à autre, une capacité excédentaire et que ces expéditeurs doivent pouvoir avoir le moyen de disposer d'une telle capacité excédentaire.

L'Office est convaincu que les ententes avec des sous-traitants conclues par Consumers' représentent un moyen approprié de disposer de la capacité excédentaire afin de minimiser le fardeau financier lié à la capacité sous-utilisée ou inutilisée du gazoduc. L'Office est convaincu que les ententes avec des sous-traitants conclues par Consumers' sont conformes à ses conclusions de RH-1-88, Phase II.

L'Office est persuadé que sa décision devrait être élargie pour comprendre toutes les parties qui concluent des ententes avec des expéditeurs essentiellement analogues à celles de Consumers' et que cette décision se fasse sous réserve de ce qui suit :

- a) TransCanada reçoive le paiement de tous les droits approuvés par l'Office pour le service rendu;*
- b) La facturation en vertu des ententes avec d'autres expéditeurs ne soit pas supérieure aux droits de TransCanada approuvés par l'ONÉ pour ce service.*

Décision

L'Office n'autorisera pas, en vertu du paragraphe 69(2) de la Loi, l'engagement de poursuites de Consumers' en vertu du paragraphe 69(1) de la Loi pour avoir conclu des contrats de cession avec des sous-traitants qui permettent à certaines parties d'obtenir des services de transport sur le réseau de TransCanada à un taux moindre que celui du tarif en vigueur.

Cette décision s'appliquera à toute partie qui conclut une entente d'expédition avec des sous-traitants essentiellement analogue à l'entente de Consumers'; TransCanada doit cependant recevoir le paiement du plein tarif des droits pour le service rendu et que la facturation des ententes avec les sous-traitants ne soit pas supérieure aux droits approuvés par l'Office pour ce service.

Chapitre 12

Groupe de travail

En réponse aux suggestions de plusieurs parties, comme on le voit ci-dessous, que l'Office pourrait ou devrait apporter diverses améliorations au processus du Groupe de travail, TransCanada a soutenu que l'Office ne devrait pas être partie au processus. Selon TransCanada, les participants du Groupe de travail devaient traiter eux-mêmes de ces propositions. De plus TransCanada a souligné que les procédures suivies par le Groupe de travail ont été proposées et approuvées par l'ensemble de ses membres.

Même si toutes les parties expriment une opinion à ce sujet et continuent d'appuyer le processus du Groupe de travail, plusieurs parties ont fait des commentaires précis sur le processus lui-même.

L'ACIG a souligné que pour que le processus fonctionne, toutes les parties et en particulier TransCanada doivent divulguer totalement et équitablement toutes les informations pertinentes touchant les questions à l'étude. L'ACIG pense que peut-être les chiffres de la demande initiale de TransCanada, qui annonçaient les négociations du Groupe de travail, semblent être excessifs et entravent le processus de négociation. L'ACIG a de plus suggéré que les droits proposés seraient améliorées s'ils comprenaient une estimation des sommes provisoires de l'année, de l'année de référence et de l'année d'essai.

Centra Ontario a proposé de favoriser le recours au Groupe de travail.

Northland a signalé qu'il est entendu que la participation au Groupe de travail ne doit pas porter préjudice aux participants et ne signifie pas que les questions sont gagnées ou perdues en fonction d'un test de popularité. Elle s'est opposée à l'utilisation par TransCanada, lors de sa plaidoirie, des résultats du vote du Groupe de travail sur la question à laquelle elle s'opposait. Selon Northland, si TransCanada devait utiliser les résultats du vote du Groupe de travail pour persuader l'Office d'approuver la position de TransCanada, les résultats du vote ne devraient pas alors être divulgués.

ProGas était d'accord avec Northland et partageait les mêmes inquiétudes selon lesquelles les positions des parties ne devraient pas être préjudiciables à cause de leur participation au Groupe de travail. De l'avis de ProGas, le vote final du Groupe de travail ne devrait pas empêcher une audience complète et juste devant l'Office.

L'Ontario a prié instamment l'Office qu'il invite TransCanada à avoir recours aux règlements négociés à l'avenir.

Opinion de l'Office

L'Office continue de croire que le processus du Groupe de travail est un moyen efficace permettant à TransCanada et aux parties intéressées d'apporter des solutions aux problèmes dans un cadre informel, réduisant ainsi le nombre de questions à examiner en audience, la longueur de l'audience et les coûts pour toutes les parties. Bien entendu, malgré l'existence d'un règlement négocié, conformément à la Loi, l'Office doit toujours être convaincu que le règlement entraîne des droits qui sont justes et raisonnables. L'Office appuie l'initiative des

membres du Groupe de travail suggérant d'apporter des changements pour raffiner et améliorer le processus du Groupe de travail. Selon l'Office, le Groupe de travail est un forum approprié pour discuter et mettre en vigueur de tels changements. Pour cette raison, l'Office hésite à imposer ses opinions sur la manière dont fonctionne le Groupe de travail.

L'Office comprend, toutefois, les opinions exprimées par plusieurs intervenants concernant l'inclusion par TransCanada du compte final des votes sur les questions figurant dans le rapport du Groupe de travail. L'Office ne pense pas que les résultats du vote lui fournissent des renseignements significatifs.

Décision

L'Office ne juge pas nécessaire d'intervenir pour changer la manière dont fonctionne le Groupe de travail. Il est convaincu du bien-fondé de l'arrangement actuel en vertu duquel les membres du Groupe de travail décident eux-mêmes du processus à suivre. Toutefois, une partie qui pense que le Groupe de travail n'a pas examiné équitablement une question, peut faire part de ses inquiétudes à l'Office, aux fins de suivi.

L'Office ordonne à TransCanada d'exclure le compte des votes, concernant les questions étudiées par le Groupe de travail, dans les dépôts futurs auprès de l'Office.

Chapitre 13

Décision

Les chapitres qui précèdent ainsi que l'ordonnance n°. TG-1-93, constituent nos Motifs de décision et notre décision relativement à cette instance.

R.B. Horner, c.r.
Membre président

R. Priddle
Membre

A. Côté-Verhaaf
Membre

Calgary, Alberta
Février 1993

Annexe I

Ordonnance TG-1-93

ORDONNANCE TG-1-93

Relativement À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (« la Loi ») et à ses Règlements;

Relativement À une demande en date du 2 juillet 1992, dans sa version modifiée, présentée par TransCanada PipeLines Limited (« TransCanada ») conformément à la Partie IV de la Loi visant l'obtention de certaines ordonnances concernant ses droits, déposée auprès de l'Office national de l'énergie (« l'Office ») sous le numéro de dossier 4200-T001-7.

DEVANT L'Office le 5 février 1993.

ATTENDU QUE TransCanada a déposé une demande en date du 2 juillet 1992, dans sa version modifiée, visant l'obtention d'une ordonnance autorisant la perception de droits justes et raisonnables, pour les services de transport qu'elle fournira à compter du 1^{er} janvier 1993;

ET ATTENDU QUE l'Office, prévoyant que sa décision finale à propos de la demande de TransCanada ne serait rendue que seulement après le 1^{er} janvier 1993, a émis l'ordonnance TGI-5-92 le 17 décembre 1992 autorisant TransCanada d'exiger à titre temporaire, à compter du 1^{er} janvier 1993, les droits en vigueur autorisés par l'Office dans sa décision RH-4-91, et ce jusqu'à ce que l'Office ait statué de façon définitive sur ladite demande.

ET ATTENDU QU'une audience publique s'est tenue conformément à l'ordonnance d'audience RH-2-92 et à ses modifications, dans la ville de Calgary (Alberta), au cours de laquelle l'Office a entendu les témoignages et les plaidoiries de TransCanada et des parties intéressées;

ET ATTENDU QUE les décisions de l'Office concernant la demande sont énoncées dans ses Motifs de décision en date du mois de février 1993 et dans la présente ordonnance;

IL EST ORDONNÉ QUE:

1. TransCanada, aux fins de comptabilité et de l'établissement des droits et des tarifs, mette en vigueur les décisions énoncées dans les Motifs de décisions en date du mois de février 1993 et dans la présente ordonnance;
2. L'ordonnance TGI-5-92, qui autorisait les droits exigibles à titre provisoire, d'ici la décision définitive pour ladite demande, soit abrogée et que les droits autorisés soient déclarés invalides à compter de la fin de la journée du 31 mars 1993;
3. Les droits qui étaient en vigueur, à titre provisoire, entre le 1^{er} janvier 1993 au 31 mars 1993 soient définitifs;

4. TransCanada soit tenue, pour les services à compter de la date du 1^{er} avril 1993, de facturer les droits énoncés à l'annexe I de la présente ordonnance;
5. TransCanada dépose immédiatement auprès de l'Office et signifie à toutes les parties à l'audience de cette demande, les nouveaux tarifs en vigueur avec leurs modalités et conditions, et les droits conformes aux décisions énoncées dans les Motifs de décision en date du mois de février 1993 et aux termes de la présente ordonnance;
6. Les dispositions relatives aux tarifs et droits exigés par TransCanada qui sont contraires aux dispositions de la Loi, aux Motifs de décision de l'Office en date du mois de février 1993 ou à une quelconque ordonnance de l'Office, y compris la présente, soient déclarées invalides.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le Secrétaire,

J.S. Richardson

(Tableau a1-1)

(Tableau a1-2)

(Tableau a1-3)

(Tableau a1-4)

Annexe II

Distribution et classification fonctionnelles des besoins en recettes pour l'année d'essai 1993

(Tableau a2-1)

Annexe III

Coût unitaire moyen de transport pour le réseau

(Tableau 3-1)

Annexe IV

Droits différentiels de zones - Applicables aux détournements

(Tableau a4-1)

Annexe V

Distances pour le service interruptible

(Tableau a5-1)

Annexe VI

Liste des documents distribués précédemment

- a) Ordonnance d'audience de l'Office national de l'énergie RH-2-92
- b) Ordonnance d'audience modificatrice AO-1-RH2-92
- c) Ordonnance d'audience modificatrice AO-2-RH2-92
- d) Ordonnance d'audience modificatrice AO-3-RH2-92
- e) Ordonnance d'audience modificatrice AO-4-RH2-92
- f) Ordonnance concernant les droits provisoires TGI-5-92

Des copies de ces documents sont disponibles sur demande auprès du:

Bureau de soutien à la réglementation
Office national de l'énergie
311 sixième avenue s.-o.
Calgary (Alberta)
T2P 3H2
(403) 292-4800
Télécopieur : (403) 292-5503

Annexe VII

**Projets d'équipement supprimés de la base des
taux**

(Tableau a7-1)