



LETTRÉ DE DÉCISION

Dossier OF-Tolls-Group1-T211-2017-04 01
Le 13 décembre 2018

Destinataires : Toutes les parties visées par l'ordonnance d'audience RH-001-2018

TransCanada PipeLines Limited
Demande d'approbation des droits visant le réseau principal pour la période
de 2018 à 2020
Motifs de décision RH-001-2018

La présente expose les motifs de décision de l'Office national de l'énergie relativement à la demande de TransCanada PipeLines Limited (« TransCanada ») au sujet des droits exigibles de 2018 à 2020 pour le service sur le réseau principal.

1. Contexte

L'Office a approuvé, au moyen des Motifs de décision RH-001-2014, les dispositions de l'entente de règlement pour la période de 2013 à 2030 (le « règlement ») à laquelle sont parvenus TransCanada et ses trois plus gros clients, soit Enbridge Gas Distribution Inc. (« EDGI »), Union Gas Limited (« Union ») et Énergir, s.e.c. (« Énergir »), auparavant la société en commandite Gaz Métro. L'Office a expliqué dans le document qu'il avait approuvé la conception des droits visant le réseau principal de TransCanada (le « réseau principal ») pour la période de 2015 à 2020, mais qu'il avait ordonné à TransCanada de déposer devant lui, au plus tard le 31 décembre 2017, une demande concernant les droits exigibles de 2018 à 2020.

Le 8 décembre 2017, TransCanada et les trois parties au règlement sont parvenues à une entente concernant les questions tarifaires ayant trait à la période de 2018 à 2020. Les détails de l'entente ont été communiqués aux parties concernées lors de réunions individuelles et présentés au groupe de travail sur les droits du réseau principal (« GTD »). La majorité des membres du GTD a appuyé la méthode de tarification décrite dans l'entente.

Le 18 décembre 2017, TransCanada a déposé devant l'Office, en conformité avec les parties I et IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi ») et avec certaines directives contenues dans les Motifs de décision RH-001-2014 et l'ordonnance TG-010-2014, une demande

.../2

visant l'approbation des droits pour la période du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2020, ainsi que d'autres autorisations (la « demande »). TransCanada y a précisé qu'au moins une partie n'appuyait pas la demande et envisageait de présenter des solutions de rechange ou de s'y opposer directement devant l'Office.

Dans une lettre datée du 8 janvier 2018, l'Office a demandé aux personnes intéressées de lui faire part de leurs commentaires quant à la demande et à la manière de l'examiner. Il a reçu des commentaires d'Advantage Oil & Gas Ltd. (« Advantage »), du ministère de l'Énergie de l'Alberta (« MEA »), de Bellatrix Exploration Ltd., de l'Association canadienne des producteurs pétroliers (« ACPP »), de Canadian Natural Resources Limited, de Centra Gas Manitoba Inc. (« Centra »), d'EGDI, d'Encana Corporation, d'Énergir, de l'Industrial Gas Users Association, de Jupiter Resources Inc., du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec, de Modern Resources Inc. (« Modern »), de Peyto Exploration and Development Corp. (« Peyto »), de Repsol Oil & Gas Canada Ltd., d'Union et de Westbrick Energy Ltd. (« Westbrick »). TransCanada a répliqué aux commentaires le 24 janvier 2018.

Le 16 février 2018, l'Office a sollicité les commentaires des personnes intéressées au sujet de la liste des questions. En date du 26 février 2018, l'Office avait reçu des commentaires d'Advantage, du MEA, de l'ACPP, de Centra, d'Énergir, de l'Explorers and Producers Association of Canada (« EPAC »), de Modern, de Peyto et de Westbrick. TransCanada a répliqué aux commentaires le 1^{er} mars 2018.

Le 16 mars 2018, l'Office a publié une ordonnance pour convoquer l'audience publique devant lui permettre d'étudier la demande. Le processus donnait aux intervenants deux possibilités distinctes d'adresser des demandes de renseignements à TransCanada et prévoyait le dépôt d'une preuve écrite. Deux parties ont déposé une preuve écrite, soit l'ACPP et Centra. Le processus prévoyait également le dépôt d'une lettre de commentaires au plus tard le 18 juillet 2018. La société Alberta Northeast Gas Limited (« ANGL ») et l'EPAC ont toutes deux déposé une lettre de commentaires devant l'Office.

TransCanada a pour sa part déposé sa plaidoirie écrite le 25 septembre 2018 et les intervenants ont présenté leur plaidoirie respective le 2 octobre 2018. L'instance a pris fin le 9 octobre 2018, avec le dépôt de la réplique de TransCanada.

La figure 1 montre l'emplacement du réseau principal de TransCanada.

Figure 1 - Réseau principal de TransCanada



2. Questions

À l'appui de sa demande concernant les droits exigibles de 2018 à 2020, TransCanada a présenté à l'Office ses besoins en produits, les bases tarifaires et les tableaux afférents. TransCanada a expliqué qu'elle avait utilisé une démarche systématique pour actualiser les montants relatifs à ses besoins en produits et aux bases tarifaires sur lesquels était fondé le dépôt effectué en conformité avec les Motifs de décision RH-001-2014 relativement aux droits visant la période de 2015 à 2017 (le « dépôt de conformité ») et que les besoins en produits pour 2018 avaient été dérivés de son budget 2018.

Les intervenants n'ont pas contesté la majorité des questions abordées dans la demande; seulement quelques-unes :

- la fermeture du compte d'ajustement à long terme (« CALT ») au cours de la période de 2018 à 2020 et la répartition des fonds;

- la pertinence de maintenir la latitude en matière de tarification des services de transport interruptible (« TI ») et de transport garanti à court terme (« SG-CT »);
- la pertinence de la répartition des coûts et des produits proposée par TransCanada pour le service de transport à prix fixe longue durée (« PFLD ») jusqu'à Dawn.

Les sections suivantes traitent de ces questions.

2.1 CALT

Point de vue de TransCanada

TransCanada a fait valoir que l'Office, dans ses Motifs de décision RH-001-2014, avait approuvé le traitement proposé dans le règlement pour le CALT, un compte de rajustement permettant de consigner tous les écarts entre les besoins en produits réels et prévus pour la période allant de 2015 à 2020, déduction faite des rajustements découlant du mécanisme incitatif.

TransCanada a expliqué que le solde du CALT avait atteint environ 1,1 milliard de dollars, en grande partie du fait des déterminants de facturation supplémentaires et des produits correspondants visant la période de 2015 à 2017. La société a souligné que, dans les besoins en produits, le montant relatif au CALT a trait à l'amortissement, au rendement et à l'impôt sur le solde du compte et qu'il est appliqué aux besoins en produits de chaque tronçon, en fonction du ratio base tarifaire pour le tronçon-base tarifaire pour l'ensemble du réseau. Il est prévu que le montant relatif au CALT serve à réduire les besoins en produits de 174 millions de dollars en 2018, de 168 millions de dollars en 2019 et de 162 millions de dollars en 2020.

TransCanada a affirmé que l'approbation du règlement avait créé une attente selon laquelle le CALT serait amorti aux taux composites d'amortissement, ce qui ajouterait un élément de certitude et de stabilité aux droits pour tous les expéditeurs pendant la période de 2015 à 2020 et les périodes suivantes. Elle a précisé qu'elle s'attendait à ce que l'amortissement du CALT jusqu'à élimination prenne 46 ans au taux composite d'amortissement de plus ou moins 3,9 % proposé pour l'ensemble du réseau de 2018 à 2020 et au taux composite d'amortissement d'environ 2,1 % pour le triangle de l'Est les années suivantes.

TransCanada a expliqué qu'elle n'avait envisagé aucun autre traitement du CALT, parce que la section 12.3 du règlement décrivait explicitement ce traitement, y compris la répartition des fonds à la fin de 2020 et l'amortissement proposé du solde, qui avait été approuvé dans les Motifs de décision RH-001-2014 (sections 5.1.1 et 5.2.1). La modification d'une disposition donnée du règlement, comme l'élimination du CALT, pourrait perturber l'équilibre atteint grâce aux concessions faites de part et d'autre. Selon la société, accélérer l'élimination d'un solde positif alors qu'on maintient un solde négatif ou qu'on en retarde le redressement, entraînerait des risques asymétriques dont ne tiennent compte ni le règlement ni le cadre risque-rendement défini dans celui-ci.

TransCanada a ajouté que toute autre répartition du solde du CALT au cours de la période de 2018 à 2020 ne serait pas conforme au règlement et amoindrirait la certitude et la stabilité

associées aux droits, car il risquerait de s'ensuivre une baisse temporaire des droits pouvant être insoutenable au-delà de l'année 2020.

TransCanada a donc conclu que les droits proposés pour la période de 2018 à 2020 permettraient d'ajouter un élément de certitude et de stabilité pour les expéditeurs. La société a soutenu que les droits proposés étaient justes et raisonnables et qu'ils n'entraînaient aucune distinction injuste. Elle a ajouté qu'il était dans l'intérêt public que la demande soit approuvée dans les meilleurs délais.

Point de vue des participants

ACPP

L'ACPP représente des sociétés, grandes et petites, dont les activités visent l'exploration et la mise en valeur des gisements ainsi que la production de gaz naturel et de pétrole un peu partout au Canada.

Elle a dit qu'elle appuyait la demande, sauf en ce qui concerne le traitement du CALT.

L'ACPP a souligné que les prévisions relatives aux produits et aux volumes, sur lesquelles les parties ont basé leurs négociations et l'Office, son approbation du règlement, s'étaient révélées prudentes. Les prévisions de TransCanada étaient en effet inférieures aux montants réels d'en moyenne 1,6 milliard de pieds cubes par jour (« Gpi^3/j »), ou de 493 millions de dollars par année, pour la période de 2015 à 2017. Certes, aucune prévision n'est exacte, mais les discussions ayant eu lieu pendant l'audience RH-001-2014 donnaient vraiment à penser que le solde du CALT serait petit en 2018.

Selon elle, pour que le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (« BSOC ») puisse poursuivre sa concurrence sur les marchés canadiens et américains qu'il dessert depuis longtemps, les droits doivent être aussi concurrentiels que possible. Le report continu à long terme, pour la période de 2018 à 2020, d'un solde de plus d'un milliard de dollars de produits perçus en sus des besoins mine la compétitivité du BSOC sur ces marchés. En date du 5 juillet 2018, les membres de l'ACPP comptaient pour 63 % des expéditeurs du service garanti d'Empress à Emerson et pour 25 % de tous les expéditeurs dont le contrat de service PFLD n'a pas Empress comme point de réception. L'élimination du CALT a une incidence directe sur ces expéditeurs.

Fondateur de la société Energy and Environmental Economics, M. Ren Orans, Ph. D., a rappelé, au nom de l'ACPP, que l'Office, dans la décision RH-001-2014, avait approuvé le traitement proposé à l'égard du solde du CALT. À son avis, un changement de circonstances pouvait justifier une modification de ce traitement :

« En ce qui concerne la proposition de TransCanada d'affecter le solde du CALT à la base tarifaire du triangle de l'Est en 2021, l'Office juge que cette proposition est appropriée dans le cadre d'un ensemble donnant-donnant entre TransCanada et les parties au règlement. Cependant, dans l'éventualité où les *conditions auraient changé radicalement*

au moment de fixer les droits pour 2021, l'Office pourrait déterminer qu'une autre répartition du CALT est plus acceptable [italique ajouté par l'Office]. »¹

M. Orans a fait valoir que la croissance importante et imprévue du solde du CALT constituait un changement radical, ce qui justifiait d'envisager un traitement plus approprié dans les circonstances. Au cours de la période triennale, les déterminants de facturation du service de transport garanti (« SG ») et du service de transport garanti non renouvelable (« SG-NR »), exclusion faite du service à courte distance dans le triangle de l'Est, s'étaient élevés, en moyenne, à 3 093 térajoules par jour (TJ/j), soit à 76 % de plus que les prévisions de TransCanada. Les droits établis dans le règlement ne devaient donner lieu qu'à un solde relativement faible du CALT en 2020. Dans sa réponse à une demande de renseignements de l'Office, TransCanada disait prévoir un solde de 105 millions dollars selon les modalités du règlement. Or, le solde actuel du CALT se chiffrait à 1,1 milliard de dollars, soit à un ordre de grandeur de plus.

M. Orans a ajouté que le solde du CALT dépassait aujourd'hui le niveau établi antérieurement par l'Office pour procéder à un examen visant à déterminer si la position financière du réseau principal avait changé radicalement. Le solde actuel de 1,1 milliard de dollars du CALT, un montant représentant plus ou moins 22 % de la base tarifaire de 4,9 milliards de dollars du réseau principal, dépassait de beaucoup ce niveau. Il était donc clair que l'Office devait se pencher à nouveau sur l'utilisation du compte.

L'ACPP a soutenu que la méthode proposée par TransCanada pour la répartition du solde du CALT, soit un ratio de la base tarifaire, ne tenait nullement compte de la contribution de chaque tronçon. Elle a ajouté qu'une telle méthode désavantagerait le réseau principal de l'Ouest, qui regroupe le tronçon des Prairies et la canalisation du Nord de l'Ontario, en raison des taux d'amortissement élevés et des investissements dans le triangle de l'Est au cours des quelques dernières années.

Adhésion aux principes de tarification

M. Orans a expliqué que le traitement proposé par TransCanada relativement au solde actuel du CALT, soit celui stipulé dans les modalités du règlement ayant émané de la décision RH-001-2014, ne respectait pas les principes de base en matière d'établissement des droits. Selon lui, répartir le solde du CALT entre les expéditeurs du triangle de l'Est sur le reste de la vie utile des installations contreviendrait à trois principes d'établissement des droits : la causalité des coûts, l'efficacité économique et l'équité intergénérationnelle.

M. Orans a précisé que le traitement appliqué par TransCanada au CALT n'adhérait pas au principe de la causalité des coûts, parce qu'il entraînait un interfinancement important des expéditeurs du triangle de l'Est par les expéditeurs du tronçon des Prairies et de la canalisation du Nord de l'Ontario. Un tel interfinancement était particulièrement malvenu si l'on tenait

¹ Office national de l'énergie, Motifs de décision RH-001-2014, page 51 ([A65154-2](#))

compte de la compétitivité relative de chaque tronçon et de la transition de TransCanada vers un régime de tarification segmentée.

M. Orans a affirmé que les produits perçus sur l'ensemble du réseau, et qui forment le solde actuel du CALT, dépassaient les besoins en produits. Compte tenu du traitement appliqué par TransCanada au CALT et du contexte de transition vers un régime de tarification segmentée pour le réseau principal, la quasi-totalité du solde serait répartie après 2020 pour éliminer une obligation particulière à un tronçon plutôt qu'une obligation du réseau tout entier. Selon lui, cela est contraire au principe de causalité des coûts décrit par TransCanada.

M. Orans a avancé que le traitement appliqué au CALT par TransCanada n'était pas conforme aux principes d'établissement des droits car il ne favorisait pas l'équité intergénérationnelle. Une grande partie du solde positif du CALT était attribuable à un trop-perçu de produits au cours des trois dernières années. D'après les calculs de TransCanada, la méthode proposée actuellement permettrait de rembourser le solde aux expéditeurs sur 46 ans. Le solde du CALT devrait plutôt être remboursé sur une courte période, afin que la génération d'expéditeurs y ayant contribué puisse en profiter.

M. Orans s'est enfin opposé au traitement proposé par TransCanada en raison des répercussions sur l'efficacité économique. Selon le traitement actuel, les expéditeurs du tronçon des Prairies et de la canalisation du Nord de l'Ontario continueraient de payer des droits élevés comparativement aux niveaux historiques. Or, il était crucial, pour assurer une utilisation efficace des installations, de maintenir des droits modérés quand un pipeline devait relever des défis sur le plan de la concurrence, tels qu'un accroissement de l'offre. Le traitement actuel ne lançait pas de signal efficace aux expéditeurs qui voulaient utiliser le réseau principal.

Proposition de l'ACPP

L'ACPP a proposé de remettre la totalité du solde du CALT aux expéditeurs au cours de la période de 2018 à 2020. Elle estime, puisqu'il est possible de retracer les montants prélevés en trop, selon le tronçon, pour la période de 2015 à 2017, que le solde du CALT devrait être réparti proportionnellement parmi les tronçons, en fonction du ratio de paiement de chacun au-delà des cibles prévues. Par exemple, si 57 % des produits perçus en trop provenaient du tronçon des Prairies, un ratio de 57 % du solde du CALT devrait servir à réduire les droits exigibles pour le transport sur ce tronçon au cours de la période de 2018 à 2020.

Le tableau 1 indique le ratio des montants perçus en trop, selon le tronçon.

Tableau 1 – Ratio des montants perçus en trop au titre du CALT, selon le tronçon²

Tronçon	Ratio
Prairies	57 %
Canalisation du Nord de l'Ontario	9 %
Triangle de l'Est	34 %

M. Orans a fait valoir qu'il serait plus conforme aux principes de base en matière d'établissement des droits, soit ceux de la causalité des coûts, de l'efficacité économique et de l'équité intergénérationnelle, de rembourser le solde du CALT en fonction du ratio des montants perçus en trop.

Il a soutenu que comparativement au traitement appliqué par TransCanada au CALT, l'approche recommandée par l'ACPP entraînerait la plus grande réduction des droits pour le réseau principal de l'Ouest. Selon toute attente, les volumes transportés dans ce dernier présenteraient le plus d'élasticité quant au prix, en raison des fortes pressions concurrentielles; par conséquent, la réduction des droits établis en fonction du tronçon s'y traduirait par des droits qui s'alignent davantage sur la valeur du tronçon et, peut-être, par un accroissement de l'utilisation et de l'efficacité économique pour le réseau principal. Il a d'ailleurs rappelé que TransCanada avait déposé avec sa demande une étude à jour portant sur l'amortissement du réseau principal où l'horizon de planification économique (« HPE ») du tronçon des Prairies avait été réduit. Selon la société, la réduction par rapport à l'étude de 2012 s'expliquait par le fait que le tronçon des Prairies était le plus malmené par les pressions concurrentielles exercées par une offre plus abondante que prévu tirée des formations de Marcellus et d'Utica, offre qui remplacerait vraisemblablement le gaz du BSOC transporté dans le tronçon des Prairies.

Suivant la proposition de l'ACPP, TransCanada rembourserait la totalité du solde du CALT afin de réduire les droits et les produits attendus pour chaque tronçon, en fonction du ratio respectif des montants perçus en trop. TransCanada appliquerait ensuite une méthode de tarification en trois étapes afin de dériver les droits exigibles de 2018 à 2020. Une telle méthode permettrait de réduire davantage et de manière proportionnelle les droits pour les parcours « Autres », qui tiennent compte des droits plus élevés qui sont exigés pour le service à grande distance sur le réseau principal de l'Ouest et qui ont contribué de manière importante aux produits constituant l'important solde créditeur du CALT.

² Tableau 2.3.1-1 fourni par TransCanada dans la réponse à la demande de renseignements 2.3 de l'ACPP ([A6F3D2](#)).

L'ACPP a affirmé qu'il était plus conforme au principe de la causalité des coûts de remettre, sur une période relativement courte, le solde du CALT aux tronçons ayant contribué le plus aux produits et qu'une telle façon de faire correspondait à ce que TransCanada aurait proposé si le solde du compte des ajustements de stabilisation des droits (« CASD ») avait été très négatif en 2015.

L'association a précisé que sa proposition permettrait d'amortir le solde du CALT sur la période de 2018 à 2020, ce qui, selon les calculs de TransCanada, se traduirait par un crédit de 396 millions de dollars au titre du compte d'amortissement des rajustements différentiels des droits (« CARDD »). Conformément au règlement, le solde du CARDD devait être remis aux expéditeurs du triangle de l'Est au cours de la période de 2021 à 2030 et donnerait lieu à un crédit annuel de 39,6 millions de dollars à l'intention des expéditeurs pour cette période. En plus de réduire de 36 % les droits exigibles pour le transport dans le triangle de l'Est de 2018 à 2020, la proposition de l'ACPP entraînerait, toutes choses étant par ailleurs égales, une réduction des droits pour la période de 2021 à 2030. L'ACPP a soutenu que sa proposition ne déséquilibrait pas l'ensemble donnant-donnant du règlement.

L'ACPP a affirmé ne pas savoir comment, si l'Office approuvait le régime de tarification segmentée, les droits seraient établis pour le tronçon des Prairies et la canalisation du Nord de l'Ontario après 2020. Le fait que la méthode de conception des droits visant le tronçon des Prairies et la canalisation du Nord de l'Ontario soit inconnue après 2020 entravait la certitude liée aux droits pour la période suivant celle de 2018 à 2020, et ce, sans égard à la période de répartition du solde du CALT. Il n'était donc pas possible, selon l'ACPP, de déterminer l'incidence de sa proposition pour éliminer le CALT sur la stabilité des droits, parce qu'il n'existait aucune prévision relative aux droits après 2020, tous tronçons confondus.

Le tableau 2 compare la proposition de l'ACPP et celle de TransCanada.

Tableau 2 – Illustration de l'incidence de la proposition de l'ACPP sur les droits

Proposition	Variation moyenne des droits par rapport à la période de 2015 à 2017		
	Triangle de l'Est - Courte distance	Triangle de l'Est - Grande distance	Autre
TransCanada	-13 %	-4 %	-2 %
ACPP	-36 %	-21 %	-17 %

Centra

Centra est la seule société de distribution locale de gaz naturel au Manitoba. Elle compte plus de 250 000 clients.

Centra a expliqué que la préoccupation la plus importante, selon elle, au sujet de la demande était que le réseau principal avait transporté, de 2015 à 2017, des volumes supérieurs aux prévisions de TransCanada. La situation avait fait en sorte que les expéditeurs du réseau principal avaient payé, entre 2013 et 2017, des droits plus élevés qu'ils ne l'auraient dû et que le CALT contenait maintenant, contre toute attente, un solde considérable de 1,1 milliard de dollars. Centra a ajouté que TransCanada avait demandé à l'Office de ne pas tenir compte de ce fait et de lui permettre de reporter la quasi-totalité de ce solde, pour l'utiliser ultérieurement à des fins n'ayant pas encore été déterminées. Si l'Office accédait à la demande, il en résulterait une situation injuste pour les expéditeurs du réseau principal, qui seraient obligés de continuer à payer des droits plus élevés qu'ils ne le devraient pendant la période de 2018 à 2020.

Centra a fait valoir que dans la décision RH-003-2011, l'Office avait approuvé des droits fixes pluriannuels pour la période de 2013 à 2017, afin que les expéditeurs puissent profiter de la certitude et la stabilité qui découlaient de tels droits. Les instances réglementaires qui ont suivi visaient toutes, bien qu'elles se penchaient sur différentes questions, à gérer le changement et l'évolution des conditions du réseau principal au fil du temps. Par souci de cohérence et d'équité, selon Centra, il fallait que les questions étudiées à l'audience RH-001-2018, dont les soldes du compte d'amortissement des rajustements différentiels annuels des droits et du CALT, le soient à la lumière de l'évolution des circonstances et conditions du marché. Il pourrait donc être utile, voire nécessaire, de modifier la démarche adoptée dans certaines circonstances, puisque celles-ci évoluaient. Il en va ainsi pour le réseau principal.

Centra a fait remarquer que TransCanada précisait dans sa preuve que puisque le traitement du CALT était défini dans le règlement et avait été approuvé par l'Office dans les sections 5.1.1 et 5.2.1 des Motifs de décision RH-001-2014, aucun autre traitement n'avait été envisagé. La société était d'avis qu'une telle position ne tenait pas compte des conclusions de l'Office dans la décision RH-001-2014, selon lesquelles les soldes du compte d'amortissement des rajustements différentiels annuels des droits et du CALT devaient faire l'objet de la demande visant les droits exigibles de 2018 à 2020 et être étudiés dans le cadre de l'audience connexe.

Centra a déclaré que l'élimination du solde du CALT de 2018 à 2020 ne contrevenait pas à l'esprit des sections 5.1.1 et 5.2.1 de la décision RH-001-2014. Selon elle, cette décision tenait compte des enjeux inhérents à l'établissement des droits pour une période de six ans et ordonnait un examen à mi-période des droits exigibles de 2018 à 2020, afin d'étudier la possibilité d'utiliser le CALT différemment dans l'éventualité où les « conditions auraient changé radicalement ». La société a ajouté qu'un solde supérieur à 1 milliard de dollars constituait un changement radical des circonstances. Faute de l'amortir de manière accélérée, le solde du CALT compterait pour les pourcentages suivants de la base de 2018 à 2020 : 22,7 % en 2018; 23 % en 2019; 23,9 % en 2020. Ces valeurs étaient beaucoup plus élevées que le seuil de un neuvième (11 %) de la base tarifaire qui a été établi dans la décision RH-003-2011 et à l'approche duquel TransCanada était censée présenter une demande de réexamen des droits de transport sur le réseau principal ayant été approuvés dans la décision RH-001-2014.

Centra a affirmé qu'il était peu probable que le réseau principal ne soit pas en mesure de récupérer le montant de ses coûts pendant la période allant de 2018 à 2020. TransCanada avait en

effet formulé des prévisions très prudentes à l'égard des produits pour la période de 2018 à 2020. Il serait donc justifié d'éliminer, en tout ou en partie, le solde du CALT au cours de cette période.

Le Drazen Consulting Group, Inc. (« Drazen »), au nom de Centra, a exprimé deux préoccupations relativement au remboursement du solde du CALT. Au cours de la période allant de 2018 à 2020, TransCanada projette de rembourser le solde du CALT à raison de 4 % par année, pour un remboursement total sur trois ans de seulement 12 %. Le groupe a allégué qu'il n'y avait pas de raison pour que TransCanada retienne 88 % du solde du CALT jusqu'à la fin de 2020; au contraire, la majorité des fonds devaient plutôt être remise aux expéditeurs pendant cette période. Il a signalé que 67 % des fonds du CALT, qui se sont accrus de façon considérable et imprévue, étaient attribuables à l'accroissement des volumes transportés par le réseau principal de l'Ouest. Selon lui, TransCanada projetait de destiner tous les montants de remboursement du solde du CALT aux expéditeurs du triangle de l'Est après 2020, ce qui faisait que les expéditeurs du réseau principal de l'Ouest n'en recevraient, somme toute, que 5 %. Bien que l'utilisation du solde du CALT après 2020 ne doive faire l'objet d'une décision qu'en 2020 seulement, Drazen a affirmé qu'il s'agissait d'une raison de plus pour rembourser une plus grande partie du solde entre 2018 et 2020.

Drazen a expliqué qu'on s'attendait au départ à ce que le solde du CALT soit négatif d'environ 500 millions de dollars, du fait de l'accumulation de moins-perçus, et, par conséquent, à ce que le montant d'amortissement annuel s'ajoute aux besoins en produits. Lorsque le CASD a été combiné au CALT, le solde était devenu positif, certes, mais personne ne s'attendait à ce qu'il dépasse le milliard de dollars.

Adhésion aux principes de tarification

Centra a affirmé que la proposition de TransCanada de reporter le solde de 1,142 milliard de dollars à payer aux clients pour l'utiliser ultérieurement à des fins n'ayant pas encore été déterminées était contraire aux principes de la réglementation.

Drazen a soutenu qu'un traitement différent de celui proposé par TransCanada serait plus approprié pour les trois raisons suivantes : l'équité intergénérationnelle, l'équité entre les tronçons et l'intention. En ce qui concerne l'équité intergénérationnelle d'abord, Drazen a rappelé que les fonds se trouvant dans le CALT appartenaient aux clients de TransCanada. Idéalement, les montants perçus en trop devraient être remboursés aux expéditeurs du réseau au moment du trop-perçu. Si TransCanada avait été capable de prévoir les volumes qui ont été réellement transportés, les droits auraient été moins élevés et les fonds ne se seraient pas accumulés dans le CALT; ils seraient déjà dans la poche des clients. TransCanada a néanmoins proposé de rembourser les fonds sur 46 ans. Selon Drazen, il s'agit d'une période trop longue pour conserver l'argent des expéditeurs.

Drazen a poursuivi au sujet de l'équité entre les tronçons. Le groupe est d'avis que retarder le remboursement de la majorité des fonds du CALT entraînerait un grave déséquilibre entre les expéditeurs des tronçons ayant créé le surplus et ceux qui en profitent. À preuve, il a souligné

que 67 % des trop-perçus provenaient du réseau principal de l'Ouest, soit 43 % du tronçon des Prairies et 24 % de la canalisation du Nord de l'Ontario.

Drazen a enfin précisé que l'un des rôles importants joués par les comptes de report de TransCanada, dont le CALT, était de rendre les droits plus concurrentiels. Il faudrait en tenir compte au moment de déterminer les modalités de remboursement du solde créditeur. Pour assurer la compétitivité de ses droits pour le service à grande distance, TransCanada a instauré le service PFLD jusqu'à Dawn et envisagé de nouveaux services à prix fixe, comme le projet Joliet Xpress. Après 2020, les expéditeurs du triangle de l'Est - courte distance jouiraient des avantages découlant d'une grande utilisation du triangle de l'Est et n'auraient pas à assumer la responsabilité liée à la capacité excédentaire que présenterait le réseau principal de l'Ouest. Les expéditeurs du réseau principal de l'Ouest sont ceux qui sont le moins protégés et qui s'exposent à la plus grande incertitude. Drazen a fait valoir qu'augmenter le taux d'amortissement du solde du CALT et affecter une grande partie des fonds aux expéditeurs du réseau principal de l'Ouest constituerait un moyen de réduire les droits exigibles et d'accroître la compétitivité du tronçon.

Drazen a dit que le point de vue de TransCanada - selon lequel amortir une plus grande partie du solde du CALT que ce qu'elle a proposé dans la demande créerait un problème de stabilité des droits après 2020 - n'était pas clair puisque le solde du CALT devait, au départ, se chiffrer à environ 70 millions de dollars à la fin de 2020. Il a demandé les raisons pour lesquelles ce solde devrait maintenant tourner autour de 1 milliard de dollars (1,142 milliard de dollars moins l'équivalent de trois années d'amortissement à un taux de 4 %) pour assurer la stabilité des droits. Le groupe est d'avis que TransCanada n'a pas démontré qu'il y avait risque d'instabilité des ventes d'une ampleur justifiant une telle mesure. Les contrats de service PFLD jusqu'à Dawn et Herbert ont été conçus pour assurer une certaine stabilité, tout comme le règlement a favorisé la stabilité pour les expéditeurs du triangle de l'Est.

Proposition de Centra

Selon Centra, il vaudrait mieux qu'au moins 75 % du solde de 1,142 milliard de dollars du CALT soit amorti pendant la période de 2018 à 2020.

Centra a avancé que l'Office pourrait, en principe, ordonner l'élimination du solde du CALT au cours de la période visée par la demande, mais que sa proposition d'en amortir plutôt 75 % lui donnait davantage de possibilités en ce qui concerne la répartition des fonds et l'amortissement du solde à la fin de 2020. Ce solde comprendrait les sommes restantes (25 %) s'étant accumulées de 2013 à 2017 ainsi que tout autre trop-perçu au cours de la période de 2018 à 2020. Une telle façon de faire créerait un « coussin financier » suffisant pour le réseau principal dans l'éventualité où son parcours financier dévierait subitement de ce qui est connu et de ce qu'il est raisonnablement possible de prévoir.

Centra a souligné que sa proposition avait l'avantage de faire en sorte que TransCanada rembourserait la majeure partie de l'argent des expéditeurs aux expéditeurs dans un avenir rapproché plutôt que sur 46 ans. Il s'agit, selon la société, d'une nette amélioration par rapport à la proposition inadéquate de TransCanada de reporter le solde de 1,142 milliard de dollars à

payer aux clients, pour l'utiliser ultérieurement à des fins n'ayant pas encore été déterminées, ce qui serait contraire aux principes de la réglementation. Éliminer une grande partie, voire la totalité, du solde du CALT au cours de la période allant de 2018 à 2020 présenterait des avantages :

- les droits exigibles sur le réseau principal de 2018 à 2020 seraient davantage fonction des coûts et produits réels du réseau principal;
- tous les expéditeurs du réseau principal recevraient un remboursement partiel des montants payés en trop au cours de la période de 2013 à 2017;
- le risque de causer une grande iniquité intergénérationnelle, ce qu'entraînerait la proposition de TransCanada d'amortir le solde du CALT sur 46 ans, serait moindre ou éliminé;
- l'iniquité entre les tronçons que causerait une répartition du solde du CALT aux expéditeurs du triangle de l'Est, alors que la majorité des fonds proviennent des expéditeurs du réseau principal de l'Ouest, serait atténuée;
- la réduction des droits exigibles permettrait d'accroître la compétitivité du réseau principal de l'Ouest, qui est un tronçon moins achalandé que le triangle de l'Est.

Centra a également proposé d'utiliser la partie du solde du CALT devant être amortie de 2018 à 2020 pour offrir une réduction proportionnelle des droits de 23 % à tous les expéditeurs du réseau principal, après avoir appliqué la méthode de rajustement des droits en trois étapes. La société a fait valoir la simplicité et l'équité de sa démarche au prorata comparativement à la méthode en trois étapes prescrite par la décision RH-001-2014, sur laquelle la demande est fondée. En effet, la méthode en trois étapes est complexe et n'est plus vraiment pertinente étant donné la mesure dans laquelle les circonstances relatives au réseau principal ont changé depuis 2013.

Centra a avancé que si le solde du CALT s'était accru de manière aussi importante et inattendue, c'était en raison des volumes transportés de 2015 à 2017, qui avaient dépassé les prévisions de TransCanada. Selon elle, le surplus était en grande partie attribuable aux volumes transportés par le réseau principal de l'Ouest. Elle était d'avis que le solde du CALT n'avait pas de lien avec la base tarifaire. De plus, la preuve de TransCanada ne démontrait pas qu'une analyse critique avait été faite pour appuyer l'affectation des fonds à la base tarifaire. Centra a conclu que TransCanada avait tout simplement utilisé la méthode décrite dans l'entente de 2013. Elle a fait valoir que bien que, par le passé, les fonds aient été affectés à la base tarifaire, une telle façon de faire n'était pas pertinente compte tenu de l'évolution des circonstances qui ont donné lieu à l'important solde créditeur du CALT.

Le tableau 3 résume les prévisions fournies par Drazen relativement au rajustement des droits selon la proposition de Centra.

Tableau 3 – Variation des droits selon la proposition de Centra

Tronçon	Méthode en trois étapes	Remboursement au titre du CALT	Réduction totale
Triangle de l'Est - Courte distance	-13 %	-23 %	-33 %
Triangle de l'Est - Grande distance	-4 %	-23 %	-26 %
Autre (réseau principal de l'Ouest)	-2 %	-23 %	-25 %

Centra a souligné que même si TransCanada appliquait une réduction égale, en pourcentage, des droits, la plus grande partie des montants remboursés irait aux expéditeurs du triangle de l'Est - courte distance, parce qu'ils font transporter le plus de volumes et génèrent les produits du service garanti les plus élevés.

MEA

Le MEA a dit qu'il appuyait la demande, sauf en ce qui concerne le traitement proposé pour le CALT. Il a opposé au traitement proposé par TransCanada pour le CALT des arguments semblables à ceux de l'ACPP et de Centra. Il s'est déclaré en faveur de la proposition de l'ACPP de rembourser le solde du CALT au cours de la période allant de 2018 à 2020. Cette proposition permettrait de réduire les droits de manière équitable pour tous les tronçons du réseau principal, favoriserait l'utilisation des installations du réseau principal de l'Ouest et accroîtrait la compétitivité du BSOC pendant une période difficile sur le plan économique. Le MEA a respectueusement demandé à l'Office d'ordonner à TransCanada de rembourser la totalité du solde du CALT au cours de la période de 2018 à 2020.

ANGL

ANGL a fait savoir à l'Office dans sa lettre de commentaires qu'elle était d'accord avec TransCanada quant au traitement du solde du CALT. La société a expliqué que certaines parties exploraient la possibilité d'un remboursement intégral ou d'une répartition du solde pendant la période en cours, ce qui, selon elle, serait contraire au règlement à deux égards. Premièrement, le règlement précise clairement que la répartition du solde du CALT ne peut commencer qu'après le 31 décembre 2020 et deuxièmement, le règlement précise aussi clairement que le solde du CALT ne peut être affecté qu'au triangle de l'Est.

De l'avis d'ANGL, ces parties semblent avoir oublié la hausse très substantielle des droits exigibles des expéditeurs du triangle de l'Est ayant découlé de la décision RH-003-2011 : 155 % pour les expéditeurs du triangle de l'Est comparativement à seulement 108 % pour ceux du réseau principal de l'Ouest. Elle n'a donc pas jugé surprenant que le pourcentage de réduction

des droits au cours de la période de 2018 à 2020 soit proportionnellement plus élevé pour les expéditeurs du triangle de l'Est que pour les expéditeurs du réseau principal de l'Ouest.

ANGL a indiqué que, conformément au règlement, l'Office avait envisagé de ne pas autoriser la répartition des fonds avant 2021. Elle a ajouté qu'il ne s'était produit aucun changement de circonstances pouvant justifier une répartition quelconque du solde du CALT après 2020 qui différait des circonstances prévues au règlement, dans le contexte de l'ensemble donnant-donnant du règlement. Selon elle, le règlement exposait les expéditeurs du triangle de l'Est au risque du CALT. Les parties qui demandaient le partage du solde du CALT entre les tronçons du réseau s'opposeraient certainement à l'application d'un tel traitement si le solde du CALT était négatif. ANGL a jugé absurde la position de ces parties, parce qu'elle est fondée sur des renseignements rétrospectifs et qu'elle ne tient pas compte de l'ensemble donnant-donnant du règlement et de l'équilibre du risque qui y est prévu.

EPAC

Dans sa lettre de commentaires, l'EPAC a exprimé des préoccupations quant à la gestion, à l'avenir, du montant très élevé qui se trouve dans le CALT, tout en reconnaissant que de nombreux facteurs ont contribué à cet état de choses. L'association a recommandé à l'Office d'envisager d'autres méthodes de traitement du solde, qui tiendraient compte de toutes les parties prenantes touchées.

Groupe d'expéditeurs desservant la zone de marché

Le groupe d'expéditeurs desservant la zone de marché (« GEZM »), qui compte EDGI, Énergir et Union, a présenté une plaidoirie finale à l'appui de la demande de TransCanada, que l'Office devrait approuver telle qu'elle a été présentée et dès que possible.

Le GEZM a fait valoir au sujet du CALT des points similaires à ceux soulevés par TransCanada. Il a affirmé que les propositions de Centra et de l'ACPP devaient être rejetées parce que le règlement constituait un ensemble donnant-donnant et que ni l'une ni l'autre ne tenait compte des lourds coûts supplémentaires et des risques que renfermait le règlement, lesquels avaient été en majeure partie assumés par ses expéditeurs et ceux du triangle de l'Est, au profit de Centra, des membres de l'ACPP et d'autres expéditeurs de l'Ouest. Le GEZM a soutenu qu'il serait prématuré d'examiner la répartition du solde du CALT dans le cadre de l'instance RH-001-2018, qui vise les droits de 2018 à 2020 et non pas ceux exigibles en 2021. Il a expliqué que d'après lui, ce que Centra et l'ACPP proposaient était contraire à la décision RH-001-2014, laquelle entvoyait notamment un examen de la répartition des fonds du CALT en 2021, dans le cadre d'une instance relative aux droits.

Le GEZM a déclaré que la méthode en trois étapes était une composante critique de l'établissement des droits, tout particulièrement en raison de la transition vers un régime de tarification segmentée. Retirer le CALT du calcul en trois étapes approuvé antérieurement par l'Office, dans le seul but de l'intégrer à une nouvelle étape de calcul des droits exigibles qui

suivrait la troisième étape selon la proposition de Centra, constitue un changement à la méthode en trois étapes, changement qui est hors de la portée de l'instance aux présentes.

National Grid

Natural Grid est une société d'énergie regroupant six services publics qui distribuent du gaz naturel à plus de trois millions de clients dans le nord-est des États-Unis. Ces services publics de distribution de gaz naturel sont des expéditeurs qui utilisent le service de transport garanti du réseau principal. Dans sa plaidoirie finale, National Grid s'est montrée en faveur d'une approbation rapide de la demande, afin d'établir de manière permanente la réduction des droits proposée par TransCanada pour la période de 2018 à 2020.

Utilities Kingston

La société Utilities Kingston a souligné que la nature de ses responsabilités envers ses actionnaires et clients lui donnait une voix qui, sans être tout à fait unique, était certainement différente de celle des parties au règlement. Elle a fait valoir que l'entente démontrait que les parties avaient négocié un ensemble de conditions satisfaisantes pour leurs dirigeants et actionnaires. À titre de service public qui reçoit toutes ses livraisons de gaz de TransCanada, Utilities Kingston se trouve concernée par la viabilité à long terme de cette dernière. Parallèlement, puisqu'elle impute les coûts de transport à ses clients, elle est toujours à l'affût de droits qui sont efficaces du point de vue économique et qui sont fondés sur des principes correspondant à l'esprit de l'entente de règlement visant le réseau principal et à l'intérêt public. Elle a soutenu que l'entente est loin de reconnaître la source et les avantages potentiels du CALT.

Utilities Kingston demande respectueusement à l'Office d'ordonner à TransCanada de prendre 50 % du solde actuel du CALT afin de réduire ses besoins en produits pour les deux dernières années de la période de six ans et, ainsi, de réduire les droits exigibles pour 2019 et 2020. La société estime qu'une telle approche est dans l'intérêt public, de par son équité et son caractère rationnel sur le plan économique.

Réplique de TransCanada

TransCanada a répliqué que tant l'ACPP que Centra défendait l'élimination ou la réduction de la plus grande partie du solde du CALT au cours de la période de 2018 à 2020, comme si le CALT était indépendant du cadre de l'entente approuvée à l'issue de l'instance RH-001-2014. Ni l'un ni l'autre ne tenait par ailleurs compte de l'ampleur des hausses de droits imposées aux expéditeurs du triangle de l'Est, notamment pour contribuer à assumer les coûts liés au réseau principal de l'Ouest, conformément à la décision RH-001-2014. À son avis, le CALT, de même que l'utilisation et la répartition des fonds qu'il contient, était l'une des nombreuses composantes intrinsèquement liées à l'ensemble de l'entente; la pertinence d'une seule composante ne pouvait donc pas être évaluée hors du contexte de l'ensemble.

TransCanada a rappelé que l'Office avait approuvé dans la décision RH-001-2014 la répartition et l'utilisation proposées du CALT, compte tenu du lien entre cette utilisation et répartition et d'autres aspects de l'entente. La répartition et l'utilisation des fonds du CALT sont des composantes clés de l'équilibre qui sous-tend le règlement et la décision RH-001-2014. TransCanada a insisté qu'il n'était pas approprié de remettre en question, comme l'ont suggéré l'ACPP et Centra, une composante de cet équilibre séparément des autres et de manière rétrospective.

TransCanada a signalé que dans la décision RH-001-2014, l'Office avait autorisé le traitement proposé du CALT, à titre de compte de rajustement afin d'éliminer tous les écarts entre les besoins en produits réels et les besoins en produits prévus, ainsi qu'entre les produits réels et les produits prévus, pour la période allant de 2015 à 2020, déduction faite des rajustements découlant du mécanisme incitatif. Elle a ajouté que le solde du CALT à la fin de 2017 était le résultat direct de l'utilisation du compte de rajustement approuvé et que ce solde reflétait tous les écarts enregistrés de 2015 à 2017, conformément à la décision RH-001-2014.

TransCanada s'est opposée au point de vue de l'ACPP et de Centra, qui ont allégué que le montant du solde du CALT constituait un changement radical justifiant la modification du règlement et de la décision RH-001-2014 eu égard à l'utilisation et à la répartition des fonds. La société a expliqué que la nature même du compte de rajustement faisait en sorte qu'il était impossible de connaître le solde à l'avance.

Contrairement au cadre pluriannuel prescrit dans la décision RH-003-2011, qui prévoit explicitement une porte de sortie, le modèle prescrit dans la décision RH-001-2014 ne prévoit aucun mécanisme de ce genre. Si une porte de sortie avait été prévue à la décision RH-001-2014, l'équilibre sur lequel elle et le règlement sont fondés serait différent. Il ne serait donc pas approprié d'examiner la demande visée aux présentes, comme l'a suggéré M. Orans au nom de l'ACPP, en fonction du mécanisme de porte de sortie prévu dans la décision RH-003-2011. L'Office a plutôt indiqué de manière explicite dans la décision RH-001-2014 que dans l'éventualité où les conditions auraient changé radicalement au moment de fixer les droits pour 2021, il pourrait déterminer qu'une autre répartition du CALT serait plus acceptable.

TransCanada s'est également opposée à l'affirmation de l'ACPP et de Centra selon laquelle la méthode proposée dans la demande soulevait des préoccupations du fait qu'elle entraînerait une iniquité intergénérationnelle non fondée. Elle a précisé que tout modèle visant à fixer les droits pour une période pluriannuelle se traduirait nécessairement par des écarts positifs ou négatifs et que ces écarts feraient en sorte que les expéditeurs paieraient, au cours d'une période, des droits qui ne correspondent pas tout à fait aux coûts engagés pour fournir le service pendant la période.

TransCanada a plaidé que le point de vue exprimé à l'audience par l'ACPP au sujet de l'équité intergénérationnelle n'était pas conforme au point de vue exprimé par l'association à l'instance RH-003-2011, où elle a défendu la possibilité de recouvrer de manière différée 500 millions de dollars par l'entremise du CALT. La société a ajouté que l'ACPP n'avait pas exprimé de préoccupations lorsque les prévisions relatives aux coûts différés avaient connu une hausse de 700 millions de dollars dans le dépôt de conformité.

TransCanada s'est en outre opposée aux affirmations de l'ACPP et de Centra au sujet du solde du CALT, qui, selon elles, ne devrait pas être réparti en fonction du ratio de la base tarifaire approuvé dans la décision RH-001-2014. La société a rappelé qu'aucune partie à l'instance RH-001-2014 n'avait proposé de répartition différente des fonds lorsque le solde du CALT était inconnu.

TransCanada a fait remarquer que la proposition de l'ACPP quant à la répartition des fonds ne tenait pas compte du fait que les droits payés par les expéditeurs du triangle de l'Est de 2015 à 2017 avaient été augmentés de manière disproportionnée, afin que les produits générés dépassent de loin les coûts de service du tronçon. Ces produits excédentaires avaient servi à combler la majorité des manques à gagner enregistrés par le réseau principal de l'Ouest. La société a fait valoir qu'il était mal fondé d'essayer d'appliquer les principes d'établissement des droits de l'Office aux variations seulement, comme le suggéraient l'ACPP et Centra, et qu'il fallait rejeter de telles propositions.

En ce qui concerne la stabilité des droits, TransCanada a plaidé que dans les décisions RH-003-2011 et RH-001-2014, l'Office avait approuvé des modèles visant des droits fixes pluriannuels soulignant explicitement l'importance que ses décisions entraînent de la stabilité et de la certitude sur le plan des droits. L'Office a par ailleurs souligné l'importance de la stabilité et de la certitude devant découler des droits dans la décision RH-001-2016, lorsqu'il a jugé que le service de transport assorti de stockage ne devait pas être modifié - modification dont les effets seraient minimes en comparaison des propositions visant le CALT - pendant la période de 2015 à 2020 où « les expéditeurs s'attendaient, après le règlement et la décision RH-001-2014, à un niveau raisonnable de certitude et de stabilité des droits ».

TransCanada a déclaré que répartir le solde du CALT au cours de la période de 2018 à 2020 se répercuterait aussi sur la stabilité des droits au-delà de la période de droits fixes, puisque les réductions proposées par l'ACPP et Centra pourraient se révéler insoutenables à long terme et, par conséquent, être suivies d'augmentations du même ordre voire d'un ordre de grandeur supérieur.

TransCanada a soutenu que ni l'ACPP ni Centra ne semblaient reconnaître que même si les droits étaient établis au niveau proposé, les produits du réseau principal de l'Ouest seraient inférieurs aux coûts d'environ 93 millions de dollars par année au cours de la période de 2018 à 2020. Réduire les droits exigibles sur le réseau principal de l'Ouest de plus de 30 % creuserait davantage l'écart entre les coûts et les produits de celui-ci. Un tel écart au cours de la période de 2018 à 2020 entraînerait de l'instabilité et de l'incertitude pour la période suivante, et ce, peu importe la méthode de conception des droits adoptée après 2020.

TransCanada a fait remarquer qu'au moins une année se sera écoulée avant que la décision RH-001-2018 ne soit rendue. Les rajustements qui se révéleraient nécessaires au cours de la dernière partie de la période seraient par conséquent beaucoup plus importants que ceux présentés.

TransCanada a affirmé que la période d'instabilité des droits qui avait eu lieu entre 2004 et 2008 avait duré jusqu'à l'instance RH-003-2011, à l'issue de laquelle l'Office avait prescrit une méthode de conception de droits pluriannuels. La proposition de l'ACPP ou de Centra entraînerait vraisemblablement une instabilité encore plus grande.

Opinion de l'Office

L'Office juge, à la lumière des faits et circonstances présentés, que le traitement du CALT proposé par TransCanada, parce qu'il n'adhère pas au principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur, entraînerait une iniquité intergénérationnelle déraisonnable et, par conséquent, ne favoriserait pas l'établissement de droits justes et raisonnables. Dans un souci de conformité aux principes de tarification, l'Office ordonne que la totalité du solde du CALT soit remise aux expéditeurs au cours de la période de 2018 à 2020, en fonction de la méthode de répartition des montants perçus en trop qui a été proposée par l'ACPP (c'est-à-dire en fonction des ratios indiqués au tableau 1, qui se trouve à la page 8), pour les raisons précisées ci-après.

Exigences découlant de la Loi et des principes de tarification

L'article 62 de la *Loi* précise que tous les droits doivent être justes et raisonnables. Pour déterminer si les droits sont justes et raisonnables, l'Office a traditionnellement appliqué des principes fondamentaux en matière de tarification, notamment celui des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur. Il estime que les droits doivent être fondés sur les coûts, dans toute la mesure du possible, et que les utilisateurs du réseau pipelinier doivent assumer la responsabilité financière des coûts associés au transport de leur produit par le réseau³. Il est par ailleurs d'avis qu'il importe de s'efforcer de réduire au minimum l'interfinancement⁴.

Le principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur peut être appliqué compte tenu des coûts au fil du temps, ce que l'on appelle l'équité intergénérationnelle. En d'autres termes, il faudrait éviter qu'une génération d'expéditeurs se trouve à financer les coûts d'une autre génération d'expéditeurs.

Montant à remettre

L'Office estime que la démarche proposée dans la demande, soit de ne remettre qu'environ 3,9 % du solde de 1,1 milliard de dollars du CALT, chaque année de la période de 2018 à 2020, entraîne un interfinancement intergénérationnel qui est déraisonnablement élevé. De 2015 à 2017, les expéditeurs ont payé des droits qui ont généré des produits considérablement supérieurs aux coûts du réseau principal. La démarche proposée par TransCanada prévoit que la majeure partie des montants perçus en trop sera remise graduellement aux expéditeurs sur 46 ans, à compter de 2021.

³ Motifs de décision RH-1-2007, juillet 2007, page 23

⁴ Motifs de décision RH-4-86, juin 1987, page 52

Il faut souvent évaluer l'adhésion au principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur en fonction d'un spectre. L'interfinancement intergénérationnel est, jusqu'à un certain point, inhérent à la conception de droits fixes comme ceux exigibles pour le transport sur le réseau principal et, par le fait même, acceptable. Dans le cas aux présentes, cependant, le déséquilibre causé par le moment où les montants en trop ont été perçus et celui où ils seront remis, combiné au montant considérable de 1,1 milliard de dollars qui serait reporté, nuit à l'équité intergénérationnelle et contrevient au principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur à un point tel que l'Office juge que la démarche doit être différente. Bien que la décision RH-001-2014 ne prévoyait explicitement aucune porte de sortie, il est clair qu'il existe un point où, en raison de son étendue, le report ne produit plus de droits justes et raisonnables. L'Office conclut qu'en l'occurrence, ce point est atteint.

L'Office trouve que la proposition de l'ACPP de rembourser la totalité du solde du CALT aux expéditeurs de 2018 à 2020 correspond davantage à l'équité intergénérationnelle et au principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur. Cette proposition fait en sorte que les expéditeurs qui profiteront des réductions de droits découlant du remboursement du solde du CALT seront ceux qui ont payé des montants en trop pour leur utilisation du réseau principal de 2015 à 2017. L'Office est d'avis, étant donné qu'il ne peut pas modifier rétroactivement les droits définitifs en vigueur de 2015 à 2017, que le remboursement de la totalité du solde du CALT pendant la période suivante, soit de 2018 à 2020, constitue une solution pratique pour remettre aux expéditeurs les trop-perçus liés à l'utilisation du réseau principal.

L'Office a pris acte des arguments selon lesquels la proposition de l'ACPP aurait une incidence négative sur la certitude et la stabilité associées aux droits. Certes, la stabilité des droits est un objectif important compte tenu du contexte actuel, mais l'atteinte de cet objectif se ferait aux dépens des principes de la causalité des coûts et de l'équité intergénérationnelle. L'Office estime que, dans les circonstances présentes, la question de la répartition du solde considérable du CALT, afin d'éviter l'iniquité intergénérationnelle qui résulterait de l'adoption de la démarche proposée dans la demande, a préséance sur la stabilité et la certitude associées aux droits.

Répartition entre les différents tronçons du réseau principal

L'Office juge que la démarche proposée dans la demande pour la répartition du solde du CALT entre les différents tronçons du réseau principal, soit le recours à la méthode du ratio de la base tarifaire, ne favorise pas comme il se doit le principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur. Comme il a été mentionné plus haut, il faut souvent évaluer l'adhésion au principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur en fonction d'un spectre. L'interfinancement entre les tronçons est, jusqu'à un certain point, inhérent à la conception de droits intégrés comme ceux exigibles pour le transport sur le réseau principal et, par le fait même, acceptable. Cependant, compte tenu de l'ampleur de l'interfinancement qui aurait lieu entre les tronçons en raison du recours à la méthode du ratio de la base tarifaire et du fait qu'aucun élément de preuve convaincant n'a été

présenté pour montrer que cette méthode est conforme aux principes d'établissement des droits, l'Office conclut qu'une autre méthode de répartition s'impose.

Selon l'Office, la méthode proposée par l'ACPP pour le remboursement des trop-perçus correspond davantage au principe des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur, parce qu'elle permet de répartir le solde du CALT entre les différents tronçons du réseau principal, selon la part des montants payés en trop par chacun de 2015 à 2017. Cette méthode fait en sorte que les expéditeurs qui profiteront des réductions de droits seront ceux qui ont payé des montants en trop pour leur utilisation du réseau principal de 2015 à 2017. Qui plus est, elle est conforme à la méthode de conception des droits en trois étapes de TransCanada, contrairement à la méthode au pro rata proposée par Centra.

L'Office a entendu les arguments selon lesquels la proposition de l'ACPP ne tient pas compte du fait que les expéditeurs du triangle de l'Est ont payé des droits plus élevés de 2015 à 2017, afin de combler la plupart des manques à gagner enregistrés par le réseau principal de l'Ouest. L'Office juge que la méthode proposée par l'ACPP pour la répartition des trop-perçus tient encore compte, adéquatement, des montants payés par les expéditeurs du triangle de l'Est pour couvrir les coûts du réseau principal de l'Ouest. En effet, puisqu'elle est fonction de la méthode de conception des droits en trois étapes de TransCanada, la méthode proposée par l'ACPP pour la répartition du solde du CALT profitera en grande partie aux expéditeurs du triangle de l'Est. Ainsi, les expéditeurs du triangle de l'Est jouiront de la réduction des droits la plus marquée, en plus d'un important crédit à la fin de 2020, provenant du remboursement du solde du CARDD.

Cohérence avec la décision RH-001-2014 et l'entente de règlement en ayant découlé

L'Office a étudié les arguments voulant que toute méthode de rechange proposée pour le traitement du CALT ne correspondrait pas à la décision RH-001-2014 et à l'entente de règlement conclue par la suite par TransCanada et les parties. Des parties à l'instance se sont demandé si le solde de 1,1 milliard de dollars constituait un changement radical justifiant l'application d'un traitement différent. TransCanada a plaidé que l'Office n'avait pas envisagé de modifier le traitement appliqué au CALT avant 2021.

L'Office reconnaît ne pas avoir envisagé, dans la décision RH-001-2014, d'apporter des changements particuliers au traitement du CALT pour la période de 2018 à 2020. Il avait jugé, à l'époque, que le traitement du CALT était approprié dans le cadre de l'ensemble donnant-donnant du règlement.

Cela étant dit, les droits doivent être justes et raisonnables en tout temps, sans égard aux directives de l'Office et aux ententes en place. Les circonstances ont changé depuis que l'Office a étudié le traitement du CALT dans le cadre de l'instance RH-001-2014. L'ampleur du solde de 1,1 milliard de dollars du CALT, qui n'aurait pas pu être prévue pendant l'audience RH-001-2014, et la dérogation aux principes de l'équité intergénérationnelle et des droits fondés sur les coûts et de l'utilisateur-payeur qui découlerait de l'application du traitement proposé dans la demande pour le solde

considérable du CALT se traduiraient par des droits qui ne sont pas justes et raisonnables. Un traitement différent s'impose donc.

Compétitivité

L'Office a également pris en considération la compétitivité des droits de transport sur le réseau principal pour trancher la question du traitement du CALT. Il a déclaré par le passé que « les droits pour le SG longue distance sur le réseau principal [devaient] être concurrentiels de façon à être justes et raisonnables »⁵. Comme TransCanada l'a signalé, la compétitivité varie selon un spectre, en fonction du parcours, de l'expéditeur et de nombreux autres facteurs. L'Office est d'avis qu'aucune preuve n'a été déposée pour démontrer que dans l'ensemble, les droits proposés par TransCanada pour le SG ne sont pas concurrentiels.

Il n'en reste pas moins que la concurrence demeure un danger pour le réseau principal et que la tendance à la baisse des contrats de transport à grande distance se poursuit. Les déterminants de facturation et les prévisions de volumes que TransCanada a fournis dans sa demande en témoignent. Il convient par ailleurs de signaler que TransCanada a récemment demandé à l'Office l'autorisation d'instaurer deux services de transport PFLD⁶ dans le but précis de faire face à la concurrence. L'Office estime que le remboursement de la totalité des fonds accumulés dans le CALT pendant la période de 2018 à 2020 contribuera à la compétitivité globale du réseau principal, dans un contexte où la concurrence est féroce, et à l'utilisation des installations, ce qui profitera au réseau principal et à ses expéditeurs.

Demande visant les droits exigibles après 2020

Compte tenu de sa décision aux présentes quant au traitement devant être appliqué au CALT, l'Office s'attend à ce que TransCanada lui fournisse, dans la demande qu'elle lui présentera relativement aux droits exigibles après 2020, une justification détaillée de la manière dont les fonds du CALT ont été utilisés et répartis.

Décision

L'Office refuse le traitement proposé par TransCanada pour le solde du CALT pendant la période de 2018 à 2020. Il ordonne à TransCanada de lui présenter un dépôt de conformité visant à éliminer complètement le CALT au cours de la période de 2018 à 2020 et à répartir les fonds entre les différents tronçons du réseau principal ayant été assujettis aux paiements supplémentaires, conformément à la méthode proposée par l'ACPP dans le cadre de l'instance aux présentes. Les annexes I et II donnent effet à cette décision.

⁵ Motifs de décision RH-003-2011, mars 2013, page 247 ([A51040-2](#))

⁶ Services PFLD Dawn et Herbert de TransCanada

2.2 Latitude en matière de tarification

Point de vue de TransCanada

TransCanada a affirmé que la latitude dont elle jouit en matière de tarification des services de TI et de SG-CT demeurerait appropriée en ce qui concerne les droits exigibles de 2018 à 2020. Une telle latitude en matière de tarification continuait d'inciter les expéditeurs à souscrire le SG pour répondre à leurs besoins de transport garanti et contribuait à générer des produits nets positifs pour le réseau principal.

TransCanada a expliqué que les prévisions relatives aux déterminants de facturation et aux produits divers discrétionnaires pour la période de 2018 à 2020 et, par conséquent, aux droits visés par la demande, reposaient sur le maintien de la latitude en matière de tarification existante et en dépendaient entièrement.

TransCanada a résumé la situation comme suit : en l'absence de la latitude actuelle en matière de tarification, les expéditeurs auraient moins avantage à souscrire le SG et elle serait moins en mesure de réaliser des produits discrétionnaires supplémentaires et, par conséquent, de réduire les droits. Les expéditeurs retourneraient par ailleurs au comportement observé avant la décision RH-003-2011. À l'époque, les expéditeurs recouraient aux services discrétionnaires pour répondre à leurs besoins de transport garanti et ils n'assumaient qu'une fraction du coût de service annuel du réseau principal. Ce comportement avait été un facteur important dans la tendance baissière des déterminants de facturation et la tendance haussière des droits observées durant la période qui a précédé la décision RH-003-2011.

TransCanada a expliqué qu'elle prévoyait continuer de se servir de cette latitude en matière de tarification pour accroître les produits, et les volumes associés, en mettant à profit la capacité disponible. Selon elle, recourir à la latitude en matière de tarification pour maximiser le total des produits enregistrés par le réseau principal était un exercice d'équilibre entre inciter les expéditeurs qui ont des besoins de transport garanti à conclure un contrat pour répondre à ces besoins et saisir les occasions qui se présentent sur le marché.

Point de vue des participants

ANGL

ANGL a soutenu qu'il était important que TransCanada jouisse d'une certaine latitude en matière de tarification, afin d'inciter les parties à conclure les contrats qui répondent vraiment à leurs besoins et de veiller à récupérer auprès des utilisateurs les coûts annuels liés au réseau principal. La société n'a pas pris position quant aux éléments particuliers de la tarification, comme le plafond à établir. Elle s'est dite en faveur du niveau de latitude en matière de tarification que l'Office jugerait approprié pour que les droits soient justes et raisonnables.

Centra

À l'opposé, Centra a formulé des préoccupations au sujet du maintien possible de la latitude en matière de tarification pour le réseau principal. La société a fait valoir que les circonstances avaient considérablement changé pour le réseau principal depuis la décision RH-003-2011, qui avait conféré à TransCanada une certaine latitude en matière de tarification. Elle a soutenu qu'une latitude pratiquement illimitée en matière de tarification sur le réseau principal était inutile et devait être restreinte.

Centra a recommandé de maintenir, pour la période allant de 2018 à 2020, le pouvoir discrétionnaire de TransCanada en matière de prix plancher du TI, mais d'en établir la limite supérieure à 1 500 % de l'équivalent des droits journaliers liés au SG. Selon elle, un tel changement permettrait d'accroître la latitude dont jouit TransCanada pour établir les droits exigibles sur le réseau principal, comme suit :

- TransCanada pourrait continuer d'établir, pour le réseau principal, des prix plancher de soumission qui sont élevés afin d'inciter les expéditeurs à conclure des contrats de SG;
- les soumissions visant le service de TI pourraient encore dépasser les prix plancher maximaux;
- les conséquences néfastes, sur le prix du gaz naturel, de la latitude en matière de tarification pourraient être atténuées dans certaines conditions de marché;
- la capacité de TransCanada de restreindre le débit et les livraisons du réseau principal s'en trouverait adéquatement limitée.

Centra a poursuivi en disant qu'avec un prix plancher de soumission dont la limite supérieure est de 1 500 % de l'équivalent des droits journaliers liés au SG, les droits de TI seraient relativement plus bas sur les parcours plus courts du réseau principal. Elle a ainsi suggéré d'établir, pour ces parcours, un prix plancher de soumission maximal de référence pour le TI, qui serait fondé sur l'équivalent des droits journaliers liés au SG en vigueur d'Empress à Welwyn (0,4217 \$/GJ, à l'heure actuelle). À 1 500 % de l'équivalent des droits journaliers liés au SG, les droits journaliers liés au service de TI d'Empress à Welwyn se chiffrent à 6,33 \$/GJ. Tout parcours du réseau principal dont l'équivalent des droits journaliers liés au SG serait inférieur à celui visant le parcours Empress-Welwyn (0,4217 \$/GJ) serait assujéti au prix plancher de soumission maximal de référence pour le TI de 6,33 \$/GJ.

Selon Centra, une telle approche aurait le mérite de générer des produits substantiels pour le TI, même sur les distances les plus courtes. Des droits de référence de 6,33 \$/GJ d'Emerson 1 à Emerson 2 et de St. Clair à Dawn correspondraient, dans les faits, à un prix plancher de soumission maximal pour le TI de respectivement 6 994 % et 4 888 %. La société a soutenu que l'équivalent des droits journaliers liés au SG en vigueur d'Empress à Welwyn constituait un prix de référence raisonnable pour définir les « courtes distances », puisqu'il compte pour à peu près les deux tiers du droit le plus élevé exigé pour le transport par le tronçon des Prairies (d'Empress à Emerson 1 et 2) et qu'il s'agit d'un parcours d'une distance comparable aux parcours à courte distance du triangle de l'Est, tels que ceux allant d'Union Dawn à Iroquois et d'Union Parkway Belt à la zone de livraison de l'Est d'Énergir.

Centra a affirmé que fixer une limite supérieure aux prix plancher de soumission visant le TI limiterait la possibilité qu'ils aient une incidence induite sur le cours du gaz sur le marché. Selon elle, il s'ensuit raisonnablement que des prix plancher de soumission visant le TI d'un pourcentage extrêmement élevé de 5 000 % ou plus pendant les périodes de forte demande ou dans des conditions de marché anormales sont plus susceptibles d'avoir une incidence induite sur le cours du gaz sur le marché qu'un prix plancher de soumission pour le TI d'un pourcentage de 1 500 %.

Centra estime que ce sont les marchés d'utilisation finale qui subissent la majorité des effets sur le marché et qu'il n'est pas nécessaire de maintenir la caractéristique de latitude illimitée en matière de tarification du TI de 2018 à 2020, parce que la position concurrentielle du réseau principal s'est grandement améliorée. Par ailleurs, autoriser TransCanada à exiger le prix le plus élevé que le marché peut payer aux dépens des marchés d'utilisation finale revient à l'avantager sans raison valable.

Centra a ajouté qu'il faudrait également envisager d'établir des limites raisonnables relativement à latitude en matière de tarification du service de TI, compte tenu des premiers pas du réseau principal dans les services de transport PFLD. Selon elle, TransCanada ne devrait plus avoir la capacité illimitée de bloquer le débit du réseau principal en imposant des prix plancher de soumission extrêmement élevés pour le TI, alors qu'elle limite l'accès au gaz de l'Ouest canadien en offrant des services de transport PFLD qui contournent le réseau principal de l'Ouest.

Centra a souligné que, selon sa proposition, il n'était pertinent, pour le réseau principal d'avoir la capacité d'établir des prix plancher de soumission très élevés pour le TI dans les limites recommandées que pendant la période de 2018 à 2020 seulement, car les dispositions tarifaires, les services et les caractéristiques seraient les mêmes que ceux en vigueur actuellement. Les changements qui sont susceptibles d'être apportés après 2020 aux dispositions tarifaires, services et caractéristiques et qui nuisent aux expéditeurs ayant recours aux services annuels de transport garanti exigeraient de se pencher à nouveau sur la pertinence, pour le réseau principal, de jouir d'une quelconque latitude en matière de tarification.

Centra a recommandé de ne pas modifier la latitude de TransCanada en matière de tarification du SG-CT pour la période de 2018 à 2020, parce que ce service pourrait être une solution de rechange au service annuel de SG pour les expéditeurs qui doivent recourir au service garanti, mais n'ont pas besoin d'autres options en ce qui concerne les points de réception, les droits de détournement ou les droits de renouvellement.

Centra a précisé que TransCanada avait traité des raisons historiques à l'origine de la latitude en matière de tarification et avait appliqué à aujourd'hui son raisonnement d'autrefois. De l'avis de Centra, certains expéditeurs se fiaient au TI par le passé, alors que le prix plancher de soumission pour ce service était limité à 110 % et que le réseau principal présentait une capacité excédentaire. Centra a fait valoir que les conditions du marché avaient changé radicalement depuis et démontré qu'à certains moments entre septembre et décembre 2017, le réseau principal

avait vendu toute sa capacité annuelle de service garanti en contrats de service le jour suivant sur le réseau principal de l'Ouest. Les services PFLD actuels et éventuels contribuent également à la capacité de plus en plus limitée sur le réseau principal de l'Ouest.

Centra a allégué que les prix plancher de soumission d'un pourcentage de 1 500 % à 6 994 % qu'elle recommande pour le TI rendraient ce service très dispendieux, et même inabordable, sauf dans des circonstances extraordinaires, ce qui fait que les négociants ne prévoiraient pas d'y recourir au lieu du service garanti annuel. Les négociants cherchant à combler des besoins de service garanti continueraient de conclure des contrats de service annuel de SG parce que le TI ne serait pas une option de rechange pour les expéditeurs ayant des besoins de service garanti. Centra a ajouté qu'il existait un risque que les soumissions pour le TI dépassent la limite supérieure des prix plancher de soumission recommandés et qu'aucun volume ne puisse être transporté selon les modalités de ce service.

Centra a opposé deux faits à la préoccupation de TransCanada selon laquelle la latitude limitée en matière de tarification réduisait sa capacité de réaliser des produits plus élevés pour le TI : le premier, si sa proposition était adoptée, les expéditeurs pourraient, pour s'assurer de souscrire la capacité, faire une soumission supérieure à la limite et le second, TransCanada a récemment renoncé au parcours St. Clair-Dawn, renonçant du même coup à une partie de sa capacité.

Centra a argué que sa proposition donnait lieu à une fourchette de prix plancher beaucoup plus large que les solutions envisagées dans le cadre de l'instance RH-001-2014, qui auraient pu se traduire par une méthode de tarification qui ne soit pas entièrement prévisible, sauf si TransCanada voulait qu'elle le soit. La proposition de Centra n'entraînerait pas de prix plancher de soumission connus bien à l'avance.

Centra a garanti aux parties que sa proposition n'exigerait pas que TransCanada révise ses prévisions relatives aux déterminants de facturation et aux produits divers discrétionnaires pour la période de 2018 à 2020. D'une part, les prévisions actuelles ne supposent pas que les produits divers discrétionnaires seront élevés et, d'autre part, sa proposition comporte une grande souplesse. Selon elle, cela constitue un incitatif suffisant pour favoriser la souscription du SG annuel, particulièrement lorsque la capacité se fera plus limitée.

De l'avis de Centra, l'affirmation de TransCanada voulant que les prix plancher de soumission qu'elle a proposés ne soient pas suffisamment élevés ne tient pas compte des circonstances qui ont radicalement changé pour le réseau principal et n'est pas appuyée par la preuve. La preuve n'appuie pas plus l'affirmation de TransCanada que la proposition de Centra serait insuffisante pour inciter les expéditeurs à recourir au SG.

Centra a par conséquent conclu que les pièces déposées par TransCanada pour prouver qu'elle devrait conserver sa latitude en matière de tarification sont fondées sur des renseignements historiques périmés et des hypothèses erronées, tandis que sa proposition tient compte avec raison que les circonstances ont changé pour le réseau principal.

EPAC

L'EPAC a affirmé qu'il serait approprié d'imposer une limite à la latitude en matière de tarification du TI et du SG-CT pour la période de 2018 à 2020, en raison des contrats de SG visant actuellement le réseau principal. Elle a dit ne pas entrevoir de changement à court terme dans le comportement des expéditeurs à l'égard des contrats de SG, ce qui, selon elle, signifie que la latitude dont jouit TransCanada en matière de tarification ne serait pas nécessaire pour inciter les expéditeurs à conclure des contrats de ce type.

Westbrick

Westbrick a déclaré que TransCanada n'avait pas fourni de preuve convaincante pour appuyer ses préoccupations au sujet de l'élimination de sa latitude illimitée en matière de tarification et que la société n'avait pas suggéré d'autres solutions pour maximiser l'utilisation de la capacité journalière au moyen des prix discrétionnaires du TI. Westbrick a demandé à l'Office de se pencher sur la possibilité de limiter l'incidence des droits du TI sur les prix discrétionnaires à 125 % du droit de service PFLD Dawn.

Réplique de TransCanada

TransCanada a répliqué aux observations de Centra que limiter la latitude en matière de tarification ferait baisser le nombre de contrats de SG et augmenter les droits, comme c'était le cas avant la mise en œuvre de la décision RH-003-2011. La société a expliqué que d'importants contrats de SG et de SG-NR arriveraient à échéance le 31 décembre 2020 et que la proposition de Centra l'exposait à un plus grand risque que ces contrats ne soient pas renouvelés ou remplacés.

Une latitude limitée en matière de tarification donnerait aux expéditeurs la possibilité de se fier aux services discrétionnaires pour réduire les coûts annuels liés à la satisfaction de leurs besoins de transport garanti. À titre d'exemple, l'imposition de la limite supérieure proposée par Centra ferait en sorte qu'il serait plus avantageux côté prix pour les expéditeurs de recourir au TI qu'au SG pour répondre à leurs besoins de pointe, pourvu que ces besoins surviennent dans les 24 jours précédant la prestation du service.

TransCanada a ajouté que de telles limites réduiraient sa capacité de réaliser des produits supérieurs lorsque les conditions du marché appuient une hausse de prix du TI. La société a expliqué que pendant l'instance RH-001-2014, elle avait vendu des services de TI à un pourcentage de 5 500 % du prix plancher de soumission (un prix plancher d'environ 5,00 \$) alors que la valeur marchande d'un tel service tournait autour de 30,00 \$.

TransCanada a indiqué que limiter la latitude en matière de tarification à 160 % des droits du SG réduirait l'incitatif qui est actuellement en place pour les expéditeurs qui ont besoin de SG de conclure de tels contrats. La société est d'avis qu'imposer une limite de 160 % des droits du SG aux droits visant les services discrétionnaires se traduirait probablement par un retour graduel à la situation ayant précédé la décision RH-003-2011, où les réceptions du réseau principal de

l'Ouest tournaient autour de 1 Gpi³/j. Les contrats de SG en cours ne seraient probablement pas renouvelés à leur échéance. De plus, les expéditeurs choisiraient de ne payer le prix du service que les jours où la demande enregistre des pointes et de passer des contrats pour leurs besoins de base seulement. Enfin, les expéditeurs seraient moins disposés à signer les contrats dont tiennent déjà compte les prévisions relatives aux déterminants de facturation.

Une pression à la hausse s'exercerait sur les droits, laquelle favoriserait l'annulation des contrats, et la probabilité que les expéditeurs se prévalent de leur droit de convertir leur contrat de transport garanti à longue distance à un contrat de transport garanti à courte distance s'accroîtrait. Par ailleurs, le risque que des expéditeurs du service PFLD Dawn exercent leur droit de résiliation anticipée pour se tourner vers des services discrétionnaires s'accroîtrait probablement. Il est certes probable que les produits discrétionnaires seraient plus élevés que selon le régime de tarification actuel, mais la hausse des produits divers discrétionnaires ne pourrait compenser qu'une fraction de la baisse des produits de transport garanti. L'effet cumulatif en résultant, selon TransCanada, serait une hausse du risque commercial auquel le réseau principal est exposé de l'ordre du risque suscité par le cadre du règlement approuvé dans la décision RH-001-2014 et du cadre de règlement mis en œuvre à la suite de la décision RH-003-2011, dans laquelle l'Office détermine que limiter la latitude en matière de tarification à un pourcentage de 160 % ne suffit pas.

TransCanada a opposé à Centra, qui affirmait que limiter les prix plancher de soumission visant le TI atténuerait l'incidence négative possible sur le cours du gaz sur le marché, qu'aucune pièce n'avait été déposée à l'appui d'une telle affirmation. TransCanada a soutenu que l'Office avait rejeté des affirmations semblables à l'instance RH-001-2014. La société a ajouté que l'Office avait conclu, à l'issue de cette même instance, que limiter la latitude en matière de tarification ferait augmenter la probabilité que les prix plancher de soumission influent sur le prix des produits de base, parce que les méthodes de tarification seraient totalement prévisibles.

TransCanada a allégué que l'imposition d'un maximum à la latitude en matière de tarification serait avantageuse pour certains expéditeurs du réseau principal, qui pourraient faire des économies en recourant au TI plutôt qu'au SG pour répondre à leurs besoins de transport garanti. Cependant, les avantages que tireraient ces expéditeurs ne l'emporteraient pas sur les effets négatifs que subiraient le réseau principal et les autres expéditeurs du SG, et ce, pour les mêmes raisons que celles invoquées par l'Office lorsqu'il a approuvé une latitude illimitée en matière de tarification dans les décisions RH-003-2011 et RH-001-2014. TransCanada a par conséquent conclu que l'Office devrait rejeter la proposition de Centra de limiter la latitude en matière de tarification du TI et que la latitude dont elle jouit actuellement à cet égard demeure appropriée.

TransCanada a affirmé que bien que l'Office ait dit qu'il étudierait la question de la pertinence continue de la latitude en matière de tarification dans le cadre de son examen de la demande d'approbation des droits exigibles de 2018 à 2020, il convient de supposer que la latitude actuelle demeure pertinente, à moins qu'une partie puisse démontrer que les circonstances ont changé depuis la décision RH-001-2014. La société a ajouté que la latitude en matière de tarification produit les résultats escomptés et que la hausse des contrats y est en partie attribuable. Selon elle, il ne s'est produit aucun changement de circonstances depuis la décision RH-001-2014

permettant de supposer que la latitude dont elle jouit actuellement en matière de tarification n'est pas appropriée.

Opinion de l'Office

Selon l'Office, la latitude illimitée en matière de tarification conférée à TransCanada a joué un rôle important dans l'accroissement des contrats de SG depuis la décision RH-003-2011 et demeure pertinente pour inciter les expéditeurs à continuer de conclure des contrats de service garanti. L'Office estime qu'une latitude limitée à cet égard risque d'inciter davantage les expéditeurs à se détourner des contrats de SG au profit des services discrétionnaires; par conséquent, ils n'assureraient pas leur part du coût d'exploitation annuel du réseau principal. Limiter la latitude en matière de tarification restreindrait par ailleurs la capacité de TransCanada de réaliser des produits divers discrétionnaires supérieurs lorsque les conditions du marché favoriseraient des prix plancher de soumission plus élevés.

L'Office constate que la méthode de conception des droits pour la période suivant celle visée aux présentes est inconnue. Pour s'adapter aux conditions changeantes des marchés, le réseau principal continue d'ajouter de nouvelles installations et d'offrir de nouveaux services. L'Office estime que la nécessité de jouir d'une latitude illimitée en matière de tarification des services de TI et de SG-CT, dans le contexte de la segmentation du réseau principal, de l'accroissement des contrats et de la baisse de la capacité non souscrite, doit être remise en question. L'Office ordonne par conséquent à TransCanada de lui fournir, dans la demande visant l'approbation des droits exigibles après 2020, une justification relativement au maintien d'une latitude illimitée en matière de tarification des services de TI et de SG-CT, ainsi que des renseignements sur les contrats, les prévisions de débit et la capacité disponible selon le tronçon.

Décision

L'Office approuve le maintien, pour la période allant de 2018 à 2020, de la latitude dont jouit actuellement TransCanada en matière de tarification des services de TI et de SG-CT.

2.3 Coûts de transport par des tiers

Point de vue de TransCanada

TransCanada a affirmé que les coûts de transport par des tiers (« TPT ») pour 2018 avaient été dérivés à partir des hypothèses relatives aux contrats et aux droits, dont elle fait état dans son budget de 2018, et que ces coûts avaient été maintenus à 305,3 millions de dollars pour 2019 et 2020. La société a signalé que les coûts de TPT avaient augmenté en raison des nouveaux contrats découlant du service PFLD Dawn, lancé en novembre 2017, et que les variations du taux de change avaient entraîné une hausse de 5 millions de dollars par année, comparativement au montant indiqué dans le dépôt de conformité. Une réduction des droits négociés avec Great

Lakes Gas Transmission pour le transport de St. Clair à Emerson a fait reculer les coûts de TPT de 19 millions de dollars.

TransCanada a expliqué qu'elle concluait des accords de TPT pour s'éviter de construire des installations supplémentaires ou pour répondre de manière plus efficiente à ses besoins généraux, dans les cas où il est plus rentable de recourir aux services d'un tiers que d'exploiter ses propres installations. D'un point de vue temporel, ces accords peuvent se révéler avantageux et ils offrent une certaine souplesse pour gérer les risques au fil de l'évolution du marché.

Selon TransCanada, le partage actuel du débit 750 TJ/j-750 TJ/j entre les parcours sud et nord du service PFLD Dawn est optimal, parce qu'il génère le moins de coûts, offre la souplesse requise pour s'adapter aux circonstances changeantes du marché et confère une marge de manœuvre opérationnelle.

Point de vue des participants

Aucun participant n'a exprimé de préoccupation à l'égard des coûts du TPT.

Décision

L'Office juge que les accords de TPT décrits dans la demande de TransCanada sont raisonnables du fait qu'ils offrent des avantages sur les plans économique et temporel et qu'ils permettent à la société de répondre à ses besoins généraux.

2.4 Autres éléments des besoins en produits et de la base tarifaire

Point de vue de TransCanada

TransCanada a expliqué qu'elle avait actualisé certains éléments des besoins en produits et de la base tarifaire pour la période de 2018 à 2020 conformément à la méthode utilisée dans le dépôt de conformité et en fonction de son budget de 2018. Elle a ainsi relevé certains coûts pour tenir compte d'un facteur d'inflation annuel de 2 %, augmenté les taxes municipales 3 % et maintenu le TPT ainsi que les coûts liés à l'intégrité des pipelines et aux franchises d'assurance à leur niveau de 2018.

Point de vue des participants

Aucun participant n'a exprimé de préoccupation au sujet des autres éléments des besoins en produits et de la base tarifaire.

Décision

Exception faite des conclusions de l'Office relativement au CALT et au solde de celui-ci (section 2.1), l'Office juge raisonnables les éléments des besoins en produits

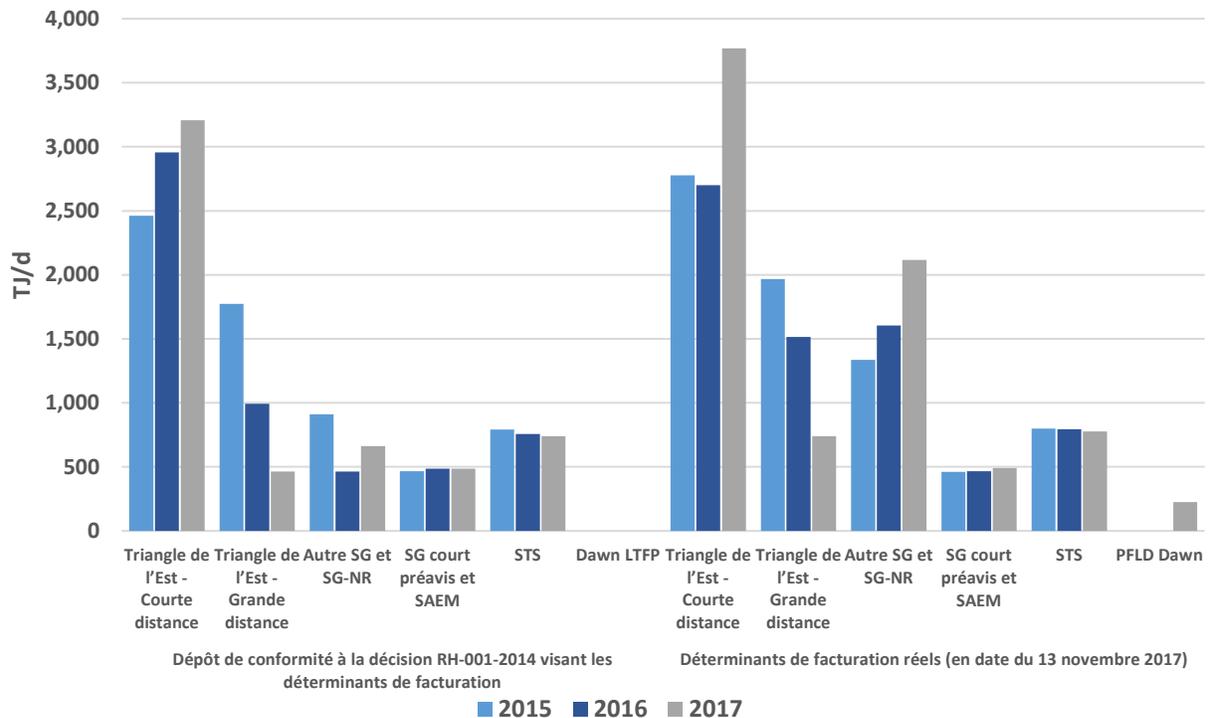
et de la base tarifaire pour la période de 2018 à 2020 qui sont décrits dans la demande.

2.5 Déterminants de facturation

Point de vue de TransCanada

TransCanada a plaidé que les déterminants de facturation pour la période de 2015 à 2017 s'étaient révélés supérieurs aux prévisions d'environ 28 %. La figure 2 fait état des déterminants de facturations prévus et réels pour la période.

Figure 2 – Déterminants de facturation relatifs au réseau principal de TransCanada, de 2015 à 2017)⁷



TransCanada a fait valoir que l'écart le plus important survenu pendant la période de 2015 à 2017 en ce qui concerne les déterminants de facturation avait été constaté au poste des autres contrats de SG et de SG-NR, qui comprennent les volumes acheminés d'Empress à Emerson 1 et 2. Les deux parcours comptent pour 68 % de l'écart, qui est en grande partie attribuable aux volumes souscrits en réaction à de courtes périodes de temps froid et à des retards liés aux infrastructures pipelinières (p. ex., les projets Rover et Nexus), afin de desservir temporairement certains marchés, notamment celui de Dawn.

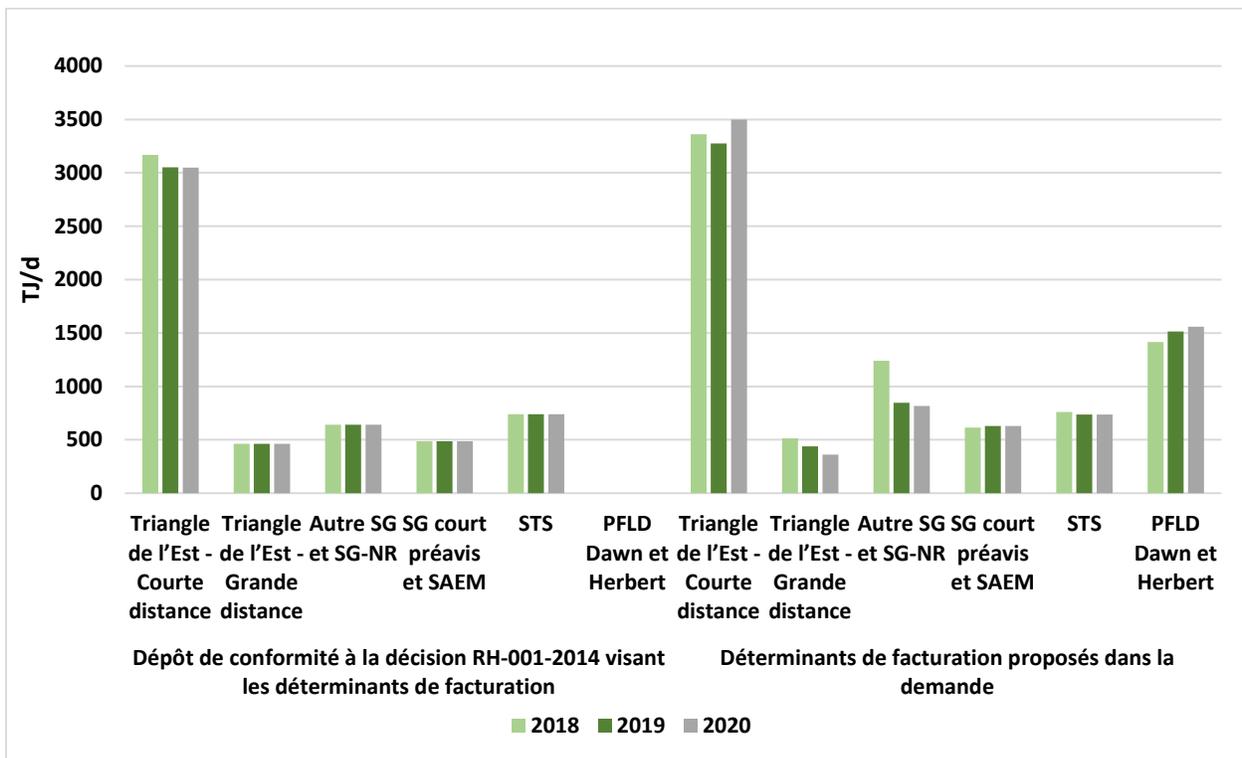
⁷ Diagramme provenant de la demande de TransCanada visant l'approbation des droits exigibles sur le réseau principal de 2018 à 2020, tableau 3.1 - *Billing Determinants (2015-2017)*, page. 29 sur 48 du PDF, pièce [A88754-2](#).

Les contrats de SG et de SG-NR vers le triangle de l'Est se sont également révélés supérieurs aux estimations, en raison, surtout, des volumes souscrits en réaction à ce qui suit :

- des retards dans le projet de raccordement King's North, qui ont repoussé la conversion des contrats de transport longue distance à des contrats courte distance;
- des retards dans le projet de pipeline Constitution, dans le nord-est des États-Unis, devant déplacer la demande au point d'exportation Iroquois;
- l'annulation du projet Tennessee Northeast Energy Direct, devant lui aussi déplacer les exportations vers le nord-est des États-Unis;
- la baisse des importations de gaz naturel liquéfié à Canaport et des volumes de gaz des Maritimes, qui s'est traduite par des exportations supplémentaires supérieures aux prévisions par l'intermédiaire d'East Hereford.

TransCanada a actualisé les déterminants de facturation du transport garanti, visant notamment les services PFLD Dawn et PFLD Herbert, pour 2018, 2019 et 2020, en fonction des valeurs indiquées dans le dépôt de conformité. La figure 3 fait état des déterminants de facturations prévus pour la période.

Figure 3 – Déterminants de facturation relatifs au réseau principal de TranaCanada, de 2018 à 2020 ⁸



⁸ Diagramme provenant de la demande de TransCanada visant l'approbation des droits exigibles sur le réseau principal de 2018 à 2020, tableau 3.2 - *Billing Determinants (2018-2020)*, page 30 sur 48 du PDF, pièce [A88754-2](#).

TransCanada a affirmé que selon les prévisions actuelles, les déterminants de facturation actualisés pour la période de 2018 à 2020 sont maintenant plus élevés que ceux indiqués dans le dépôt de conformité, principalement du fait du service PFLD Dawn. À l'instar des écarts constatés pendant la période de 2015 à 2017 d'ailleurs, les écarts les plus importants prévus au cours de la période de 2018 à 2020 sont liés aux autres contrats de SG et de SG-NR. La majeure partie de l'accroissement serait vraisemblablement constatée en 2018 et coïnciderait avec une période de retards continus associés aux projets Rover et Nexus. Après 2018, les prévisions relatives aux déterminants de facturation devraient correspondre davantage à celles du dépôt de conformité.

Les déterminants de facturation des services à courte distance SG et SG-NR vers le triangle de l'Est sont également plus élevés pour la période que ce qui a été indiqué dans le dépôt de conformité, écart qui s'explique par une hausse des volumes contractuels reçus à Niagara Falls et Chippawa.

Les déterminants de facturation des services à longue distance SG et SG-NR vers le triangle de l'Est devraient être d'environ 5 % inférieurs aux prévisions contenues dans le dépôt de conformité, parce que les expéditeurs souscrivent de plus en plus de contrats sur de courtes distances.

TransCanada a souligné que toutes les sociétés de distribution locale de l'Est avaient souscrit des contrats à grande distance, qu'elles maintiendraient vraisemblablement, à hauteur des engagements indiqués dans le règlement ou supérieurs à ceux-ci.

TransCanada a précisé que selon elle, l'écart entre les déterminants de facturation prévus et les contrats conclus devrait se poursuivre de 2018 à 2020 pour s'établir à respectivement 74 TJ/j, 335 TJ/j et 811 TJ/j.

Point de vue des participants

Centra

Centra a affirmé que les prévisions de TransCanada relativement aux déterminants de facturation étaient prudentes et que les contrats connus de SG et de SG-NR visant le réseau principal de l'Ouest dépassaient déjà les prévisions de TransCanada à ce sujet pour la période de 2018 à 2020.

Réplique de TransCanada

TransCanada a répliqué qu'aucun élément de preuve ou lettre de commentaires n'avait été déposé devant l'Office pour mettre en doute ses prévisions relativement aux déterminants de facturation des services sur le réseau principal, sur lesquelles Centra et l'ACPP avaient d'ailleurs fondé leur proposition respective.

TransCanada a précisé que les observations de Centra au sujet des déterminants de facturation étaient inexactes, car elles ne tiennent pas compte du lien avec les produits extensibles. Dans une analyse, la société a comparé les déterminants de facturation et les produits extensibles liés au réseau principal de l'Ouest aux déterminants de facturation liés à ce tronçon qui étaient connus en date du 31 août 2018. Elle a indiqué qu'à l'exception de 2018, les déterminants de facturation relatifs aux contrats connus pour la période de trois ans présentaient encore des manques à gagner pour réaliser les produits prévus à l'égard du réseau principal. Exprimés en termes d'énergie-distance, les déterminants de facturation sont inférieurs de 331 212 PJ-km aux prévisions de 1 408 287 PJ-km, soit environ 24 % de moins que les valeurs indiquées dans la demande. Selon elle, cela démontre que ses prévisions relatives aux déterminants de facturation ne sont pas aussi prudentes que le laisse entendre Centra.

Décision

L'Office juge raisonnables les prévisions relatives aux déterminants de facturation indiquées dans la demande de TransCanada, de même que le rapport entre ces déterminants et les produits extensibles.

2.6 Produits divers discrétionnaires

Point de vue de TransCanada

TransCanada a présenté des prévisions relatives aux produits divers discrétionnaires pour la période de 2018 à 2020 qui sont inférieures à celles dont fait état le dépôt de conformité. Selon ce dernier, les produits divers discrétionnaires devraient atteindre 60 millions de dollars pour chaque année de la période, alors que dans la demande, ils ont été actualisés à 32 millions de dollars pour 2018 et à 25 millions de dollars pour 2019 et 2020.

TransCanada a expliqué que ses prévisions relatives aux produits divers discrétionnaires tenaient compte de la tendance continue à l'accroissement des contrats de SG visant le réseau principal depuis la décision RH-003-2011. Les prévisions visant les déterminants de facturation à la hausse tiennent aussi compte de cette tendance. Parce que les expéditeurs du réseau principal ont de plus en plus recours aux contrats de SG pour répondre à leurs besoins, le recours aux services discrétionnaires, et les produits qui en sont tirés, devrait baisser et la majorité des produits divers discrétionnaires devrait provenir de l'utilisation des caractéristiques de détournement associées au SG.

TransCanada a dit s'attendre à une diminution des contrats à Emerson, en raison des pressions concurrentielles exercées par le gaz des Appalaches, dont le gaz devant être transporté par les projets Rover et Nexus. Vu l'importance de la conversion des contrats à grande distance en contrats à courte distance, il est prévu que les détournements se produiront davantage du côté des contrats à courte distance qu'au cours de la période précédente, ce qui devrait générer moins de produits discrétionnaires. Enfin, compte tenu de l'augmentation des déterminants de facturation du transport garanti, en particulier dans le triangle de l'Est, TransCanada a précisé que la capacité totale disponible pour les services discrétionnaires serait moindre.

Point de vue des participants

Aucun participant n'a exprimé de préoccupation au sujet des prévisions de TransCanada relativement aux produits divers discrétionnaires.

Décision

L'Office juge raisonnables les prévisions relatives aux produits divers discrétionnaires qui sont indiquées dans la demande de TransCanada.

2.7 Amortissement

Point de vue de TransCanada

TransCanada a soutenu que les changements qu'elle propose d'apporter aux taux d'amortissement se traduiront par une hausse de la dotation aux amortissements de respectivement 110,4 millions de dollars, 105,7 millions de dollars et 113,3 millions de dollars pour 2018, 2019 et 2020. La société a expliqué que la dotation aux amortissements était supérieure à ce qui était indiqué dans le dépôt de conformité, du fait de l'augmentation des taux d'amortissement et de l'acquisition d'immobilisations.

La pièce n° 5 jointe à la demande fait état des taux d'amortissement proposés, selon la classe d'actif et le tronçon. Ces taux, qui se situent dans la fourchette de taux sur laquelle prend appui une étude de l'amortissement⁹ préparée en 2017 par la société Concentric Advisors, ULC (« Concentric Advisors »), tiennent compte d'une étude du débit du réseau principal faisant partie de la demande. La dernière étude approfondie de l'amortissement présentée à l'Office par TransCanada l'a été dans le cadre de l'instance RH-003-2011. L'Office l'avait admise en preuve.

Tronçon des Prairies

Au sujet du tronçon des Prairies, TransCanada a affirmé que la fourchette de débits prévus était aujourd'hui inférieure à ce qu'elle était en 2011, ce qui prouvait la nécessité d'utiliser un HPE plus court, tout particulièrement en ce qui concerne les installations de compression.

TransCanada a fourni l'HPE implicite pour le tronçon des Prairies compte tenu des taux d'amortissement proposés : 2023 pour les structures de compression, 2031 pour les structures de comptage et de régulation, 2032 pour les structures principales, 2022 pour le matériel de compression et 2031 pour le matériel de comptage et de régulation. À l'heure actuelle, l'HPE pour les classes d'actif du tronçon des Prairies est 2036.

⁹ Concentric Advisors ULC, *2017 Depreciation Study, TransCanada PipeLines Limited, Canadian Mainline*, novembre 2017, ([A99865-8](#)).

Triangle de l'Est et canalisation du Nord de l'Ontario

TransCanada a proposé d'utiliser l'HPE approuvé dans la décision RH-003-2011 pour le triangle de l'Est, soit 2050. La société a également proposé d'utiliser l'HPE approuvé dans la décision RH-003-2011 pour la canalisation du Nord l'Ontario, soit 2020.

Point de vue des participants

EPAC

L'EPAC a déclaré que l'explication de TransCanada ne l'avait pas convaincue de la nécessité de faire un rajustement pour le tronçon des Prairies, puisque ce rajustement ne semblait pas être appuyé par le comportement des expéditeurs qui ont pris des engagements supplémentaires de livraison au point East Gate de NOVA Gas Transmission Limited (« NGTL ») lors des récents appels de soumissions.

Réplique de TransCanada

TransCanada a répliqué qu'elle avait étudié le facteur sur lequel l'EPAC fondait sa préoccupation et qu'elle en avait tenu compte pour déterminer les taux d'amortissement proposés. La société a expliqué que l'HPE visant le réseau principal s'appuyait sur les facteurs indiqués à la section 3.2 de l'étude de l'amortissement préparée en 2017 et sur le lien de chacun avec les divers tronçons du réseau principal. L'évaluation globale tient compte des prévisions de débit relatives au réseau de NGTL et de leur incidence sur ces facteurs (p. ex., la disponibilité matérielle de l'approvisionnement).

Décision

L'Office approuve les taux d'amortissement qui sont indiqués dans la demande de TransCanada. Il signale que ces taux se situent dans la fourchette sur laquelle prend appui une étude de l'amortissement préparée en 2017 par Concentric Advisors et qu'ils tiennent compte d'une étude du débit du réseau principal.

2.8 Répartition des produits nets tirés du service PFLD Dawn

Point de vue de TransCanada

TransCanada a précisé que les produits nets tirés du service PFLD Dawn seraient répartis entre les tronçons en fonction de la distance pondérée des parcours dans chaque segment. Étant donné qu'une moitié du volume de 1 500 TJ/j du service PFLD Dawn sera acheminée par la route du nord et l'autre, par la route du sud, les produits nets tirés du PFLD Dawn seront répartis comme suit : 9,64 % au triangle de l'Est, 53,72 % à la canalisation du Nord de l'Ontario et 36,64 % au tronçon des Prairies.

Les produits nets tirés du PFLD Dawn (soit les produits, moins le supplément perçu au titre de la cessation d'exploitation et certains coûts) atteindront un total respectif de 240 millions de dollars, 246 millions de dollars et 249 millions de dollars pour 2018, 2019 et 2020. TransCanada a déclaré que si l'on faisait abstraction des produits nets tirés du PFLD Dawn, il faudrait relever d'environ 16 % le montant des besoins en produits utilisés pour déterminer les droits exigibles sur le réseau principal de 2018 à 2020.

Point de vue des participants

Centra

Centra a souligné que la répartition des produits nets tirés du service PFLD Dawn pourrait par ailleurs se faire au moyen d'un calcul en trois étapes, au lieu de constituer l'étape préliminaire de la méthode actuelle, comme le propose TransCanada. La société a ajouté que ni le règlement initial ni la décision RH-001-2014 ne comportait de lignes directrices sur la manière de répartir les produits tirés des services dont les droits sont établis en fonction du marché ou sur la manière dont ces produits s'inscrivaient dans la méthode en trois étapes. Par conséquent, a-t-elle affirmé, TransCanada aurait dû tenir une consultation véritable afin de recueillir les commentaires de toutes les parties intéressées à ce sujet. Centra a recommandé à l'Office, vu l'absence de tels commentaires, de ne pas modifier la répartition proposée dans la demande pour les produits nets du service PFLD Dawn.

Décision

L'Office estime raisonnable la méthode proposée pour la répartition des produits nets tirés du service PFLD Dawn, soit une répartition entre les tronçons en fonction de la distance pondérée des parcours dans chaque segment, telle qu'elle est décrite dans la demande de TransCanada. Il prend acte du fait que Centra ne lui a pas recommandé de la modifier.

2.9 Définition des termes *produits nets* et *produits extensibles*

Point de vue de TransCanada

TransCanada a affirmé que des changements devaient être apportés à la méthode de rajustement des produits nets aux fins du mécanisme incitatif de partage qui est décrite dans l'entente de règlement approuvée par la décision RH-001-2014. Au nombre de ces changements se trouve le rajustement des produits extensibles, tel qu'il est défini à la section 1.1 (kkk) du règlement, qui a été mis à jour conformément à la clause 2.5 de l'entente supplémentaire. Le rajustement des produits extensibles vise à pallier l'incertitude des livraisons à des points donnés du réseau principal et, par conséquent, des produits réalisés. Dans l'entente de règlement, l'incertitude est liée aux livraisons aux points Iroquois et East Hereford en 2016. Au moment où les déterminants de facturation et les produits ont été actualisés dans le dépôt de conformité, des produits suffisants avaient déjà été réalisés, si bien qu'il n'a pas été nécessaire de recourir au mécanisme relatif aux produits extensibles pour l'année 2016. En ce qui concerne la période de 2018 à 2020,

l'incertitude est plutôt liée au produits du SG et du SG-NR d'Empress à Emerson 1 et 2. La méthode utilisée pour calculer le rajustement des produits extensibles a également changé :

[*Traduction libre*] Le mécanisme relatif au rajustement des produits extensibles ne vise que les produits tirés du SG et du SG-NR d'Empress à Emerson 1 et 2 (les « produits Emerson »). Tous les autres produits et écarts des coûts seront inclus dans les produits nets, sans égard à la proportion des produits nets qui est attribuable aux produits Emerson.

TransCanada a fait un exposé sur l'inclusion, chaque année, des prévisions relatives aux volumes des déterminants de facturation et aux produits visant Emerson qui dépassent de loin les volumes et produits qui sont réellement attendus d'Emerson. La société a donné quelques exemples pour illustrer le rajustement des produits extensibles, des produits nets et de l'incitatif associé à des contrats de montants différents visant Emerson.

Point de vue des participants

Aucun des participants n'a exprimé de préoccupation au sujet de la définition des termes *produits nets* et *produits extensibles*.

Décision

L'Office approuve la définition donnée dans la demande de TransCanada aux termes *produits nets* et *produits extensibles* relativement au mécanisme incitatif de partage.

3. Disposition

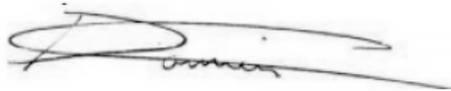
Ce qui précède et l'ordonnance TG-011-2018 constituent les motifs de décision de l'Office relativement à la demande examinée dans le cadre de l'instance RH-001-2018.



R. George
Membre présidant l'audience



J. Gauthier
Membre



D. Côté
Membre

Pièces Jointes

Calgary (Alberta)
Décembre 2018