



\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## **Office national de l'énergie**

---

### **Motifs de décision**

relativement à

### **Trans Mountain Pipe Line Company**

Demande du 30 septembre 1993 concernant de nouveaux droits en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993 et 1<sup>er</sup> janvier 1994

**RH-3-93**

**Mars 1994**

© Minister of Public Works and Government Services  
Canada 1994

Cat. No. NE22-1/1994-3E  
ISBN 0-662-22199-0

This report is published separately in both official  
languages.

**Copies are available on request from:**

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

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

Library  
Ground Floor

Printed in Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services  
gouvernementaux Canada 1994

N° de cat. NE22 -1/1994-3F  
ISBN 0-662-99946-0

Ce rapport est publié séparément dans les deux  
langues officielles.

**Exemplaires disponibles sur demande auprès du:**

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

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

Bibliothèque  
Rez-de-chaussée

Imprimé au Canada

## Table des matières

<b>Liste des tableaux</b> .....	iii
<b>Liste des annexes</b> .....	iii
<b>Exposés et comparutions</b> .....	iv
<b>Abréviations</b> .....	v
<b>Aperçu</b> .....	vi
<b>1. Historique et demande</b> .....	1
<b>2. Besoins en revenus</b> .....	3
<b>3. Base tarifaire et amortissement</b> .....	5
3.1 Nouvelles installations et réformes en 1993 et 1994 .....	6
3.2 Fonds de roulement en espèces .....	6
3.3 Mécanisme de rajustement du poste des installations en service nettes .....	7
3.4 Dépenses d'amortissements .....	8
3.5 Divers .....	9
3.5.1 Programme d'intégrité pipelinière .....	9
3.5.2 Autres questions liées aux projets d'immobilisation .....	10
<b>4. Coûts d'exploitation</b> .....	12
4.1 Traitements, salaires et avantages sociaux des employés .....	12
4.1.1 Nombres d'années-personnes .....	12
4.1.2 Augmentation annuelle des traitements et salaires .....	12
4.1.3 Avantages sociaux des employés .....	13
4.2 Autres frais .....	13
4.3 Imputation des coûts aux activités non réglementées .....	14
<b>5. Impôt sur le revenu</b> .....	16
5.1 Impôt normalisé contre impôt exigible .....	16
5.2 Provision pour l'impôt sur le revenu pour 1993 et 1994 .....	18
<b>6. Structure et coût du capital</b> .....	21
6.1 Ratio du capital-actions ordinaire .....	22
6.2 Taux de rendement du capital-actions ordinaire .....	27
6.3 Dette consolidée .....	32
6.4 Dette non consolidée .....	33
6.5 Taux de rendement de la base tarifaire .....	34

<b>7. Conception des droits et questions tarifaires</b> .....	36
7.1 La prévision du débit .....	36
7.1.1 Méthode d'établissement des prévisions .....	36
7.1.2 Prévisions relative aux débits de 1993 et 1994 .....	37
7.1.3 Compte de report associé au débit destiné à l'exportation .....	38
7.2 Installations pour le pétrole raffiné .....	40
7.3 Crédits de mise en réservoir .....	43
7.4 Stock de fonctionnement de l'oléoduc .....	46
7.5 Méthode de remboursement des droits provisoires .....	47
7.6 Révision des tarifs .....	49
<b>8. Droits provisoires et définitifs</b> .....	50
<b>9. Dépôts subséquants de Trans Mountain</b> .....	51
<b>10. Dispositif</b> .....	52

## Liste des tableaux

2-1	Besoins en revenus de transport pour l'année d'essai 1993	3
2-2	Besoins en revenus de transport pour l'année d'essai 1994	4
3-1	Base tarifaire demandée et approuvée pour 1993	5
3-2	Base tarifaire demandée et approuvée pour 1994	5
5-1	Provision pour impôt du service public pour l'année d'essai 1993	19
5-2	Provision pour impôt du service public pour l'année d'essai 1994	20
6-1	Structure présumée du capital et taux de rendement demandés pour l'année d'essai 1993	21
6-2	Structure présumée du capital et taux de rendement demandés pour l'année d'essai 1994	22
6-3	Structure présumée du capital et taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1993	35
6-4	Structure présumée du capital et taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1994	35
7-1	Livraisons durant les années d'essai 1993 et 1994	38

## Liste des annexes

I	Décision de l'ONÉ en date du 7 février 1994	53
II	Ordonnance TOI-5-92	62
III	Liste des questions	65

## Exposés et comparutions

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

RELATIVEMENT À une demande, en date du 30 septembre, de la Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. de délivrance de certaines ordonnances relatives aux droits, en vertu de l'article 19(2) et de la Partie IV de la Loi;

RELATIVEMENT À l'ordonnance d'audience RH-3-93 de l'Office national de l'énergie;

ENTENDUE à Vancouver (Colombie-Britannique) les 29 et 30 novembre 1993 et les 1, 2, 3, 6, 7 et 8 décembre 1993, ainsi qu'à Calgary (Alberta) les 15 et 16 décembre 1993.

DEVANT:

A. Côté-Verhaaf	Membre président
R. Illing	Membre
R.L. Andrew, C.R.	Membre

COMPARUTIONS:

C.B. Johnson M.W.P. Boyle J. Fingarson	Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.
L.G. Keough	Association canadienne des producteurs de pétroliers
C.W. Sanderson C.A. Ferris	Chevron Canada Limited
D. Davies	Compagnie pétrolières Impériale Ltée et Petro-Canada Inc. et Pétroles Shell Limitée
W.M. Moreland	Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta
J. Hanebury	Office national de l'énergie

## Abréviations

ACCP	l'Association canadienne des producteurs de pétroliers
CCPA	commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta
Chevron	Chevron Canada Limited
la demande	demande de Classe 3 portant sur les droits de 1993 et 1994, en date le 30 septembre 1993
DG	directeur général
EMT	Éther méthyl-tertiobutylique
FMA	flux monétaire actualisé
ICCA	Institut canadien de comptables agréés
IESN	installations en service nettes
Impériale	Compagnie pétrolière Impériale Limitée
IPL	Interprovincial Pipe Lines Inc.
la Loi	la Loi sur l'Office national de l'énergie
m <sup>3</sup>	mètre(s) cube(s)
Office, ONÉ	Office national de l'énergie
Petro-Canada	Petro-Canada Inc.
PFUDC	provision pour fonds utilisés durant la construction
Shell	Pétroles Shell Limitée
Trans Mountain ou la société	Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.

## Aperçu

(Remarque : le présent aperçu n'est donné que pour la commodité du lecteur et ne fait pas partie de ces Motifs de décision. Pour les détails, le lecteur est prié de se reporter aux articles pertinents des Motifs de décision).

### Droits et besoins en revenus

- L'Office a approuvé, pour l'année 1993, des droits définitifs qui sont de 11,8 pour cent inférieurs aux droits approuvés pour 1992, et pour l'année 1994, des droits qui sont de 5,3 pour cent supérieurs à ceux de 1993, en se basant sur le transport de pétrole brut léger d'Edmonton à Burnaby.
- L'Office a approuvé des besoins en revenus de 84,0 millions de dollars pour 1993 et de 91,3 millions de dollars pour 1994, qui, respectivement, sont 8,3 millions de dollars et 8,5 millions de dollars de moins que les montants demandés.

### Base tarifaire et amortissement

- Pour 1994, l'Office a enlevé 10,4 millions de dollars du poste des installations en service les coûts des projets refusés ou non approuvés en vertu de la Partie III de la Loi sur l'Office de l'énergie au 1<sup>er</sup> février 1994, y compris ceux de la deuxième phase du projet d'expansion qui est devant l'Office présentement. Si l'Office approuve la demande concernant l'expansion, la société devra déposer des droits révisés qui reflètent les effets de cette approbation.
- L'Office a demandé à Trans Mountain d'effectuer une étude d'amortissement et d'en déposer les résultats au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 1995.

### Coûts d'exploitation

- L'Office a rejeté les coûts d'exploitation et d'entretien relatifs à la deuxième phase du projet d'expansion et 50 pour cent de l'indemnité de séparation versée à l'ancien DG de Trans Mountain.

### Impôt sur le revenu

- Lorsqu'on calcule la provision pour impôt sur le revenu, l'Office demande que l'on passe, dès 1993, de la base de l'impôt normalisé à celle de l'impôt exigible. Aucun prélèvement ne serait effectué sur l'accumulation des impôts reportés pour l'instant.

### Structure du capital

- L'Office a permis à la société de conserver un ratio présumé du capital-actions ordinaire de 47,5 pour cent.
- La dette consolidée est fixée, pour 1993, à 50 pour cent de la structure totale du capital. Pour 1994, la dette consolidée maximum autorisée s'élèvera à 96,8 millions de dollars, ou, à 48,76 pour cent de la structure totale du capital. L'Office a fixé la dette non consolidée à 2,5 pour cent de la structure totale du capital pour 1993 et 3,74 pour cent pour 1994.

### **Taux de rendement du capital-actions ordinaire**

- Pour 1993, l'Office a approuvé un taux de rendement globale sur la base tarifaire de 10,96 pour cent et, pour 1994, de 10,83 pour cent.
- En ce qui concerne 1993, le taux de rendement du capital-actions ordinaire est fixé à 11,5 pour cent et à 11,25 pour cent pour 1994.
- Pour 1993, l'Office a autorisé un taux du coût de la dette consolidée de 10,57 pour cent, et pour 1994 de 10,62 pour cent. Le taux du coût de la portion non consolidée de la dette pour 1993 sera de 8,5 pour cent et de 8,25 pour cent pour 1994.

### **Conceptions des droits et questions tarifaires**

- En ce qui concerne les installations de pétrole raffiné, le coût de la soupape de décharge de Burnaby et de la tuyauterie connexe seront perçus sous forme de droits payés par Petro-Canada à qui ces installations sont consacrées. Les coûts du réservoir tampon de Burnaby seront recouverts à par un droit calculé sur une base volumétrique et exigé de tous les expéditeurs de pétrole raffiné. Les coûts du réservoir tampon et de son revêtement intérieur spécial - indispensable, représentent 1/22 des besoins en revenus du stockage de livraison. Le reste du coût des installations sera intégré dans la base tarifaire.
- La méthode existante d'attribution de crédits de mise en réservoir sera utilisée pour 1993 et 1994. Il a été demandé à Trans Mountain d'effectuer, 6 mois après l'approbation par l'Office des conditions de référence, qui sont attendues le 15 avril 1994 au plus tard, une étude indépendante portant sur l'utilisation du stockage et les crédits à présenter à l'Office.

## Chapitre 1

# Historique et demande

---

La Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. («Trans Mountain » ou «la société») est propriétaire et exploitateur d'un oléoduc qui assure le transport du pétrole à partir des points de réception, en Alberta et en Colombie-Britannique («C.-B.»), aux points de livraison en Colombie-Britannique, principalement, des raffineries et des terminaux de commercialisation de la région de Vancouver. D'autres points de livraison sont situés au terminal maritime de Westridge, à l'extrémité ouest de l'oléoduc, ainsi qu'au point de connexion, à la frontière internationale, avec le réseau appartenant à Trans Mountain Oil Pipe Line Corporation, filiale à part entière de la société et exploité par celle-ci, qui peut livrer le pétrole canadien à quatre raffineries de l'État de Washington. L'oléoduc est utilisé pour les livraisons régulières de pétrole partiellement raffiné de Edmonton à Burnaby et pour les livraisons de pétrole raffiné de Edmonton à Kamloops et Burnaby.

Le 16 septembre 1992, la société a déposé une demande (la «demande de classe 2 de 1992») d'approbation de nouveaux droits devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Cette demande avait été préparée conformément aux procédures établies par l'ordonnance TO-3-92. Par son ordonnance TOI-5-92 (voir Annexe II), datée du 17 décembre 1992, l'Office a autorisé l'application intérimaire des droits faisant l'objet de la demande de classe 2 de 1992, sujets à recouvrement ou à remboursement, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Le 13 janvier 1993, l'Association canadienne des producteurs de pétroliers («ACPP») a déposé une plainte concernant le niveau des droits proposé par la société pour 1993 et demandant à l'Office de traiter la demande de classe 2 de 1992 comme une demande de classe 3. L'Office a rejeté la demande de l'ACPP dans sa lettre datée du 1<sup>er</sup> mars 1993, mais a décidé de faire ajouter à la demande de classe 2 de 1992 certaines questions relatives à la conception des droits. Dans sa lettre datée du 5 mars 1993, l'Office a déclaré que la méthode de conception des droits proposée par la société pour le transport du pétrole raffiné de Edmonton à Burnaby correspondait aux décisions antérieures de l'Office et qu'elle était dès lors acceptable.

Le 22 mars 1993, l'ACPP a demandé à l'Office de reconsidérer ses décisions du 1<sup>er</sup> et du 5 mars 1993. Le 30 mars 1993, l'Office a décidé de suspendre les procédures concernant la demande de classe 2 de 1992 pour pouvoir étudier la demande de révision de l'ACPP. Le 16 juillet 1993, l'Office a demandé à la société de déposer à nouveau la demande de classe 2 de 1992, mais comme une demande de classe 3, et d'inclure sa prévision du débit, des coûts de service et de la base tarifaire pour 1994, ainsi qu'une preuve du taux de rendement approprié du capital-actions ordinaire. Conformément à la demande de l'Office et aux exigences de l'ordonnance d'audience RH-3-93, le 30 septembre 1993, Trans Mountain a déposé une demande de classe 3 portant sur les droits de 1993 et de 1994 («la demande»). Cette demande remplace la demande de classe 2 de 1992 de la société en ce qui concerne les droits pour 1993. Toutefois, le dossier de la demande de classe 2 de 1992 a été incorporé à celui de la présente audience. La demande de droits, préparée par la société pour le 30 septembre, repose sur l'hypothèse que certaines installations d'expansion, appelées «la deuxième phase du projet d'expansion» (voir ci-dessous) par la société, seront approuvées par l'Office.

Le 29 octobre 1993, Trans Mountain a déposé, en vertu de l'article 58, une demande d'augmentation de capacité du réseau pour répondre aux besoins des exportations potentielles vers l'État de Washington («la deuxième phase du projet d'expansion ou de prolongement»). Dans une lettre datée du 15 novembre 1993, Chevron Canada Limited («Chevron») a demandé certaines explications sur les questions liées à la deuxième phase du projet d'expansion qui seraient abordées par l'Office au cours de l'audience RH-3-93. Dans sa réponse, datée du 19 novembre 1993, Trans Mountain a indiqué qu'à sa connaissance seules les questions de la Partie IV relatives à ces installations - y compris les prévisions d'augmentation de la base tarifaire et du débit - seraient examinées au cours de l'audience RH-3-93 sur les droits. Avant l'ouverture de cette audience, l'Office a indiqué que cette demande, en vertu de l'article 58, serait traitée lors d'une audience distincte et il a demandé aux parties d'exposer leurs préoccupations liées à ces installations à cette occasion.

L'audience s'est déroulée pendant 10 jours, à Vancouver, du 29 novembre au 8 décembre 1993, et ensuite à Calgary, où la plaidoirie finale a été entendue les 15 et 16 décembre 1993. Au cours de l'audience, Trans Mountain a demandé à l'Office de rendre sa décision assez tôt pour que la société puisse préparer le rapport annuel pour 1993 qu'elle compte présenter à l'assemblée des actionnaires. L'Office a rendu sa décision le 7 février, avant la publication des présents Motifs de décision (voir annexe I).

## Chapitre 2

# Besoins en revenus

---

Les tableaux 2-1 et 2-2 récapitulent respectivement les besoins en revenus demandés et approuvés pour 1993 et 1994, ainsi que les rajustements apportés par l'Office. Les rajustements reflètent les décisions de l'Office concernant les coûts de service, l'impôt sur le revenu, la base tarifaire et le rendement sur la base tarifaire, qui sont examinés dans les prochains chapitres. Les besoins en revenus de Trans Mountain qui ont été approuvés s'élèvent à 84,0 millions de dollars pour 1993 et 91,3 millions de dollars pour 1994.

**Tableau 2-1**  
**Besoins en revenus de transport**  
**pour l'année d'essai 1993**  
**(en milliers de dollars)**

	<u>D'après la</u> <u>demande</u> <u>révisée</u>	<u>Rajustement</u> <u>par l'ONÉ</u>	<u>Montant</u> <u>approuvé par</u> <u>l'ONÉ</u>
Frais d'exploitation	49 267	(83)	49 184
Autres revenus	(190)		(190)
Recouvrement des coûts de l'ONÉ	850		850
Dépréciation des installations et amortissement	10 168		10 168
Amortissement des autres postes reportés:			
Coût des stocks	378		378
Amortissement des frais d'audience	419		419
Provision pour l'impôt sur le revenu et l'impôt des grandes corporations	10 065	(7 078)	2 987
Rendement sur la base tarifaire	<u>21 305</u>	<u>(1 136)</u>	<u>20 169</u>
Besoins en revenus de transport	<u>92 262</u>	<u>(8 297)</u>	<u>83 965</u>

**Tableau 2-2**  
**Besoins en revenus de transport**  
**pour l'année d'essai 1994**  
**(en milliers de dollars)**

	<u>D'après la</u> <u>demande</u> <u>révisée</u>	<u>Rajustement</u> <u>par l'ONÉ</u>	<u>Montant</u> <u>approuvé par</u> <u>l'ONÉ</u>
Frais d'exploitation	53 392	738	54 130
Autres revenus	(190)		(190)
Recouvrement des coûts de l'ONÉ	600		600
Dépréciation des installations et amortissement	11 174	(690)	10 484
Amortissement des autres postes reportés:			
Coût des stocks	0		0
Amortissement des frais d'audience	269		269
Provision pour l'impôt sur le revenu et l'impôt des grandes corporations	11 085	(6 564)	4 521
Rendement sur la base tarifaire	<u>23 431</u>	<u>(1 954)</u>	<u>21 477</u>
Besoins en revenus de transport	<u>99 761</u>	<u>(8 470)</u>	<u>91 291</u>

## Chapitre 3

# Base tarifaire et amortissement

---

Les tableaux 3-1 et 3-2 récapitulent les bases de taux demandées par Trans Mountain et approuvées pour 1993 et 1994.

**Tableau 3-1**  
**Base tarifaire demandée et approuvée pour 1993**  
(en milliers de dollars)

	<u>D'après la</u> <u>demande</u>	<u>Rajustement</u> <u>par l'ONÉ</u>	<u>Montant</u> <u>approuvé par</u> <u>l'ONÉ</u>
Coût initial moyen des installations en service	346 995		346 995
Amortissement moyen cumulé des installations en service	(145 476)		(145 476)
Impôt sur le revenu reporté, au 1 <sup>er</sup> janvier 1993	(23 617)		(23 617)
Besoins en fonds de roulement	<u>6 280</u>	<u>(161)</u>	<u>6 119</u>
Base tarifaire	<u>184 182</u>	<u>(161)</u>	<u>184 021</u>

**Tableau 3-2**  
**Base tarifaire demandée et approuvée pour 1994**  
(en milliers de dollars)

	<u>D'après la</u> <u>demande</u>	<u>Rajustement</u> <u>par l'ONÉ</u>	<u>Montant</u> <u>approuvé par</u> <u>l'ONÉ</u>
Coût initial moyen des installations en service	379 423	(10 377)	369 046
Amortissement moyen cumulé des installations en service	(153 519)	(132)	(153 651)
Impôt sur le revenu reporté, au 1 <sup>er</sup> janvier 1993	(23 617)		(23 617)
Besoins en fonds de roulement	<u>6 581</u>	<u>(50)</u>	<u>6 531</u>
Base tarifaire	<u>208 868</u>	<u>(10 559)</u>	<u>198 309</u>

### 3.1 3.1 Nouvelles installations et réformes en 1993 et 1994

Pour 1993, Trans Mountain a estimé que les additions à la base tarifaire seraient de l'ordre de 39,2 millions de dollars. Cela comprend 15,7 millions de dollars en additions et reports ordinaires, et 23,5 millions de dollars en installations pour le pétrole raffiné. Les réformes, en 1993, sont estimées à 3,2 millions de dollars.

Pour 1994, Trans Mountain a prévu des additions à la base tarifaire de 42,8 millions de dollars. Cela comprend 17 millions de dollars en additions et reports ordinaires, et 25,8 millions de dollars pour la deuxième phase du projet d'expansion. Les réformes, en 1994, sont estimées à 1,3 million de dollars.

Trans Mountain a relevé 27 projets de 250 000 \$ ou plus, terminés en 1993, dont le coût était supérieur ou inférieur de plus de 10 pour cent aux prévisions. Les dépassements ont atteint 1 793 670 \$ et les sous-estimations 5 570 727 \$, le résultat net pour 1993 donnant un coût inférieur de 3 777 057 \$ aux prévisions.

L'ACPP s'est interrogée sur le traitement comptable des réformes par Trans Mountain. Trans Mountain a déclaré que la société applique le *Règlement de normalisation de la comptabilité des oléoducs* et, en particulier, les articles 36 à 40.

#### *Opinion de l'Office*

L'Office est d'avis que, pour la détermination des droits, le poste des installations en service doit comprendre les sommes prévues pour des projets qui ont été approuvés par l'Office en vertu de la Partie III de la Loi sur l'Office de l'énergie au moment où l'Office rend sa décision au cours de la présente audience. Pour 1994, la deuxième phase du projet d'expansion, d'une valeur de 25,8 millions de dollars, ainsi que son projet de dépenses ordinaires en capital, d'une valeur de 12,5 millions de dollars, n'ont pas été approuvés par l'Office avant le 1<sup>er</sup> février 1994 et, par conséquent, ils doivent être retirés de la base tarifaire demandée pour 1994.

#### **Décision**

**L'Office enjoint Trans Mountain de soustraire du montant des installations en service les sommes prévues pour les projets qui avaient été rejetés ou qui n'avaient pas été approuvés par l'Office en vertu de la Partie III de la Loi sur l'ONÉ au 1<sup>er</sup> février 1994.**

### 3.2 3.2 Fonds de roulement en espèces

Trans Mountain a entrepris une étude de délais de paiements (nombre de journées d'écart) pour établir le fonds de roulement en espèces pour 1993 et 1994. La méthode qu'elle a utilisée est semblable à celle que l'Office a approuvée au cours de l'audience RH-3-91, à l'exception d'une modification dans le mode de calcul du temps moyen d'attente en stockage. Les raisons de cette modification sont les

suivantes : a) la méthode utilisée auparavant pour calculer le stockage à Edmonton a été modifiée; b) les réservoirs situés à Sumas sont utilisés plus souvent pour le stockage de livraison que pour le transit; c) la proportion des expéditions directes augmente dans l'ensemble des expéditions; d) la détermination de l'utilisation des expéditions à Edmonton et Sumas est de plus en plus précise.

Le délai moyen des journées d'écart pour 1993 et 1994 est de 15 jours, soit un de plus que le nombre de jours approuvé dans les Motifs de décision RH-3-91. Cette différence est attribuable à l'effet net de l'augmentation de la provision pour temps d'attente dans le stockage à Edmonton, du changement d'utilisation du stockage à Sumas, de l'incorporation de l'écart de la taxe sur les produits et services à l'écart moyen des décaissements et de l'élimination de la provision pour variabilité des mouvements de caisse. Les besoins de fonds de roulement en espèces basés sur les résultats de cette étude s'élèvent à 2,3 millions de dollars pour 1993 et 2,4 millions de dollars pour 1994.

Les intervenants n'ont émis aucun commentaire à ce sujet.

### *Opinion de l'Office*

L'Office a examiné l'étude de délais de paiements de Trans Mountain et a trouvé raisonnable la méthode utilisée par la société.

### **Décision**

**L'Office accepte les résultats de l'étude de délais de paiements qu'a effectuée Trans Mountain ayant pour objet de déterminer la composante de la base tarifaire de 1993 et 1994 que représente le fonds de roulement en espèces. L'Office enjoint Trans Mountain de redresser la provision au titre du fonds de roulement afin de tenir compte des décisions de l'Office contenues dans la présente décision.**

## **3.3 Mécanisme de rajustement du poste des installations en service nettes**

La possibilité d'appliquer un rajustement au poste des «installations en service nettes» («IESN») a été évoquée au cours de cette audience. L'Office a prescrit des mécanismes de rajustement IESN en ce qui concerne certains oléoducs qu'il réglemente, pour régler le problème qui se pose lorsque le coût réel des nouvelles installations est inférieur au montant approuvé pour l'année d'essai. Appliqué à d'autres compagnies, le rajustement porte sur la moyenne des cinq dernières années des différences de pourcentage entre les postes «installations en service» réels et «installations en service» prévus. La moyenne nette du pourcentage de cet écart est ensuite appliquée à la base tarifaire de l'année d'essai.

Trans Mountain a déclaré qu'il serait raisonnable d'appliquer un facteur de rajustement basé sur les données historiques au calcul de la prévision du poste des «installations en service nettes», mais avec deux restrictions : la première étant, que vu le changement important survenu depuis 1991, au sein de la société dans la manière de gérer les projets, un facteur de rajustement basé sur une moyenne de trois ans paraît plus approprié que sur une moyenne de cinq ans comme celui utilisé par d'autres sociétés. La seconde restriction porte sur le mode de calcul du facteur de rajustement, qui devrait tenir compte d'événements extraordinaires, tels qu'un délai pour l'approbation des projets importants. La société a

déclaré qu'elle préférerait une méthode où l'on applique le pourcentage des écarts des ajouts à la base tarifaire aux ajouts de l'année d'essai, par opposition à la méthode récemment prescrite par l'Office dans le cas de Interprovincial Pipe Lines Inc. («IPL») où le pourcentage des écarts du poste installations en service est appliqué à l'ensemble des installations en service de l'année d'essai.

L'ACPP a prié l'Office d'établir, le plus rapidement possible, un mécanisme de rajustement IESN pour Trans Mountain.

Dans sa plaidoirie finale, Trans Mountain s'est montrée préoccupée par l'application, à sa base tarifaire, du mécanisme IESN prescrit par l'Office à IPL, dans une année où les ajouts demandés sont peu nombreux. Dans cette situation, la méthode IPL risque de mener à un rajustement qui abaissera la base tarifaire en dessous de la valeur qu'elle avait au début de l'année.

### *Opinion de l'Office*

L'Office est d'avis que le mécanisme de rajustement IESN est un moyen pratique d'éviter le problème que soulèvent les écarts continuellement élevés ou croissants entre les ajouts aux installations réellement en service et les prévisions qui les concernent. L'Office note que le mode d'exploitation de Trans Mountain est particulier en ce sens que les ajouts annuels à la base tarifaire varient d'une année à l'autre. En appliquant un mécanisme de rajustement qui utilise l'ensemble de les installations en service, on risque d'abaisser la base tarifaire d'une année donnée. Cependant, l'Office trouve que la proposition de la société est difficilement acceptable. En utilisant comme base les écarts entre les ajouts réels d'une part et les ajouts approuvés plutôt que le total du poste «installations en service» d'autre part, on risque de créer un rajustement volatil et souvent considérable. De plus, si l'Office acceptait les deux restrictions proposées par Trans Mountain, le calcul pourrait devenir très compliqué.

Si l'on tient compte de l'augmentation des écarts nets du poste des installations en service de Trans Mountain, au cours des dernières années, depuis la mise en application des nouvelles méthodes de gestion des projets, l'Office est d'avis que le mécanisme de rajustement IESN n'est pas nécessaire actuellement. L'Office continuera de surveiller les écarts nets du poste des installations en service de Trans Mountain et de mesurer l'efficacité de la méthode de gestion des projets de la société lorsqu'il s'agira de régler le problème, qui préoccupe l'Office, soulevé par des ajouts réels d'installations inférieurs aux prévisions.

### **Décision**

**L'Office estime qu'un mécanisme de rajustement applicable à la valeur nette des installations en service n'est pas nécessaire à l'heure actuelle.**

## **3.4 3.4 Dépenses d'amortissements**

Les taux d'amortissement actuels de Trans Mountain ont attiré l'attention lors de l'audience. La dernière étude sur l'amortissement remonte à 1984 et elle avait conduit à un changement des taux. Durant le contre-interrogatoire, Trans Mountain a reconnu que, depuis la dernière étude, les conditions

qui entourent la base tarifaire de la société ont considérablement changé. La société prévoit que, si une nouvelle étude était réalisée, les taux d'amortissement des actifs à long terme seraient probablement plus élevés.

Trans Mountain a déclaré qu'elle avait participé récemment à un groupe de travail de l'industrie dont le but était d'élaborer des lignes directrices pour l'estimation et la gestion des valeurs de récupération négatives. Une ébauche de rapport devait être présentée au conseil d'administration de la Canadian Energy Pipeline Association à la fin du mois de janvier 1994. La société a admis qu'il n'était pas essentiel de disposer des conclusions relatives aux valeurs de récupération négatives pour procéder à une étude sur l'amortissement, mais elle essaiera tout de même d'inclure une provision pour valeurs de récupération négatives dans l'étude. Trans Mountain se rend compte qu'il vaut mieux introduire cette provision le plus rapidement possible.

### *Opinion de l'Office*

L'Office constate qu'une période de dix ans s'est écoulée depuis que Trans Mountain a mené sa dernière étude sur l'amortissement et que, depuis lors, l'exploitation de la société s'est considérablement modifiée. L'Office juge qu'il serait raisonnable que Trans Mountain entreprenne une nouvelle étude sur l'amortissement.

### **Décision**

**L'Office accepte les taux de dépréciation qu'utilise Trans Mountain en ce qui concerne les années d'essai 1993 et 1994 et enjoint Trans Mountain de procéder à une étude sur la dépréciation et d'en déposer les résultats auprès l'Office d'ici le 1<sup>er</sup> mars 1995.**

## **3.5 3.5 Divers**

### **3.5.1 3.5.1 Programme d'intégrité pipelinière**

Dans sa demande, Trans Mountain a déclaré son intention d'inclure une nouvelle fois le programme en cours de reprise des essais hydrostatiques du réseau pipelinier dans son programme d'intégrité pipelinière. Le programme sera bouclé en 15 ans environ et coûtera annuellement, selon les estimations, 300 000 dollars. Dans sa demande, faite en vertu de l'article 58, de dépenses régulières en capital pour 1994, la société propose la construction des installations de traitement des eaux dont le coût s'élèverait à 550 000 dollars.

L'ACPP s'est opposée à la méthode utilisée par Trans Mountain pour justifier les projets qui assurent l'intégrité du réseau pipelinier. L'ACPP met particulièrement en doute le programme d'essais hydrostatiques et sa justification. L'ACPP fait remarquer que Trans Mountain n'a préparé ni rapport ni étude indiquant la nécessité de réaliser un programme aussi long. Au lieu de cela, Trans Mountain a déclaré que la poursuite du programme était une question de jugement de la part de la direction, jugement basé sur l'expérience de l'ensemble de la société. L'ACPP a demandé à l'Office d'exiger que Trans Mountain fournisse la raison d'être et la justification de son programme avant de l'entamer.

Trans Mountain a répondu que le programme d'essais hydrostatiques n'était pas nouveau, mais qu'il était plutôt la continuation d'un projet antérieur. La société juge ce programme entièrement justifié compte tenu des ruptures de la canalisation principale qui se sont produites antérieurement.

### *Opinion de l'Office*

L'Office croit que le programme d'essais hydrostatiques, mené entre 1964 et 1986, avait pour but de permettre l'augmentation de la pression d'exploitation maximum dans le réseau de Trans Mountain (certificat OC-2, version modifiée, 1960).

En ce qui concerne le programme d'essais hydrostatiques proposé, l'Office croit qu'il fait appel à la méthode qui, actuellement, permet de vérifier le plus efficacement l'intégrité des joints de soudure longitudinaux. Par conséquent, l'Office autorise Trans Mountain à effectuer les essais hydrostatiques. Cependant, des études récentes montrent que les essais hydrostatiques risquent de créer des problèmes de sécurité s'ils ne sont pas correctement exécutés.

Trans Mountain doit soumettre annuellement, pour approbation, à l'Office son programme d'essais hydrostatiques. Le programme mentionnerait l'endroit où ont lieu les essais, leur coût estimatif, la méthode utilisée pour déterminer les sections à tester en premier lieu ainsi que la méthode d'essai utilisée et tout élément que la société peut fournir pour prouver que l'essai n'endommagera pas l'oléoduc, mais ciblera effectivement les défauts. De plus, comme la technologie ne cesse de progresser, l'Office encourage Trans Mountain à rechercher toute autre méthode lui permettant de vérifier l'intégrité des joints de soudure longitudinaux. Les dépenses annuelles liées à l'exécution des essais hydrostatiques seront examinées, au fur et à mesure des demandes, au cours des futures audiences de la Partie IV.

### **3.5.2 3.5.2 Autres questions liées aux projets d'immobilisation**

L'ACPP a constaté qu'au cours des dernières années Trans Mountain a dépensé des sommes d'argent considérables dans des projets d'informatique, sans avoir établi la nécessité de ces projets ni déterminé leur efficacité ou leur efficience. L'ACPP a déclaré que des projets de ce type étaient un exemple de plus de situations dans lesquelles la société n'a pas fourni la justification adéquate avant de s'engager dans des dépenses considérables.

Dans sa plaidoirie finale, l'ACPP a aussi constaté que, dans le cas de projets précis, la justification des écarts considérables entre les dépenses d'immobilisation réelles et approuvées ne reposait que sur le fait que le total des programmes tendent vers l'équilibre au cours des années. L'ACPP a soutenu que, si l'on veut juger du bien-fondé de ces projets, leur justification doit être plus étoffée et il faut pouvoir disposer, dans chaque cas, de renseignements détaillés sur le projet ainsi que des montants précis budgétés pour éventualités.

Trans Mountain a réfuté ces objections en déclarant que les projets d'informatique avaient été détaillés dans les deux dernières demandes, en vertu de l'article 58, et qu'à ce moment, l'ACPP ne s'était pas opposée à ces projets. Trans Mountain a également répondu qu'il est vrai qu'en effectuant un travail technique considérable avant de demander une approbation on peut réduire les erreurs budgétaires,

mais une telle attitude n'en est pas moins imprudente puisque les coûts consentis sont gaspillés dans le cas où l'approbation n'est pas obtenue ou dans celui où des changements sont apportés subséquemment à la portée du projet.

L'ACPP s'est également opposée à une provision pour projets non prévus, de 350 000 dollars pour 1994, soit 100 000 dollars de plus qu'en 1993. L'ACPP a affirmé que les mesures de contrôle sont inadéquates, car les projets auxquels est imputé ce fonds pour éventualités ne sont sujets à aucune approbation explicite de la part d'un quelconque organisme de réglementation. L'ACPP trouve qu'il vaudrait mieux substituer à la pratique actuelle de la société une demande à posteriori de modifier la base tarifaire. L'ACPP a fait remarquer que Trans Mountain n'a présenté aucune justification à cette augmentation et a dès lors recommandé qu'elle soit refusée.

Trans Mountain a répondu que le fonds pour éventualités ne fait pas partie de la base tarifaire. Par conséquent, il n'a aucune influence sur les droits pour l'année d'essai. Trans Mountain a également affirmé que cette question relève en réalité des demandes faites en vertu de l'article 58.

### *Opinion de l'Office*

L'Office a examiné les questions concernant les projets d'informatique et au fonds pour éventualités. L'Office est d'avis que la nature des questions soulevées au cours de l'audience s'apparente à la justification des projets et devrait être traitée dans le contexte d'une audience de la Partie III. L'Office constate que l'ACPP n'a fourni aucune preuve démontrant que les coûts de ces projets n'étaient pas raisonnables. L'Office examine actuellement la procédure d'examen des demandes faites en vertu de l'article 58. Cette audience devrait faire ressortir un moyen plus efficace et plus efficient de traiter les questions qui ont été soulevées par les intervenants.

## Chapitre 4

# Coûts d'exploitation

---

Les besoins en revenus demandés pour 1993 et 1994 comprennent respectivement des frais nets d'exploitation de 49,3 et 53,4 millions de dollars. Ces frais comprennent les frais de personnel et d'autres frais d'exploitation et d'entretien, nets des dépenses allouées aux projets d'immobilisation, au développement de l'entreprise, aux activités générales dans les installations ainsi qu'à d'autres activités non juridictionnelles, et comprennent également les taxes autres que l'impôt sur le revenu.

### **4.1 4.1 Traitements, salaires et avantages sociaux des employés**

#### **4.1.1 4.1.1 Nombres d'années-personnes**

L'estimation faite par Trans Mountain des traitements de l'année d'essai reflète un effectif en fin d'année qui s'établit à 243 pour 1993 et 244 pour 1994. Alors que l'effectif de 1993 est le même que celui de 1992, en 1994 il augmente d'une unité, causée par de l'augmentation de la charge de travail due aux questions environnementales. Trans Mountain a appliqué un rajustement pour tenir compte des postes vacants en se basant sur la moyenne des cinq dernières années.

#### **Décision**

**L'Office accepte le nombre d'années-personnes soumis concernant chacune des années d'essai 1993 et 1994.**

#### **4.1.2 4.1.2 Augmentation annuelle des traitements et salaires**

Les demandes de traitements et salaires pour l'année d'essai 1993 représentent dans l'ensemble, une augmentation annuelle de 2,5 pour cent par rapport aux niveaux de base de 1992. La société a déclaré que les rajustements de traitements et de salaires étaient en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Pour établir son budget de traitements et salaires de l'année d'essai 1994, Trans Mountain a prévu une augmentation globale de 2,5 pour cent par rapport au niveau de 1993, qu'il s'agisse d'employés à taux fixe ou d'employés recevant traitements. À l'appui de sa demande, la société a présenté les prévisions de taux d'inflation en Colombie-Britannique et au Canada et les résultats des études sur les salaires menées par le Conference Board du Canada. Les parties intéressées n'ont soulevé aucune question au sujet des augmentations des traitements et salaires demandées par Trans Mountain.

#### **Décision**

**L'Office accepte la hausse annuelle des traitements et des salaires demandée, soit de 2,5 pour cent visant chacune des années d'essai 1993 et 1994.**

### **4.1.3 4.1.3 Avantages sociaux des employés**

Pour 1993 et 1994, Trans Mountain a prévu que les dépenses engagées pour les avantages sociaux des employés s'élèveront respectivement à 3,42 millions et 3,72 millions de dollars, par comparaison avec les dépenses réelles de 3,27 millions de dollars en 1992. La société n'a introduit aucun nouvel avantage social. L'augmentation du coût des avantages sociaux des employés pour 1993 et 1994 provient essentiellement des augmentations réelles ou prévues des primes et de la contribution de la société aux programmes d'avantages sociaux. Les parties intéressées n'ont soulevé aucune question à ce sujet.

#### **Décision**

**L'Office accepte les montants des avantages sociaux demandés visant les années d'essai 1993 et 1994.**

### **4.2 4.2 Autres frais**

Une partie des dépenses d'exploitation et d'entretien présentées par Trans Mountain pour 1994 est attribuable à la demande pour la deuxième phase du projet d'expansion des installations. À l'exception des dépenses de loyer relatives au nouveau siège social, aucune question relative aux dépenses d'exploitation ou d'entretien de Trans Mountain n'a été soulevée par les parties intéressées.

donné que le bail a été négocié entre entreprises indépendantes, l'Office accepte le montant du loyer stipulé dans le bail. L'Office n'est pas convaincu que demander deux propositions indépendantes de loyers chaque année serait très utile pour déterminer si la société a agi raisonnablement en signant ce bail. Une telle conclusion ne pourra être tirée que rétrospectivement, vers la fin du bail.

### **Décision**

**Exception faite des frais d'exploitation liés à la deuxième phase du projet de prolongement, l'Office accepte les autres frais d'exploitation et d'entretien ainsi que les coûts d'exploitation demandés visant les années d'essai 1993 et 1994.**

## **4.3 4.3 Imputation des coûts aux activités non réglementées**

Trans Mountain a déclaré que les transferts de salaires et d'autres coûts aux activités non réglementées ont été effectués conformément à la méthode acceptée par l'Office dans ces décisions antérieures. En ce qui concerne les imputations de coûts, la seule question soulevée par les parties intéressées a été l'imputation des paiements de l'indemnité de séparation versée au directeur général («DG») précédent de la société, comme l'indique le texte ci-dessous.

Dans son estimation des traitements des années d'essai, Trans Mountain a inclus, pour 1993, un montant de 807 000 dollars d'indemnité de séparation, en se basant sur le calcul de la moyenne des indemnités des cinq dernières années. De ce montant, environ 90 pour cent portent sur le paiement de l'indemnité versée à M. Stokes, l'ancien DG de la société. Trans Mountain a déclaré que M. Stokes a exercé sa fonction avec mérite et que la société s'est développée sous sa conduite. Cependant, en vue de faciliter une succession sans heurts, le conseil d'administration et M. Stokes sont parvenus à une entente, laquelle comprenait une indemnité de séparation. L'entente prévoit que M. Stokes continuera de recevoir chaque mois le même traitement qu'auparavant et qu'il continuera de bénéficier des avantages habituels, et ce, jusqu'à l'âge de 65 ans, après quoi il prendra sa retraite.

La société a demandé que les paiements de l'indemnité de séparation de M. Stokes soient entièrement à la charge du service public. Cependant, pendant l'audience, Trans Mountain a révisé sa répartition et a imputé environ 9 000 dollars en 1993, et 10 000 dollars en 1994, aux activités non réglementées.

L'ACPP a soutenu que l'ancien DG de Trans Mountain et d'autres membres de la direction ont consacré un temps considérable à des activités non réglementées et que, par conséquent, la répartition proposée des paiements des indemnités de séparation était inadéquate. L'ACPP a demandé à l'Office d'imputer une partie plus raisonnable des paiements des indemnités de séparation aux activités non juridictionnelles de la société.

### ***Opinion de l'Office***

L'Office constate que M. Stokes a été placé dans sa situation actuelle, avant tout, pour faciliter la succession et répondre à d'autres objectifs du conseil d'administration. L'Office est d'avis que la société n'a pas complètement justifié le fait que la totalité de l'indemnité de séparation devait être à la charge du service public. Par conséquent, l'Office est d'avis que pour déterminer les besoins en revenus, 50 pour cent seulement

de l'indemnité de séparation de M. Stokes devrait être incluse au calcul de la moyenne des cinq dernières années.

### **Décision**

**L'Office estime que les méthodes actuelles d'imputation de coûts aux activités non réglementées conviennent toujours. Cependant, l'Office a retranché des besoins en revenus de Trans Mountain, 50 pour cent des indemnités de départ versées à l'ancien directeur général.**

## Chapitre 5

# Impôt sur le revenu

---

### 5.1 5.1 Impôt normalisé contre impôt exigible

Le fait de savoir si Trans Mountain devrait continuer d'utiliser la méthode normalisée pour calculer sa provision pour impôt sur le revenu ou utiliser plutôt la méthode de l'impôt exigible constituait une des questions de cette audience. La provision pour impôt sur le revenu, basée sur l'impôt normalisé, couvre aussi bien l'impôt sur le revenu calculé sur le revenu comptabilisé, à payer immédiatement que reporté, tandis que la provision pour impôt sur le revenu basée sur l'impôt exigible ne couvre que l'impôt à payer immédiatement, sans provision pour l'impôt sur le revenu relatif au revenu actuel, payable plus tard. Le report de la dette d'impôt est justifié par les écarts temporels, notamment l'excédent de l'allocation du coût en capital - calculée sur un solde décroissant pour des raisons fiscales, sur les dépenses d'amortissements - celles-ci étant calculée par la méthode linéaire pour des raisons comptables. Avec le temps, cette différence s'inverse en un point à partir duquel la dette d'impôt sur le revenu, dont le paiement avait été différé, est couverte par un prélèvement sur le solde des impôts reportés. Quand on ne cesse d'ajouter de nouvelles installations importantes à un réseau pipelinier et que sa base tarifaire s'accroît en dépit de la déduction pour amortissement, le point de croisement et le prélèvement sont reportés davantage, et le solde des impôts reportés augmente.

Depuis le début de l'exploitation, Trans Mountain a utilisé la méthode basée sur l'impôt normalisé et, au 31 décembre 1992, son solde des impôts reportés s'élevait à 23,6 millions de dollars. Ce montant représente l'excédent de la provision pour impôt sur le revenu, recouvrée par les droits perçus selon une base normalisée, sur l'impôt sur le revenu à payer réellement jusqu'à la fin de l'année 1992. Trans Mountain a indiqué qu'en tenant compte des plans d'expansion actuels le solde des impôts reportés s'accroîtra pour atteindre 31,0 millions de dollars au 31 décembre 1994, ce qui reculera le point de croisement jusqu'en 1999, et ce point pourrait être différé davantage si le niveau des dépenses en immobilisations s'élevait annuellement à 10 millions de dollars environ.

Trans Mountain a déclaré qu'elle devrait avoir l'opportunité de continuer à recouvrer la provision pour impôt sur le revenu par la méthode normalisée, en prétendant que, dans la réglementation des taux, les taux basés sur les coûts sont analogues aux prix concurrentiels dans l'industrie. En fonction de ce principe, la provision pour impôt sur le revenu devrait couvrir non seulement les impôts à payer immédiatement, mais aussi ceux dont la dette a été reportée, à cause de l'existence d'écarts temporels déductibles. La société a maintenu que le droit de déduire des coûts dans le calcul de l'impôt est incontestablement un droit précieux qui va de pair avec la propriété et dont l'avantage ne doit pas être transmis aux payeurs de droits. La société a précisé que, même si la base normalisée est la méthode de comptabilité de l'impôt sur le revenu recommandée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés («ICCA»), sa décision d'y faire appel a précédé les recommandations de l'ICCA, et elle l'applique conséquemment depuis quelque 40 ans. Un témoin de la société a expliqué que cette décision avait été prise indépendamment du processus de réglementation, dans le but d'atteindre une concordance réelle des coûts et des revenus de manière à mesurer l'impôt avec précision et à communiquer une information financière prudente, ce qui accroît la capacité de la société à financer ses investissements. Le témoin de Trans Mountain a expliqué que, bien que le solde actuel des impôts reportés soit le reflet

d'un paiement anticipé par les expéditeurs d'une charge non encore payée, il ne faut pas perdre de vue que ce montant est enregistré comme déduction de la base tarifaire, ce qui diminue le rendement sur la base tarifaire, recouvré par les droits.

La société a reconnu qu'en changeant de méthode lors du calcul de la provision pour impôt sur le revenu et en passant à la méthode de l'impôt exigible, qui ne couvre que les impôts à payer, la provision pour impôt sur le revenu pour 1993 et 1994 passerait respectivement de 10 065 000 \$ et 11 085 000 \$ à 4 338 000 \$ et 2 743 000 \$. Cependant, selon Trans Mountain, au croisement, l'augmentation de la dette d'impôt sur le revenu, non couverte par le solde des impôts reportés, causerait une augmentation des besoins en revenus en l'an 2000 et par la suite. Cela conduirait à une iniquité entre générations, si, à l'avenir, les expéditeurs devaient payer des droits qui comprennent le paiement d'impôts provenant de revenus actuels. Le témoin de Trans Mountain a également expliqué qu'un changement dans la méthode de comptabilisation de l'impôt sur le revenu de l'oléoduc réglementé pourrait influencer la perception que l'investisseur a du risque inhérent à l'entreprise.

Selon l'ACPP, l'ICCA reconnaît que, pourvu que l'on puisse raisonnablement espérer toucher en temps voulu tous les impôts qui doivent être perçus au cours des prochaines années, comme c'est le cas dans une compagnie appartenant au domaine réglementé des services publics, la provision pour impôt sur le revenu, basée sur la méthode de l'impôt exigible, est acceptable. Le témoin de l'ACPP a reconnu que, même s'il est vrai que le passage à la méthode de l'impôt exigible réduirait les besoins en revenus courants de la société pendant une période pouvant aller jusqu'à six ans, ultérieurement, les frais de service seraient inférieurs si on conserve la méthode de l'impôt normalisé.

La commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta («CCPA») a démontré qu'avec des dépenses en immobilisations de 15 millions de dollars par an et un taux de croissance annuel de quatre pour cent, le prélèvement sur les impôts reportés peut être différé indéfiniment. L'ACPP et la CCPA sont toutes deux d'avis que les expéditeurs actuels préféreraient ne plus devoir effectuer de paiements portant sur une dette d'impôt qui peut être différée indéfiniment.

### *Opinion de l'Office*

Bien que l'Office ait demandé récemment à un certain nombre de compagnies pipelinières qui sont sous sa juridiction de passer de la méthode de comptabilisation de l'impôt normalisé à celle de l'impôt exigible, il ne s'ensuit pas automatiquement que l'Office juge que la méthode de l'impôt exigible convient à toutes les compagnies pipelinières. La situation de chaque compagnie doit être considérée en fonction de ses qualités propres.

L'Office sait que Trans Mountain a, depuis le début de son exploitation, comptabilisé sa provision pour impôt selon la méthode de l'impôt normalisé. Avant la récente reprise de l'expansion de ses installations, la base tarifaire de la société diminuait depuis un certain temps. Durant cette période, un prélèvement sur le solde des impôts sur le revenu reportés a été effectué. Il n'y a aucun doute que l'existence du solde des impôts sur le revenu reportés était rassurante non seulement pour la société, mais aussi pour les expéditeurs et les prêteurs. Bien que la société planifie actuellement l'expansion de son réseau, l'importance du solde des impôts sur le revenu reportés ne s'en trouve pas pour autant diminuée.

L'Office est persuadé qu'il est raisonnable de croire que tous les impôts sur le revenu à payer au cours des prochaines années seront inclus dans les prochains frais de service et recouverts sous forme de revenus à ce moment-là.

L'Office tient compte du fait que la société aura probablement l'occasion de reporter indéfiniment le paiement d'une partie de l'impôt sur le revenu. Le calcul de la provision de l'impôt sur le revenu selon la méthode de l'impôt normalisé donnera lieu à une croissance ininterrompue du solde des impôts reportés, prolongera le report du point de croisement et le prélèvement sur les impôts reportés. L'Office a également tenu compte de l'exemple donné par la CCPA selon lequel, avec des dépenses en immobilisations de 15 millions de dollars par an et un taux de croissance de quatre pour cent par an, il est possible de reporter indéfiniment le prélèvement sur les impôts reportés. Dans ces circonstances, l'Office croit qu'il est inapproprié de continuer de calculer l'impôt selon la méthode de l'impôt normalisé, car il en résulte une augmentation des frais payables par les utilisateurs, qui se reflète dans les droits. L'Office juge que le risque d'iniquité entre générations n'est pas important. L'Office croit aussi qu'il est nécessaire de changer de méthode de calcul de l'impôt sur le revenu.

#### **Décision**

**L'Office estime qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, la provision d'impôt doit être calculée en fonction de la méthode de l'impôt exigible. Pour ce qui est du solde de l'impôt reporté accumulé, soit environ 23,6 millions de dollars au 31 décembre 1992, l'Office enjoint Trans Mountain de ne procéder à aucun prélèvement ni aucun amortissement au coût du service à l'heure actuelle.**

## **5.2 5.2vision pour l'impôt sur le revenu pour 1993 et 1994**

La demande de Trans Mountain contenait une provision pour l'impôt sur le revenu pour 1993 et 1994, calculée selon la méthode de l'impôt normalisé.

#### **Décision**

**L'Office enjoint Trans Mountain de calculer sa provision pour impôt de 1993 et 1994 selon la méthode de l'impôt exigible en tenant compte des décisions rendues dans la présente décision.**

Le 21 février 1994, Trans Mountain a déposé une révision des calcul de la provision pour impôt sur le revenu pour 1993 et 1994. Ce calcul est démontré dans les tableaux 5-1 et 5-2.

**Tableau 5-1**  
**Provision pour impôt du service public**  
**pour l'année d'essai 1993**

	<u>Approuvé</u>
Rendement lié au capital-actions	10 048
Redressement pour différences permanentes:	
Dépréciation des coûts d'installations non déductibles	4
Amortissement de l'emprise	2
Dépréciation de la portion capital-actions de la PFUDC	253
Autres différences permanentes	<u>(136)</u> 123
Redressement pour différences temporaires:	
Provision pour dépréciation et amortissement	9 909
Allocation du coût en capital	(16 708)
Composant intérêts de la PFUDC	(422)
Autres différences temporaires	<u>(129)</u> <u>(7 350)</u>
Revenu imposable	2 821
Impôt sur le revenu (2 821 X 44,030%) / (1 - 44,030%)	2 219
Impôt des grandes sociétés	430
Impôt sur le revenu applicable à l'impôt des grandes sociétés (430 X 44 030%) / (1 - 44,030%)	<u>338</u>
Provision pour impôt du service public	<u>2 987</u>

**Tableau 5-2**  
**Provision pour impôt du service public**  
**pour l'année d'essai 1994**

	<u>Approuvé</u>
Rendement lié au capital-actions	10 590
Redressement pour différences permanentes:	
Dépréciation des coûts d'installations non déductibles	4
Amortissement de l'emprise	5
Dépréciation de la portion capital-actions de la PFUDC	278
Autres différences permanentes	<u>(123)</u> 164
Redressement pour différences temporaires:	
Provision pour dépréciation et amortissement	10 197
Allocation du coût en capital	(16 342)
Composant intérêts de la PFUDC	(120)
Autres différences temporaires	<u>269</u> <u>(5 966)</u>
Revenu imposable	4 758
Impôt sur le revenu (2 821 X 44,030%) / (1 - 44,030%)	3 770
Impôt des grandes sociétés	419
Impôt sur le revenu applicable à l'impôt des grandes sociétés (430 X 44 030%) / (1 - 44,030%)	<u>332</u>
Provision pour impôt du service public	<u><u>4 521</u></u>

## Chapitre 6

# Structure et coût du capital

---

Trans Mountain a demandé que la structure de son capital pour l'année d'essai 1993 comporte 50 pour cent de dette consolidée et 50 pour cent de capital-actions ordinaire. Pour 1994, la structure demandée se composerait de 47,6 pour cent de dette consolidée, 2,4 pour cent de dette non consolidée et de 50 pour cent de capital-actions ordinaire. Ces structures de capital sont requises en présumant que le calcul de l'impôt sur le revenu est réalisé selon la méthode de l'impôt normalisé. Si l'Office exige que Trans Mountain calcule son impôt sur le revenu selon la méthode de l'impôt exigible, Trans Mountain demande alors d'établir le ratio du capital-actions ordinaire à 55 pour cent et demande à l'Office de considérer les 45 pour cent restants comme de la dette consolidée pour les deux années d'essai.

Trans Mountain a demandé un rendement sur le capital-actions ordinaire de 12,75 pour cent pour l'année d'essai 1993 et de 12,5 pour cent pour l'année d'essai 1994. Les coûts de la dette consolidée demandés sont respectivement de 10,57 et 10,62 pour cent pour les années d'essai 1993 et 1994. Trans Mountain a demandé un coût de 9 pour cent pour la dette non consolidée. Les tableaux 6-1 et 6-2 résument les structures de capital ainsi que les taux de rendement demandés pour les années d'essai 1993 et 1994.

**Tableau 6-1**  
**Structure présumée du capital et**  
**taux de rendement demandés pour l'année d'essai 1993**

	Montant (milliers de dollars)	Structure du capital (%)	Coût (%)	Composante du coût (%)
Dette	91 280	50,00	10,57	5,29
Capital-actions ordinaire	<u>91 280</u>	<u>50,00</u>	12,75	<u>6,38</u>
Capitalisation totale <sup>1</sup>	<u>182 560</u>	<u>100,00</u>		
Taux de rendement sur la base tarifaire				<u>11,67</u>

1. Les travaux de construction en cours n'ont pas été inclus.

**Tableau 6-2**  
**Structure présumée du capital et**  
**taux de rendement demandés pour l'année d'essai 1994**

	Montant (milliers de dollars)	Structure du capital (%)	Coût (%)	Composante du coût (%)
Dette - consolidée	96 788	47,60	10,62	5,06
- non-consolidée	4 820	2,40	9,00	0,22
Capital-actions ordinaire	<u>101 609</u>	<u>50,00</u>	12,50	<u>6,25</u>
Capitalisation totale <sup>1</sup>	<u>203 217</u>	<u>100,00</u>		
Taux de rendement sur la base tarifaire				<u>11,53</u>

1. Les travaux de construction en cours n'ont pas été inclus.

## 6.1 Ratio du capital-actions ordinaire

Au cours de cette audience, la question de la base sur laquelle déterminer le ratio présumé du capital-actions ordinaire a été longuement débattue. La société et les intervenants ne s'entendaient pas sur le principe à adopter. Selon Trans Mountain, la détermination du ratio présumé du capital-actions ordinaire doit être basé sur les risques d'affaires que représente l'exploitation de l'oléoduc réglementé par l'ONÉ.

L'ACPP a affirmé qu'il n'est pas possible, dans le contexte de cette audience, d'appliquer la méthode préconisée par Trans Mountain. Elle est d'avis que l'Office doit commencer par répartir la structure consolidée du capital - y compris la dette à court terme - entre les différents secteurs d'activité de Trans Mountain, de manière à éviter l'interfinancement entre secteurs. Cette première étape franchie, il conviendra d'examiner si, depuis la dernière audience de classe 3, les risques d'affaires liés à Trans Mountain ont changé et de décider si ce changement justifie un rajustement de la structure de capital de Trans Mountain.

Les parties ont défini trois facteurs qui peuvent influencer la détermination du ratio présumé du capital-actions ordinaire de Trans Mountain; ce sont : les risques d'affaires que représente l'exploitation de l'oléoduc de Trans Mountain réglementé par l'ONÉ, la répartition comptable de la structure consolidée du capital et la méthode utilisée pour calculer la provision pour impôt sur le revenu.

## La position de Trans Mountain

### Les risques d'affaires

La société est d'avis que trois changements matériels sont survenus depuis la dernière décision de classe 3 rendue en juin 1992 par l'Office concernant les droits de Trans Mountain. Ces changements sont: l'anticipation de voir l'oléoduc fonctionner presque à pleine capacité, la fermeture de raffineries dans la région de Vancouver et le transport du pétrole brut hypo-acide de l'Alberta.

Trans Mountain a prévu que son oléoduc serait virtuellement plein durant le dernier trimestre de l'année d'essai 1993 et toute l'année d'essai 1994. Trans Mountain a affirmé qu'il y a présentement un risque de prévision asymétrique qui n'existait pas au moment de la dernière audience. Tout manque de précision dans la prévision du débit ne peut qu'entraîner une perte du revenu prévu. Trans Mountain prétend que cette situation l'expose à un risque d'affaires plus important.

Selon M. Evans, témoin-expert financier de Trans Mountain, la fermeture de toutes les raffineries de la région de Vancouver, à l'exception de celle de Chevron, augmente considérablement les risques d'affaires auxquels Trans Mountain doit faire face. Premièrement, la prévision du débit de Trans Mountain dépendra, en partie, de la capacité des raffineries d'Edmonton à fournir les produits nécessaires. Si une de ces raffineries vient à fermer, le marché de Vancouver pourrait être desservi temporairement par navires-citernes, barges ou camions depuis les raffineries de l'État de Washington, ce qui ferait subir à Trans Mountain une perte de revenu de transport correspondant à la quantité de produits raffinés non acheminés par le réseau. Deuxièmement, le transport maritime de produits raffinés présente moins de risques environnementaux que celui du pétrole brut, ce qui peut se traduire par une plus forte concurrence des produits raffinés. Par conséquent, l'acheminement d'une quantité plus élevée de produits raffinés pourrait augmenter la concurrence dont Trans Mountain fait face. Raffineurs et marchands de la région de Vancouver peuvent importer du pétrole raffiné, tandis que les possibilités de transport de pétrole brut, autres que Trans Mountain, sont limitées. Troisièmement, à cause de la conversion des raffineries en terminaux de produits raffinés, les services d'oléoduc de Trans Mountain vont devoir affronter une plus forte concurrence. Cette augmentation de la concurrence résulte de l'action de deux facteurs : d'abord, le stockage utilisé auparavant pour le pétrole brut sera dorénavant disponible pour stocker des produits raffinés, ce qui augmentera la capacité totale de stockage de produits raffinés. Ensuite, comme le volume des expéditions maritimes de produits raffinés est moindre que celui des expéditions maritimes de pétrole brut, cela augmente la souplesse des importations de produits raffinés destinées à combler l'augmentation de la capacité de stockage disponible. Finalement, étant donné que les expéditeurs n'investiront dans des grands projets de capital qu'en Alberta - et non aux deux extrémités de l'oléoduc -, Trans Mountain se trouve dans une situation plus précaire et ses prévisions de débit seront plus difficiles.

De plus, Trans Mountain a affirmé que l'augmentation du transport de produits raffinés vers la côte ouest rendra l'exploitation de son oléoduc plus complexe et augmentera le degré d'incertitude des livraisons vers les marchés desservis par la société. Trans Mountain craint qu'un changement dans les produits transportés n'aboutisse à une diminution de l'ensemble du débit.

En ce qui concerne les services de transport vers les raffineries de l'État de Washington, Trans Mountain a déclaré que les risques de ses prévisions ont diminué. Cette diminution provient de la conclusion de contrats d'achat à court terme de pétrole brut hypo-acide entre les raffineries de l'État de Washington et les producteurs albertains, ainsi que d'une plus grande compétitivité du produit.

En accordant une grande importance à la fermeture des raffineries de la région de Vancouver, et compte tenu de l'anticipation que le réseau de Trans Mountain fonctionnera presque à pleine capacité pendant les années d'essai 1993 et 1994, M. Evans a conclu que les risques d'affaires de Trans Mountain ont considérablement augmenté depuis la dernière audience de classe 3.

#### Répartition comptable de la structure consolidée du capital

Trans Mountain a manifesté son désaccord sur la preuve avancée par le témoin-expert de l'ACPP concernant la répartition de la structure consolidée du capital de Trans Mountain, parce que sa preuve n'est pas conforme à la méthode de l'Office, qui consiste à déterminer la structure du capital appropriée en se basant sur les risques d'affaires de l'oléoduc réglementé. Pour Trans Mountain, lorsque le témoin-expert a réparti le capital de Trans Mountain entre ses différents secteurs d'activité, le témoin-expert de l'ACPP n'a pas respecté les hypothèses qu'il avait formulées. Trans Mountain a également exprimé l'opinion que les deux méthodes de répartition utilisées sont mal fondées.

Trans Mountain est d'avis que la structure de financement devrait être différente selon qu'il s'agit d'actifs réglementés ou d'actifs non réglementés, puisque les risques d'affaires et les risques financiers sont différents. La société croit qu'une structure du capital comportant 50 pour cent de dette à long terme et 50 pour cent de capital-actions ordinaire est appropriée dans le cas de ses actifs pipeliniers et qu'il est juste de financer la valeur comptable nette de ses investissements dans BC Gas Utility Ltd. avec de la dette à court terme étant donné l'appréciation importante du cours de ces actions par rapport à leur valeur comptable.

#### Provision pour impôt sur le revenu

Trans Mountain a affirmé qu'en passant de la méthode comptable de l'impôt normalisé à celle de l'impôt exigible pour calculer l'impôt sur le revenu, on augmente le niveau du risque financier. Cela résulte du fait que, toutes choses étant égales, l'effet sur le ratio de couverture de l'intérêt avant impôt est néfaste. Cette réduction des ratios de couverture de l'intérêt avant impôt nécessite une proportion plus importante de capital-actions ordinaire dans la structure présumée du capital de Trans Mountain. M. Evans recommande un ratio présumé du capital-actions ordinaire de 55 pour cent pour les deux années d'essai si l'Office décide de calculer la provision pour impôt sur le revenu de Trans Mountain par la méthode de l'impôt exigible.

### **Position des intervenants**

#### Risques d'affaires

L'ACPP a contesté le fait qu'il existe un risque de prévision asymétrique lorsque l'oléoduc fonctionne à pleine capacité, tel que décrit par Trans Mountain. De plus, elle a relevé le fait que la capacité actuelle de l'oléoduc ne permet pas de satisfaire tous les expéditeurs désireux d'utiliser le réseau de Trans Mountain. Dans de telles circonstances, il est virtuellement certain que le débit du réseau de Trans Mountain sera au moins égal à celui de la prévision pendant les années d'essai. Finalement, l'ACPP a souligné de nombreux avantages liés au fait que l'oléoduc de Trans Mountain fonctionne à pleine capacité, et elle a soutenu que l'oléoduc est beaucoup plus attrayant pour les producteurs de l'Ouest canadien à présent qu'il a accès à de nouveaux marchés et qu'il sert au transport de nouveaux produits.

En ce qui concerne les fermetures de raffineries, M. Reed, le témoin-expert financier de l'ACPP, a soutenu que le risque lié à la fermeture de raffineries n'est certainement pas plus élevé, peut-être même plus bas, à présent qu'avant la fermeture des raffineries de Vancouver, car les raffineries d'Edmonton sont plus efficaces et plus fiables.

Quant à l'effet d'une augmentation des expéditions de produits raffinés sur le risque, M. Reed est d'avis que rien n'a changé puisque les produits raffinés pouvaient être importés par voie maritime par le passé. Au contraire, la possibilité d'exporter des produits est à présent renforcée. M. Reed voit dans la possibilité de stocker plus de produits raffinés à Vancouver une occasion pour les sociétés pétrolières de posséder une plus grande souplesse d'approvisionnement vis-à-vis des marchés locaux de produits raffinés pendant que s'effectue l'entretien des raffineries.

M. Reed a indiqué que Pétroles Shell Limitée («Shell») et Petro-Canada Limited («Petro-Canada») ont investi des sommes considérables pour convertir les raffineries de Vancouver en terminaux capables de recevoir les produits au taux de livraison de l'oléoduc de Trans Mountain. Ces investissements sont perçus comme une preuve de l'engagement des raffineries à utiliser la capacité des raffineries basées à Edmonton. Si l'on ajoute le propre investissement de Trans Mountain dans un projet visant à réduire la contamination des produits raffinés qui sont acheminés par l'oléoduc, Trans Mountain devient, pour l'ACPP, une source d'approvisionnement plus attrayante que ne serait l'importation de produits raffinés à Vancouver.

En ce qui concerne les services de transport vers les raffineries de l'État de Washington, le témoin-expert financier de l'ACPP est d'accord sur la déclaration selon laquelle une augmentation du transport de pétrole brut hypo-acide réduit le risque des prévisions et les risques d'affaires.

En se basant sur l'opinion qu'il a des perspectives d'affaires favorables qui s'offrent à la société, sur les déclarations figurant dans les rapports des agences de notation des obligations et sur le projet d'expansion demandé récemment par la société, M. Reed conclut que les activités réglementées de Trans Mountain courent un risque moindre qu'au moment de la dernière audience de classe 3.

La compagnie pétrolière Impériale Limitée («Impériale»), Petro-Canada et Shell ont soutenu qu'un ratio de capital-actions ordinaire de 40 pour cent refléterait beaucoup mieux les risques auxquels Trans Mountain fait face actuellement que le ratio de capital-actions ordinaire de 55 pour cent recommandé par M. Evans.

#### Répartition comptable de la structure consolidée du capital

M. Reed a recommandé à l'Office d'utiliser la structure du capital réelle de Trans Mountain comme point de départ dans la détermination de la structure présumée du capital pour l'oléoduc réglementé par l'ONÉ. Reconnaissant que la dette à court terme fait partie intégrante de l'ensemble des activités financières de Trans Mountain, M. Reed a soutenu que la dette à court terme devait être répartie entre tous les secteurs d'activité. En se basant sur les résultats de cette analyse, M. Reed conclut que Trans Mountain manque de capital-actions ordinaire pour suivre les recommandations de M. Evans sur la structure du capital.

M. Reed a utilisé deux méthodes pour répartir la structure consolidée du capital entre les différents secteurs d'activité de la société. La première suppose des ratios de couverture de l'intérêt avant impôt

équivalents pour tous les secteurs d'activité et la seconde suppose des ratios de structure du capital équivalents pour tous les secteurs d'activité.

En tenant compte du fait que les risques auxquels sont exposées les activités réglementées de Trans Mountain ont diminué depuis 1992 et du fait que les activités non réglementées de Trans Mountain comportent un facteur de risque plus élevé que les activités réglementées, M. Reed a conclu qu'un ratio présumé du capital-actions ordinaire de 37,10 pour cent représenterait une répartition réaliste du capital de Trans Mountain. Cependant, dans le but de ne pas opérer trop de changements dans le contexte d'une même audience relative aux taux, M. Reed a recommandé un ratio présumé du capital-actions ordinaire de 40 pour cent.

#### Provision pour l'impôt sur le revenu

M. Johnson, témoin-expert de l'ACPP quant aux questions fiscales, a déclaré qu'il ne s'attendait pas à ce que la notation des obligations de Trans Mountain subisse un rajustement si l'ONÉ décide d'adopter ses recommandations concernant l'utilisation de la méthode de l'impôt exigible pour calculer l'impôt sur le revenu. M. Johnson trouve que les agences de notation des obligations jugent d'après des facteurs autres que la couverture de l'intérêt et que, la plupart du temps, elles ne tiennent pas compte des prétendus ratios «repères» de couverture de l'intérêt.

#### *Opinion de l'Office*

Au cours de l'audience RH-3-91, l'Office a réduit le ratio présumé du capital-actions ordinaire de Trans Mountain de 50 à 47,5 pour cent en se basant sur la diminution des risques d'affaires liés à la société depuis l'audience de classe 3 tenue en 1986 sur les droits. En se basant sur l'ensemble de la preuve présentée sur les risques d'affaires au cours de cette audience, l'Office conclut que la diminution des risques d'affaires de Trans Mountain, que l'on constate depuis la demande RH-3-91 sur les droits, n'est pas assez importante pour justifier le rajustement du ratio présumé du capital-actions ordinaire.

L'Office est d'avis que le risque prévisionnel asymétrique tel que décrit par Trans Mountain n'augmente pas les risques d'affaires de la société. Au contraire, le fonctionnement à pleine capacité de l'oléoduc entraînera plus que probablement des avantages. Parmi ces avantages, citons: la possibilité d'offrir des services de transport avec des droits réduits, ainsi que l'envoi d'un signal aux investisseurs et à la communauté financière d'un oléoduc prospère.

L'Office trouve que les risques d'affaires de la société ont diminué quelque peu à la suite de la fermeture des raffineries de Vancouver, car les raffineries d'Edmonton sont plus efficaces et plus fiables. La capacité des raffineries d'Edmonton de fournir les produits requis est plus élevée, ce qui augmente la probabilité de disposer de produits à expédier par l'oléoduc. La plus grande efficacité des raffineries d'Edmonton devrait entraîner un renforcement de la rentabilité d'exploitation des expéditeurs et, par conséquent, de leur motivation à utiliser l'oléoduc.

L'Office trouve qu'il y a peu de changement en ce qui concerne la concurrence possible du transport maritime. Contrairement aux affirmations du demandeur, l'Office

croit que l'approvisionnement en pétrole raffiné importé par voie maritime ne constituera pas une source de concurrence plus importante que l'importation de pétrole brut à Vancouver. L'Office croit que l'augmentation de la capacité de stockage de produits raffinés à Vancouver donnera aux compagnies pétrolières davantage de souplesse pour approvisionner les marchés de produits raffinés pendant les périodes d'entretien des raffineries.

En ce qui concerne le risque lié au transport de pétrole brut hypo-acide de l'Alberta, l'Office est d'avis que ce risque a diminué.

À propos de la structure consolidée du capital, l'Office juge qu'il est nécessaire de s'assurer que la structure et les coûts de financement des actifs réglementés par l'ONÉ ne sont pas influencés défavorablement par les activités non réglementées par l'ONÉ. Cependant, l'Office ne croit pas qu'une répartition comptable de la capitalisation consolidée de Trans Mountain entre les différents secteurs d'activité soit particulièrement utile. L'Office est d'avis que la détermination du ratio approprié du capital-actions ordinaire présumé, afin de déterminer le taux de rendement de la base tarifaire qu'il convient d'autoriser, doit être fondée sur l'évaluation des risques d'affaires des activités de l'oléoduc réglementées par l'ONÉ.

Quant à la question de savoir s'il reste suffisamment de capital-actions ordinaire pour étayer les activités non réglementées de Trans Mountain, l'Office n'est pas convaincu que l'analyse réalisée par M. Reed a montré que le capital-actions ordinaire mis à la disposition de la société était insuffisant. L'Office constate en particulier que le coût de la dette de Trans Mountain n'est pas influencé défavorablement par ses investissements dans les actifs qui ne sont pas sous la juridiction de l'ONÉ.

Finalement, l'Office est d'avis que le passage du calcul de l'impôt par la méthode de l'impôt normalisé au calcul de l'impôt par la méthode de l'impôt exigible n'aura pas une influence matérielle sur les risques financiers de la société.

### **Décision**

**L'Office approuve un ratio présumé du capital-actions ordinaire de 47,5 pour cent pour les années d'essai 1993 et 1994.**

## **6.2 6.2 Taux de rendement du capital-actions ordinaire**

Trans Mountain a demandé un taux de rendement du capital-actions ordinaire de 12,75 pour cent pour 1993 et de 12,5 pour cent pour 1994. L'ACPP a fait valoir que le taux de rendement du capital-actions ordinaire approprié est de 11,0 pour cent pour les deux années.

Le témoin-expert de Trans Mountain, M. Evans, a commencé son exposé sur le rendement du capital-actions ordinaire en sélectionnant des compagnies comparables qui peuvent être utilisées pour réaliser l'analyse des gains comparables et celle du flux monétaire actualisé. M. Evans a choisi un groupe de 22 compagnies catégorisées à faible risque à la suite d'une série de mesures de risque qualitatives et statistiques. Après avoir mesuré le rendement réel comptable pour la période 1983-1992 et avoir tenu

compte des différents niveaux de rentabilité des compagnies, des espérances courantes de faible inflation et des fortes variations de données dans les échantillons, M. Evans a recommandé un rendement du capital-actions ordinaire de 12,5 à 13,0 pour cent, basé sur l'analyse des gains comparables. M. Evans a déclaré que l'analyse des gains comparables peut donner des résultats fiables si on applique un jugement informé aux données brutes sur les gains, et ce, même si les investisseurs ne doivent espérer des rendements aussi élevés que ceux du milieu des années 80, ni craindre des rendements aussi bas que ceux du début des années 90.

Pour son analyse du flux monétaire actualisé («FMA»), M. Evans a utilisé le même groupe de compagnies que lors de l'analyse des gains comparables. Le rendement en dividende mesuré pour ces compagnies se situait entre 2,25 et 2,5 pour cent. L'estimation du facteur de croissance, calculée en fonction de l'appréciation de la valeur comptable par action, était comprise entre 9,25 et 10,0 pour cent. En additionnant le rendement en dividende à l'estimation du facteur de croissance, on obtient un rendement du capital-actions ordinaire compris entre 11,5 et 12,5 pour cent. Compte tenu du niveau de risque de Trans Mountain, M. Evans a recommandé un taux de 12,0 pour cent comme valeur du coût minimal du capital-actions ordinaire de Trans Mountain. En ajoutant entre 60 et 120 points de base de rajustement pour les frais d'émission, M. Evans a obtenu, par la méthode du flux monétaire actualisé, une valeur du rendement du capital-actions ordinaire de Trans Mountain comprise entre 12,6 et 13,2 pour cent, valeur finale qu'il recommande. M. Evans a déclaré que, dans les conditions actuelles du marché financier, les rendements calculés par la méthode du flux monétaire actualisé sont anormalement bas. Bien que M. Evans ne fut pas enclin à abandonner complètement cette méthode, il a affirmé avoir accordé très peu d'importance, dans sa recommandation finale, aux résultats obtenus par la méthode du flux monétaire actualisé.

Pour son analyse de la prime de capital-risque, M. Evans a examiné les taux - historiques, présents et anticipés - des obligations à long terme du gouvernement canadien. M. Evans a prévu que les rendements de ces obligations à long terme seraient compris entre 7,75 et 8,25 pour cent pour 1993 et 1994. Dans son témoignage supplémentaire, M. Evans a révisé à la baisse cette fourchette à 7,5 et 8,0 pour cent, en insistant sur la moitié supérieure pour 1993 et la moitié inférieure pour 1994.

M. Evans a ensuite examiné trois études de rendement historiques réalisés par le groupe de travail sur la politique du revenu de retraite, l'Institut Canadien des Actuaires et les professeurs James E. Hatch et Robert W. White. M. Evans a rajusté les résultats des trois études à l'aide de six facteurs pour aboutir à une prime de risque du marché comprise entre 5 et 6 pour cent. Il a ensuite rajusté cette prime pour tenir compte du risque relativement bas de Trans Mountain et a conclu qu'une prime de capital-risque raisonnable pour les activités juridictionnelles de Trans Mountain se situerait entre 3,5 et 4,0 pour cent, soit environ 63 pour cent de la valeur de la prime de risque du marché. En ajoutant une prime de risque moyenne de 3,75 pour cent aux rendements anticipés des obligations à long terme du gouvernement canadien, on obtient un taux de rendement minimum exigé par les investisseurs de 11,5 à 12,0 pour cent.

M. Evans a déclaré qu'après avoir calculé le rendement minimum du capital-actions ordinaire au moyen de la méthode du FMA et de la prime de capital-risque, il faut le rajuster en fonction des frais d'émission. Ce rajustement pour frais d'émission est destiné à compenser les coûts d'émission de nouvelles actions ordinaires subis par la société, la dilution possible de la valeur actuelle des actions à cause des nouvelles émissions d'actions, ainsi que les baisses générales du marché et les circonstances financières imprévisibles. M. Evans a déclaré que le rajustement doit permettre aux activités

juridictionnelles de Trans Mountain d'atteindre un ratio valeur marchande - valeur au livre de 110 à 120 pour cent. Dans ce cas-ci, selon M. Evans, un rajustement de 60 à 120 points de base paraît un rajustement pour frais d'émission adéquat. M. Evans a recommandé qu'une provision pour frais d'émission de 90 points de base soit ajoutée à son estimation du rendement minimum du capital-actions ordinaire et il a finalement recommandé un taux de rendement du capital-actions ordinaire de Trans Mountain compris entre 12,4 et 12,9 pour cent en se basant sur la méthode de la prime de capital-risque.

M. Reed, l'expert-témoin de l'ACPP, a soutenu que plusieurs aspects de l'analyse des gains comparables de M. Evans comportaient des erreurs. Par sa méthode de sélection des compagnies comparables, M. Evans gonfle les rendements car il choisit des compagnies prospères plutôt que des compagnies à faibles risques. M. Reed a également fait remarquer qu'il est généralement admis que les compagnies des services publics présentent moins de risques que les compagnies des autres industries, telles que celles choisies par M. Evans comme compagnies comparables. M. Reed a signalé que M. Evans a choisi d'éliminer une période de faible croissance, 1981-1982, ainsi que des valeurs qui s'écartaient considérablement de la moyenne, ce qui a éliminé les faibles rendements courants. À son avis, on devrait donner plus de poids aux expériences récentes qu'à celles qui sont plus lointaines. En se servant des données de M. Evans, M. Reed a calculé des gains moyens sur dix, sept et cinq ans pour faire ressortir les expériences récentes. Les résultats étaient compris entre 11,3 et 13,5 pour cent et M. Reed est d'avis qu'un rendement du capital-actions ordinaire de 12,0 pour cent résultant de l'application de la méthode des gains comparables refléterait la persistance des faibles gains. Cependant, à cause des problèmes créés par la sélection des compagnies comparables et des périodes appropriées, M. Reed n'a donné, dans sa recommandation finale, aucun poids à la méthode des gains comparables.

M. Reed a constaté que la méthode du FMA est très sensible à la période choisie pour le calcul des taux de croissance. À son avis, les expériences plus récentes devraient recevoir plus d'attention que les expériences plus éloignées et, étant donné la tendance à la baisse des rendements actuels, la méthode du FMA appliquée par M. Evans surestime les rendements exigés. De plus, M. Reed a affirmé que le modèle du FMA repose sur les flux monétaires que l'investisseur espère recevoir. Les flux monétaires sont représentés par les dividendes que reçoit l'investisseur; par conséquent, lorsqu'on calcule le rendement du capital-actions ordinaire, c'est la croissance de ces flux monétaires, c'est-à-dire de la croissance des dividendes qu'il faudrait se servir dans les calculs. La croissance de la valeur comptable par action, utilisée par M. Evans, n'est pas aussi représentative des espérances des investisseurs que la croissance des dividendes par action. M. Reed a utilisé plusieurs des tableaux de M. Evans pour calculer ses propres résultats de FMA qui indiquent des rendements compris entre 9,3 et 11,3 pour cent. À son avis, la valeur moyenne de 10,3 pour cent représente le rendement approprié lorsqu'on utilise la technique du FMA, et aucune provision pour frais d'émission n'est nécessaire dans ce cas-ci. Dans sa recommandation finale, M. Reed déclare avoir donné un certain poids à la technique du FMA, mais il souligne aussi que les estimations des taux de croissance sont avant tout affaire de jugement.

M. Reed conclut de son analyse des risques de Trans Mountain que les installations juridictionnelles courent moins de risques durant les années d'essai qu'en 1992, la dernière fois que l'Office a examiné le rendement du capital-actions ordinaire de Trans Mountain. M. Reed a mentionné la prime de risque de 3,25 pour cent utilisée par M. Evans au cours de l'audience RH-3-91 et, compte tenu de sa

conclusion concernant la baisse du risque, il a utilisé ce chiffre dans ses calculs plutôt que la prime de capital-risque de 3,75 pour cent proposée actuellement par M. Evans.

En ce qui concerne les obligations à long terme du gouvernement du Canada, M. Reed a montré que les rendements de ces obligations n'ont cessé de décroître ces derniers mois. Au moment du dépôt de son témoignage, ces rendements se situaient entre 6,72 et 7,38 pour cent. M. Reed a cité un rapport récent intitulé "Consensus Forecasts", qui prévoit un rendement de 6,9 pour cent pour les obligations à dix ans du gouvernement du Canada de 1994. En ajoutant la prime courante pour les obligations à long terme (58 points de base), M. Reed a obtenu le taux estimatif de 7,48 pour cent en 1994 pour les obligations à long terme du gouvernement du Canada.

M. Reed a ajouté le taux de 3,25 pour cent aux rendements courants et prévus des obligations à long terme du gouvernement du Canada et il a obtenu, à l'aide de l'analyse de la prime capital-risque, un rendement du capital-actions ordinaire de 10,55 pour cent pour 1993 et de 10,73 pour cent pour 1994. M. Reed a recommandé un rendement du capital-actions ordinaire de 11,0 pour cent.

En ce qui concerne la provision pour frais d'émission, M. Reed a déclaré que Trans Mountain n'avait besoin d'aucun rajustement concret pour frais d'émission. Selon M. Reed, premièrement, les primes de risques incorporent déjà les espérances des investisseurs en ce qui concerne les frais versés lorsque de nouvelles actions sont émises et aucun rajustement pour une baisse générale du marché n'est nécessaire. Deuxièmement, M. Reed a constaté qu'au moment de l'audience les actions ordinaires de Trans Mountain se négociaient à 170 pour cent de leur valeur comptable et, selon lui, aucune prime n'est nécessaire pour assurer que l'action se négocie au seuil - proposé par M. Evans - de 110 à 120 pour cent de sa valeur comptable.

Dans sa plaidoirie, le conseiller de la CCPA a recommandé à l'Office de n'attacher aucune importance aux techniques des gains comparables et du flux monétaire actualisé. Citant la décision récente de l'Office dans le cas de Foothills Pipe Lines Ltd. et le témoignage présenté par M. Evans concernant ces deux techniques, la CCPA a déclaré qu'aucune de ces méthodes ne donne des résultats fiables dans le climat économique actuel. La CCPA a déclaré que l'Office devrait baser sa décision sur le rendement du capital-actions ordinaire de Trans Mountain en ne tenant compte que de la technique de la prime de capital-risque, mais que les résultats des calculs effectués par M. Evans, selon cette technique, étaient gonflés. La CCPA a déclaré que les primes de capital-risque calculées par M. Evans dans le cas de Trans Mountain ne concordaient pas avec les primes de capital-risque calculées récemment par d'autres témoins-experts dans le cas de compagnies réglementées par l'Office. De plus, la CCPA est d'avis que le rajustement pour frais d'émission proposé par M. Evans est exagéré. La CCPA a émis l'opinion qu'en fonction de la preuve présentée dans ce cas-ci, un rendement du capital-actions ordinaire de l'ordre de 11 pour cent était approprié.

### *Opinion de l'Office*

L'Office croit qu'en ce moment on ne peut donner aucun poids véritable aux résultats des techniques des gains comparables et du flux monétaire actualisé utilisées pour déterminer le taux de rendement approprié du capital-actions ordinaire de Trans Mountain. Dans les conditions économiques actuelles, la technique des gains comparables ne donne pas de résultats fiables sur lesquels l'Office pourrait s'appuyer. L'Office persiste à croire que la technique du flux monétaire actualisé est utile en soi, mais il est convaincu que les résultats obtenus ne sont pas fiables à cause de

l'incertitude qui est liée à l'estimation des espérances des investisseurs. Par conséquent, dans les circonstances présentes, c'est la technique de la prime de capital-risque qui fournit les résultats les plus fiables pour déterminer le taux de rendement approprié du capital-actions ordinaire de Trans Mountain.

Si l'on utilise la méthode de la prime de capital-risque, la première étape dans le calcul du taux de rendement du capital-actions ordinaire est de choisir un taux de rendement sans risque. Le preuve présentée au cours de cette audience montre que le rendement des obligations à long terme du Canada sera de 7,5 à 8,0 pour cent durant les deux années d'essai. L'Office constate qu'au cours de cette audience les témoins-experts ont choisi de citer les rendements d'une série d'obligations à long terme du gouvernement du Canada, c'est-à-dire un mélange d'obligations dont les échéances sont de dix ans et plus, plutôt que des obligations ayant des taux de rendement de 30 ans. L'Office est satisfait du fait que ces taux de rendement d'obligations à long terme du gouvernement du Canada représentent avec une approximation raisonnable le taux sans risque à utiliser pour déterminer le taux de rendement du capital-actions ordinaire de Trans Mountain. L'Office établit le taux de rendement sans risque approprié à 7,75 pour cent pour 1993 et 7,5 pour cent pour 1994.

La preuve présentée lors de cette audience indique que la prime de risque du marché se situe entre 5 et 6 pour cent. L'Office est d'avis qu'il faut privilégier la partie inférieure de cette fourchette. L'Office constate qu'un mécanisme analytique permettant de rajuster la prime de risque du marché à la baisse de manière à ce qu'elle reflète le niveau de risque relativement bas de Trans Mountain ne fut pas l'objet de discussion devant l'audience. M. Evans a estimé que Trans Mountain présente un risque approximativement égal à 63 pour cent du risque du marché, et que la prime de capital-risque appropriée, pour Trans Mountain, se situe entre 3,5 et 4,0 pour cent. Si on applique ce chiffre de 63 pour cent au chiffre inférieur de la fourchette de la prime de risque du marché, on obtient une prime de capital-risque d'environ 3,25 pour cent. M. Reed a déclaré qu'à son avis les risques de Trans Mountain n'ont pas augmenté depuis la dernière audience portant sur les droits et que, par conséquent, selon lui, la prime de capital-risque utilisée par M. Evans lors de cette audience, qui était de 3,25 pour cent, est toujours appropriée.

L'Office est d'avis que, dans le cas de Trans Mountain, une prime de capital-risque de 3,25 pour cent est appropriée. En additionnant les taux sans risque et la prime de capital-risque de Trans Mountain, on obtient un rendement minimum du capital-actions ordinaire de 11,0 pour cent pour l'année d'essai 1993 et de 10,75 pour cent pour l'année d'essai 1994.

M. Evans a déclaré que ces rendements minimum devaient être rajustés à la hausse au moyen d'une provision pour frais d'émission de 60 à 120 points de base qui tiendrait compte des coûts d'émission d'actions et de l'effet de dilution dû à la pression du marché, et qui fournirait la souplesse d'adaptation nécessaire dans le cas de circonstances économiques imprévisibles. L'Office constate qu'au moment de l'audience les actions de Trans Mountain se négociaient à un niveau nettement plus élevé que celui de leur valeur comptable.

Par conséquent, l'Office n'est pas convaincu qu'actuellement le rendement minimum du capital-actions ordinaire de Trans Mountain ait besoin d'être rajusté pour compenser pour la pression du marché.

L'Office est d'avis que le rendement minimum du capital-actions ordinaire de Trans Mountain devrait être rajusté pour les coûts consentis lors d'émissions d'actions ordinaires et pour fournir la souplesse nécessaire en cas de circonstances économiques imprévisibles. Un rajustement de 50 points de base devrait fournir à Trans Mountain une protection suffisante contre les effets de ces deux facteurs. En se basant sur ce qui précède, l'Office conclut que, pour Trans Mountain, les taux de rendement du capital-actions ordinaire appropriés sont de 11,50 pour cent en 1993 et de 11,25 pour cent en 1994.

### **Décision**

**L'Office approuve un taux de rendement du capital-actions ordinaire de 11,5 pour cent concernant 1993 et de 11,25 pour cent concernant 1994.**

## **6.3 6.3 Dette consolidée**

Trans Mountain a demandé que sa dette consolidée représente 50 pour cent de sa structure du capital au coût de 10,57 pour cent pour l'année d'essai 1993, et que la méthode de l'impôt normalisé pour calculer l'impôt sur le revenu demeure la méthode de calcul à utiliser. Pour 1994, Trans Mountain a demandé une dette consolidée de 96,8 millions de dollars, au coût de 10,62 pour cent. Le pourcentage demandé par Trans Mountain est identique à celui qui a été approuvé lors de l'audience RH-3-91. La dette consolidée de 96,8 millions de dollars demandée pour 1994 représente moins de 50 pour cent de la base tarifaire de Trans Mountain.

Selon l'ACPP, la dette consolidée de Trans Mountain devrait représenter 47,5 pour cent de la structure présumée du capital de Trans Mountain pour les deux années d'essai. L'ACPP est d'avis que la structure consolidée du capital doit servir de base à la détermination de la structure présumée du capital la mieux appropriée pour les activités réglementées. L'ACPP est convaincue que la structure présumée du capital des activités juridictionnelles de Trans Mountain devrait comprendre une proportion de dette à long terme identique à celle de la structure du capital consolidée. L'ACPP a déterminé qu'une proportion présumée de la dette de 47,5 pour cent est appropriée. L'ACPP n'a pas présenté de preuve voulant que le coût de la dette à long terme demandé par Trans Mountain lui soit refusé.

### *Opinion de l'Office*

Depuis le dernier rajustement de classe 3 de ses droits, Trans Mountain n'a pas émis de dette à long terme. L'Office est d'avis qu'une proportion de 50 pour cent de dette à long terme est appropriée pour l'année d'essai 1993. Pour les fins de la présente audience, l'Office considère que 96,8 millions de dollars représente le montant maximum de dette consolidée que Trans Mountain peut allouer à ses activités réglementées par l'Office. Ainsi, l'Office accepte le montant de 96,8 millions de dollars alloué par Trans Mountain pour l'année d'essai 1994.

## Décision

**Concernant l'année d'essai 1993, l'Office approuve une dette consolidée d'un montant équivalent à 50 pour cent du montant de capitalisation de Trans Mountain, où la capitalisation est égale au montant de la base tarifaire, majoré du montant des installations en construction; l'Office approuve aussi un coût de 10,57 pour cent. De même, concernant l'année d'essai 1994, l'Office approuve une dette consolidée d'un montant de 96,8 millions de dollars à un coût de 10,62 pour cent.**

### 6.4 6.4 Dette non consolidée

Les calculs effectués par Trans Mountain montrent que sa dette non consolidée sera inexistante pour l'année d'essai 1993 et qu'elle s'élèvera à 4,8 millions de dollars pour l'année 1994. Le coût approprié de la dette demandé par la société est de 9,0 pour cent. M. Evans a indiqué que le coût approprié de la dette non consolidée est une estimation des taux d'intérêts des dettes à long terme des sociétés de catégorie A au Canada, pendant les années d'essai.

L'ACPP a déclaré que les soldes de la dette non consolidée représentent la proportion de la dette à court terme que la société utilise pour financer les actifs de la base tarifaire. En se basant sur les résultats d'une analyse de la structure consolidée du capital de Trans Mountain, M. Reed a calculé qu'il serait approprié d'affecter 12,5 pour cent de la structure du capital des activités réglementées par l'ONÉ de Trans Mountain à sa dette non consolidée. M. Reed est d'avis que les soldes de la dette non consolidée représentent du financement à court terme et que le taux qui leur est appliqué devrait être un taux à court terme. En se basant sur les coûts de la dette de Trans Mountain pour 1992 et sur les rendements courants des instruments de financement à court terme, M. Reed a recommandé un coût de la dette non consolidée de 5,8 pour cent.

#### *Opinion de l'Office*

Une fois fixée la portion de capital-actions ordinaire de la structure présumée du capital de Trans Mountain, le solde, selon l'Office, représente de la dette à long terme qui finance des actifs à long terme. Dans le cas où la société ne dispose pas d'une dette consolidée suffisante pour couvrir cette portion de la structure du capital, la structure présumée du capital de la compagnie comprend alors de la dette non consolidée, ou dette à long terme à émettre.

L'Office trouve qu'il est juste que, pour l'année d'essai 1993, la dette non consolidée de Trans Mountain s'élève à 2,5 pour cent de la structure présumée du capital. Pour l'année d'essai 1994, la dette non consolidée devrait être constitué du solde de la capitalisation moins 47,5 pour cent de capital-actions ordinaire et 96,8 millions de dollars de dette consolidée.

L'Office est d'avis qu'il faut attribuer aux soldes de la dette non consolidée de Trans Mountain un coût qui tient compte des taux d'intérêt des dettes à long terme émises par des compagnies dont le profil de risque est semblable à celui de Trans Mountain. Par conséquent, l'Office conclut que les coûts appropriés des soldes de la dette non

consolidée de la structure présumée du capital de Trans Mountain sont de 8,5 pour cent en 1993 et de 8,25 pour cent en 1994.

#### **Décision**

**Concernant l'année d'essai 1993, l'Office approuve une dette non consolidée d'un montant équivalent à 2,5 pour cent du montant de capitalisation de Trans Mountain, et un coût de 8,5 pour cent. De même, concernant l'année d'essai 1994, l'Office approuve une dette non consolidée d'un montant équivalent au complément de la capitalisation de Trans Mountain, et un coût de 8,25 pour cent.**

## **6.5 6.5 Taux de rendement de la base tarifaire**

#### **Décision**

**Compte tenu des décisions énoncées dans les présentes, l'Office évalue le taux de rendement de la base tarifaire admissible à 10,96 pour cent en 1993 et 10,83 pour cent en 1994.**

Les structures du capital ainsi que les taux de rendement approuvés pour les années d'essai 1993 et 1994 sont démontrés dans les tableaux 6-3 et 6-4.

**Tableau 6-3**  
**Structure présumée du capital et**  
**taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1993**

	Montant (milliers de dollars)	Structure du capital (%)	Coût (%)	Composante du coût (%)
Dette - consolidée	92 011	50,00	10,57	5,29
- non-consolidée	4 601	2,50	8,50	0,21
Capital-actions ordinaire	<u>87 410</u>	<u>47,50</u>	<u>11,50</u>	<u>5,46</u>
Capitalisation totale <sup>1</sup>	<u>184 021</u>	<u>100,00</u>		
Taux de rendement sur la base tarifaire				<u>10,96</u>

1. Les travaux de construction en cours n'ont pas été inclus.

**Tableau 6-4**  
**Structure présumée du capital et**  
**taux de rendement approuvés pour l'année d'essai 1994**

	Montant (milliers de dollars)	Structure du capital (%)	Coût (%)	Composante du coût (%)
Dette - consolidée	96 800	48,76	10,62	5,18
- non consolidée	7 412	3,74	8,25	0,31
Capital-actions ordinaire	<u>94 197</u>	<u>47,50</u>	<u>11,25</u>	<u>5,34</u>
Capitalisation totale <sup>1</sup>	<u>198 309</u>	<u>100,00</u>		
Taux de rendement sur la base tarifaire				<u>10,83</u>

1. Les travaux de construction en cours n'ont pas été inclus.

## Chapitre 7

# Conception des droits et questions tarifaires

---

### 7.1 7.1 La prévision du débit

#### 7.1.1 7.1.1 Méthode d'établissement des prévisions

La méthode actuelle de prévision du débit de Trans Mountain repose sur les renseignements qu'il reçoit de ses expéditeurs et d'autres parties qui connaissent les marchés desservis par la société. Les prévisions de livraisons vers les marchés canadiens, tels que les régions de Vancouver et de Kamloops, sont basées sur une prévision de 13 mois obtenue mensuellement des expéditeurs. Les livraisons sur le marché des exportations comprennent des volumes spéculatifs et reposent sur les discussions qui ont lieu entre Trans Mountain et ses expéditeurs d'une part, et les acheteurs de pétrole brut sur les marchés au comptant de l'État de Washington et d'outre-mer d'autre part. Trans Mountain a déclaré qu'elle recherchait un consensus tout en tenant compte de facteurs tels que les prix des autres approvisionnements en pétrole, le souhait des raffineries d'utiliser en tant que charge d'alimentation du pétrole brut d'origine canadienne, la disponibilité des types de pétrole recherchés et la possibilité d'interruptions d'approvisionnement. Avant de déposer ses prévisions mensuelles auprès de l'Office, Trans Mountain en confirme leur validité en les faisant examiner par ses expéditeurs et les acheteurs des marchés au comptant.

Trans Mountain a indiqué qu'en général, ses expéditeurs approuvent la méthode dont elle se sert pour prévoir le débit et que, par conséquent, elle persiste à croire que cette méthode est la meilleure. Trans Mountain a admis que des écarts importants se sont manifestés certaines années, mais elle croit que, dans l'ensemble, ses prévisions se sont montrées raisonnablement précises.

Aucune des parties intéressées n'a émis de commentaires sur la méthode de prévision du débit qu'utilise Trans Mountain actuellement.

#### *Opinion de l'Office*

L'Office est d'accord qu'en dépit des écarts qui se sont manifestés certaines années par rapport aux prévisions de débit de Trans Mountain, à long terme, ces prévisions ont été raisonnablement précises. L'Office constate également qu'aucune des parties intéressées n'a soulevé de questions concernant la méthode actuelle de prévision du débit. L'Office continuera de surveiller les prévisions du débit de Trans Mountain pour s'assurer que la méthode actuelle reste appropriée.

#### **Décision**

**L'Office estime que la méthode d'établissement des prévisions du débit qu'emploie actuellement Trans Mountain convient toujours.**

## **7.1.2 7.1.2 Prévisions relative aux débits de 1993 et 1994**

La demande initiale présentée par Trans Mountain prévoyait un débit moyen, pour l'année d'essai 1993, de 33 126 mètres cubes par jour, soit une augmentation de 786 mètres cubes par jour par rapport au débit réel de 32 340 mètres cubes par jour de 1992. Pour l'année d'essai 1994, la société avait prévu un débit moyen de 34 800 mètres cubes par jour. La prévision de 1994 comprenait l'augmentation du débit découlant de la deuxième phase du projet d'expansion qui est proposé. Au cours de l'audience, Trans Mountain a déposé des prévisions de débit révisées pour 1993 et 1994, qui s'établissent respectivement à 33 687 mètres cubes par jour et 36 128 mètres cubes par jour. À la demande de l'Office, Trans Mountain a également déposé, pour 1994, une prévision de 34 300 mètres cubes par jour, excluant les livraisons liées à la deuxième phase du projet d'expansion.

Trans Mountain a indiqué que le débit vers les marchés canadiens comprenait les livraisons de pétrole, de pétrole semi-raffiné et de pétrole raffiné aux raffineries et terminaux de la région de Vancouver, et les livraisons de pétrole raffiné à Kamloops. Les volumes d'exportation comprennent les livraisons de pétrole aux raffineries de l'État de Washington, à partir de Sumas (C.-B.), par le biais de l'oléoduc exploité par Trans Mountain Oil Pipe Line Corporation, de même que les livraisons de pétrole en vue de leur chargement sur navires-citernes au terminal maritime de Westridge (C.-B.).

Trans Mountain a affirmé que plusieurs changements survenus en 1993 ont influencé son exploitation. En mai 1993, Trans Mountain a commencé à livrer de l'éther méthyl-tertiobutylique («EMT»), lequel augmente l'indice d'octane, qu'elle se procure de la nouvelle installation de l'Alberta Envirofuels Inc. située à Edmonton (Alberta), à la raffinerie de Chevron située à Burnaby (C.-B.). En avril 1993, la raffinerie de Shell à Burnaby et la raffinerie de Petro-Canada à Port Moody (C.-B.) ont été fermées et converties en terminaux pour produits pétroliers qui peuvent recevoir de l'essence et du carburant diesel. Les livraisons de ces produits aux terminaux de Shell et de Petro-Canada ont débuté respectivement en juin et en septembre 1993.

Trans Mountain croit que le réseau de IPL continuera d'être fortement contingenté et qu'il en résultera une augmentation des livraisons par le réseau de Trans Mountain. De plus, l'augmentation des prévisions de livraison est aussi causé par de nouvelles livraisons de pétrole hypersulfureux par certains expéditeurs à certaines raffineries de l'État de Washington. Ces raffineries traitent actuellement du pétrole brut de l'Alaskan North Slope qui ressemble au pétrole brut hypersulfureux de l'Alberta. Il s'ensuit que le réseau pipelinier de Trans Mountain sera exploité à pleine capacité ou presque, durant le reste de l'année 1993 et pendant l'année 1994.

### ***Opinion de l'Office***

L'Office est satisfait de la preuve présentée par Trans Mountain, qui démontre que les livraisons prévues en 1993 et en 1994 seront plus élevées qu'en 1992. L'Office constate également qu'aucune des parties intéressées n'a mis en question la prévision du débit de Trans Mountain pour 1993 et 1994.

### **Décision**

**L'Office approuve les prévisions révisées qu'a établies Trans Mountain, soit de 33 687 mètres cubes par jour visant 1993 et 34 300 mètres par jour visant 1994,**

**ces prévisions de débit ne tenant pas compte des livraisons liées à la deuxième phase du projet de prolongement, tel qu'il est illustré à la pièce B-35.**

Le tableau 7-1 permet de comparer, pour les années d'essai, les livraisons prévues par Trans Mountain et la prévision approuvée.

**Tableau 7-1  
Livraisons durant les années d'essai 1993 et 1994  
(mètres cubes par jour)**

<u>DE</u>	<u>À</u>	<u>1993</u> <u>Demandées<sup>1</sup></u>	<u>1993</u> <u>Approuvées</u>	<u>1994</u> <u>Demandées<sup>2</sup></u>	<u>1994</u> <u>Approuvées</u>
Edmonton	Kamloops	3 226	3 226	2 827	2 827
Edmonton	Sumas	8 074	8 074	7 991	6 257
Edmonton	Burnaby	17 699	17 699	20 714	20 593
Edson	Sumas	224	224	263	263
Edson	Burnaby	124	124	0	0
Kamloops	Sumas	1 122	1 122	1 896	1 923
Kamloops	Burnaby	<u>3 218</u>	<u>3 218</u>	<u>2 437</u>	<u>2 437</u>
Total		<u>33 687</u>	<u>33 687</u>	<u>36 128</u>	<u>34 300</u>

1. Selon la demande en date du 30 septembre 1993, telle que révisée.

2. Selon la demande en date du 30 septembre 1993, telle que révisée; inclus les livraisons liées à la deuxième phase du projet de prolongement.

### **7.1.3 Compte de report associé au débit destiné à l'exportation**

L'ACPP s'est montré perplexe quant à la capacité de Trans Mountain de prévoir avec précision ses volumes d'exportation. Elle a indiqué que les récents écarts entre les volumes demandés et les volumes réels exportés à Westridge et Sumas faussent les résultats en faveur de Trans Mountain permettant à la société de réaliser des revenus exagérés. Elle a affirmé que le régime de réglementation actuel, en rajustant les droits au milieu de l'année, rend ceux-ci instables et qu'il favorise indûment Trans Mountain par des revenus plus élevés. De plus, il était prévu que, durant la période 1993/1994, le revenu des volumes d'exportation représenterait en moyenne 33 pour cent du revenu total du transport, par comparaison aux 21 pour cent de 1992, alors que les écarts des volumes d'exportation antérieurs ont parfois atteint 345 pour cent. L'ACPP est d'avis que les volumes d'exportation échappent au contrôle de la société donc qu'ils rencontrent les critères de l'Office pour qu'ils soient assortis d'un compte de report. L'ACPP a proposé de régler cette situation en établissant un compte

de report qui permettrait d'enregistrer la différence entre le revenu approuvé et le revenu réel provenant des livraisons à l'exportation. Elle a affirmé qu'en introduisant ce compte de report, on diminuerait et stabiliserait les droits, et on réduirait les risques auxquels les investisseurs sont exposés.

Trans Mountain s'est opposée à l'établissement d'un compte de report. Elle possède déjà une méthode de prévision efficace, par laquelle sont consultés les expéditeurs et qui vise l'obtention d'un consensus. Elle a noté qu'avec le temps, les écarts pour l'ensemble de ses prévisions de débit tendent à s'annuler. Trans Mountain espère qu'à court terme, le niveau de volumes d'exportation sera plus prévisible en raison de l'utilisation croissante de contrats à terme. Trans Mountain juge que le concept du compte de report est particulièrement mal adapté aux années d'essai 1993 et 1994, car, pour 1993, le débit réel de Trans Mountain sera connu avant que l'Office ne rende sa décision; et, pour 1994, la prévision de Trans Mountain montre que l'oléoduc fonctionnera toute l'année à pleine capacité. Cela signifie qu'en 1994 il est virtuellement impossible d'excéder le taux de rendement approuvé, vu que tout écart de débit dû à une augmentation des livraisons d'exportation ne peut se produire qu'au détriment des livraisons canadiennes. Trans Mountain s'inquiète aussi du fait que le compte de report menace le recouvrement de ses besoins en revenus approuvés dans le cas d'une diminution des livraisons canadiennes coïncidant avec une augmentation des exportations. Le régime actuel permet de modifier les livraisons d'exportation et les livraisons canadiennes de manière à ce que leurs effets s'équilibrent.

Trans Mountain a soutenu que le mécanisme de rajustement des droits en vigueur règle bien la question de l'incertitude liée aux prévisions. Elle a critiqué la complexité administrative de la proposition de l'ACPP et a fait valoir que cette proposition risque de créer une discrimination injuste dans la mesure où la société serait censée rajuster immédiatement ses droits lorsqu'un écart apparaît dans les volumes canadiens et non dans le cas d'écarts dans les volumes d'exportation. De plus, Trans Mountain s'inquiète de l'équité entre les générations d'expéditeurs étant donné que ceux qui utilisent le réseau d'un mois à l'autre ne sont pas toujours les mêmes. Elle a affirmé que les soldes des comptes de report engendreraient eux-mêmes une instabilité des droits.

Impériale, Petro-Canada et Shell sont en faveur de la proposition de l'ACPP. Elles jugent que le compte de report serait à l'avantage tant de Trans Mountain que de ses expéditeurs.

La CCPA appuie également cette proposition. Elle fait remarquer qu'une part de plus en plus grande des revenus de Trans Mountain provient des livraisons d'exportation, et que la preuve démontre l'incapacité de Trans Mountain et de ses expéditeurs de contrôler ces exportations ou de les prévoir avec suffisamment de précision. La CCPA a recommandé que le maintien de ce compte fasse périodiquement l'objet d'un examen.

Dans sa plaidoirie, l'ACPP a écarté l'objection de Trans Mountain portant sur la complexité administrative et la réglementation excessive de la situation comme étant une méprise totale. L'ACPP est d'avis qu'il résultera de ce compte de report une diminution des rajustements des droits au milieu de l'année, ce qui entraînera un allègement de la réglementation et de la complexité administrative. En outre, l'ACPP a trouvé absurdes les préoccupations de Trans Mountain en ce qui concerne l'équité entre générations, puisque la seule alternative offerte permet à Trans Mountain de garder l'excédent des revenus.

### *Opinion de l'Office*

L'Office constate que Trans Mountain fonctionnera à pleine capacité pendant toute l'année 1994 et présume qu'elle recherchera à maintenir son débit, tant canadien qu'à l'exportation, aux niveaux élevés qu'elle a prévus.

En ce qui concerne les comptes de report en général, l'Office constate qu'ils ne cadrent pas avec l'opinion que les parties expriment habituellement. Pour l'instant, l'Office juge que le mécanisme actuel de déclenchement de révision des droits maintient les revenus de Trans Mountain dans des limites acceptables.

### **Décision**

**L'Office estime que le compte de report associé au débit destiné à l'exportation qu'a proposé l'ACPP n'est pas nécessaire à l'heure actuelle.**

## **7.2 7.2 Installations pour le pétrole raffiné**

En 1993, Trans Mountain a construit diverses installations destinées au transport de pétrole raffiné d'Edmonton à Burnaby. Ces installations ont été rendues nécessaires par la décision de fermer les raffineries que Shell et Petro-Canada possédaient dans la région de Vancouver et par celle d'utiliser les sites devenus vacants comme terminaux de commercialisation. Trans Mountain a affirmé avoir déterminé la conception des droits des nouvelles installations conformément à la pratique établie de l'Office. Du total de 22,7 millions de dollars qu'ont coûté les ajouts, Trans Mountain a classé 8,0 millions de dollars dans les installations consacrées dont le coût sera recouvré directement auprès de Shell et Petro-Canada. L'utilisation des autres installations est liée à l'exploitation du réseau pipelinier et, par conséquent, Trans Mountain a proposé d'intégrer le coût de ces installations aux coûts du réseau.

Chevron a soutenu que les droits de trois groupes d'installations devraient être calculés à part. Premièrement, le collecteur et les conduites installées à Edmonton ont été ajoutés pour séparer le produit raffiné spécialement et différemment par rapport au service demandé par les autres expéditeurs, et Chevron juge que ces installations offrent un service de niveau et de nature différents aux expéditeurs de pétrole raffiné. Deuxièmement, la soupape de décharge a été installée à Burnaby dans le seul but de faciliter les livraisons de pétrole raffiné par le branchement consacré à Petro-Canada. Chevron croit donc que le coût de cette soupape doit être imputé à Petro-Canada, même si physiquement, la soupape n'est pas installée sur le branchement. Troisièmement, le réservoir tampon installé à Burnaby a pour but de séparer le produit d'interface devenu contaminé du pétrole raffiné. Chevron a déclaré qu'étant donné que le produit d'interface fait partie de chaque lot de pétrole raffiné, une charge d'utilisation du réservoir devrait grever la totalité du lot ou le coût du réservoir devrait être réparti entre les expéditeurs de pétrole raffiné.

L'ACPP s'est déclarée en faveur de l'opinion de Chevron en ce qui concerne la soupape de décharge et le réservoir tampon. Elle trouve que le calcul séparé de ces deux éléments cadre mieux avec les principes établis de conception des droits.

Impériale, Petro-Canada et Shell ont appuyé la conception des droits proposée par Trans Mountain. Elles ont déclaré que la proposition de la société concordait avec les principes établis. Selon elles, les droits à percevoir des expéditeurs de pétrole raffiné devraient être calculés à partir des coûts communs lorsque la qualité et la nature du service offert correspondent aux exigences d'un service de transport de base d'un oléoduc transportant plusieurs types de produits, même s'ils sont seuls à utiliser certaines installations en particulier. Elles trouvent que les questions soulevées par Chevron sont basées sur une vision erronée de l'exploitation de l'oléoduc et du service offert.

Dans sa contre-plaidoirie, Trans Mountain a souligné que le réservoir tampon en question - situé à Burnaby - n'est pas dédié au pétrole raffiné. Ce réservoir existe depuis 40 ans environ.

### *Opinion de l'Office*

Lors de l'audience OH-1-87, l'Office avait précisé sa manière de traiter la répartition des coûts dans le cas de Trans Mountain :

«L'Office croit que les coûts en capital et d'exploitation des installations du réseau de Trans Mountain devraient être intégrés dans la base tarifaire commune et dans l'ensemble des coûts si les installations sont du niveau et de la nature nécessaires en vue d'assurer un service de transport de base par un réseau pipelinier transportant plusieurs types de produits».

L'Office accepte en grande partie la conception des droits proposée par Trans Mountain pour les installations de pétrole raffiné. L'Office est d'avis que l'accès aux réservoirs fait partie du service de transport de base. Le collecteur et les conduites qui sont installés à Edmonton pour le pétrole raffiné sont parfaitement semblables aux installations communes des terminaux de EMT et de pétrole brut. L'Office constate que ces installations sont toutes situées en aval du point de transfert de responsabilité et qu'elles facilitent le déroulement des opérations habituelles de terminal. De plus, l'Office reconnaît que des installations semblables seraient nécessaires si l'on décidait d'introduire du pétrole brut plutôt que du pétrole raffiné dans l'oléoduc. Tous les écoulements, indépendamment du produit, doivent pouvoir profiter de ce service de base.

En ce qui concerne la soupape de décharge de Burnaby, l'Office constate que la soupape est nécessaire si l'on désire faciliter les livraisons à Petro-Canada, par l'oléoduc qui lui est consacré. La soupape existant à Burnaby n'a pas été retirée, elle continue d'être utilisée lorsque les livraisons ne sont pas destinées à Petro-Canada. Que, dans ce cas-ci, ce soit du pétrole raffiné qui est livré, plutôt que du pétrole brut, est un élément secondaire. L'Office constate également qu'il a fallu installer quelques conduites supplémentaires pour pouvoir monter la nouvelle soupape. Dans ce cas-ci, l'Office juge que l'association directe de la soupape et de ces conduites au branchement consacré constitue le facteur déterminant.

En ce qui concerne le réservoir tampon de Burnaby, l'Office trouve que ce réservoir peut être distingué immédiatement des installations communes du réseau si l'on se base sur la qualité et la nature du service offert. Le produit de l'interface utilisé pour

isoler le pétrole raffiné et qui est stocké dans ce réservoir ne constitue pas un écoulement séparé ou un lot que l'on transporte comme tel, c'est plutôt une partie essentielle de divers écoulements de pétrole raffiné qui reçoivent un service de terminal qui ne leur est pas imputé. Le produit de l'interface est recueilli par petites quantités au début et à la fin de chaque lot qui constitue un changement de type de pétrole raffiné. Ce produit n'entre pas dans l'oléoduc comme un pétrole déterminé, mais plutôt est engendrée au cours du transport.

Trans Mountain a indiqué qu'elle a l'intention d'utiliser ce réservoir tampon à d'autres fins. En plus de servir à l'accumulation des tampons et des produits d'interfaces qui accompagnent les lots de pétrole raffiné, le réservoir servira à faciliter les mises à l'arrêt de l'oléoduc pendant les livraisons de pétrole raffiné, à contrôler la pression pendant les livraisons spéciales à Shell provenant directement de l'oléoduc, et à permettre les déplacements de conduite de la Westridge Dock Line entre les livraisons aux navires-citernes et les livraisons spéciales à Shell. Cependant, aucune de ces utilisations différentes par Trans Mountain du réservoir ne représente des services imputables offerts par l'oléoduc. Au contraire, dans le cadre de ses livraisons spéciales, Shell bénéficie d'un crédit pour non utilisation des réservoirs de livraison. Le fait que Trans Mountain puisse utiliser le réservoir à d'autres fins ne signifie pas nécessairement que ce réservoir cesse d'être consacré au service du pétrole raffiné. Mais dans le cas où ce réservoir n'existerait pas, on peut se demander si Trans Mountain devrait en construire un pour ces raisons précises. Par contre, une chose est certaine, le réservoir est indispensable au transport du pétrole raffiné. De plus, il ne peut être utilisé à d'autres fins que s'il n'est pas utilisé pour stocker le produit d'interface. Aucun autre réservoir ne convient à cet effet. L'utilisation de ce réservoir pour des produits autres que le pétrole raffiné ou semi-raffiné impliquerait des transformations coûteuses, ce qui limite quelque peu la possibilité de l'utiliser comme source de revenus.

De plus, la répartition des coûts qui découle de la proposition des droits présentée par Trans Mountain n'est pas appropriée. Le réservoir tampon représente 1/22 de la capacité de stockage disponible (c.-à-d. 10 000 m<sup>3</sup> sur 220 000 m<sup>3</sup>) et, si on applique la proposition de Trans Mountain, les expéditeurs de pétrole raffiné ne participent qu'à environ 1/100 des besoins en revenus de livraison alors qu'ils exigent l'accès exclusif au réservoir et empêchent qu'on l'utilise pour d'autres opérations directement liées à la création de revenus.

Finalement, l'Office est d'avis que, lorsqu'il s'agit de concevoir les droits qui s'y rattachent, ce réservoir tampon doit être considéré comme une installation consacrée aux expéditeurs de pétrole raffiné. Il ne semble pas que, parmi tous les réservoirs de même dimension qui se trouvent à Burnaby, Trans Mountain ait choisi ce réservoir tampon, en dépit de son âge, pour une raison particulière. Par conséquent, il paraît approprié de déterminer le coût de ce réservoir en se basant sur une répartition des besoins en revenus de stockage des livraisons, dans la proportion du volume du réservoir par rapport au volume de l'ensemble des réservoirs disponibles.

## Décision

**Exception faite d'une soupape de décharge et d'un réservoir tampon, l'Office accepte le barème de droits qu'a proposé Trans Mountain en ce qui concerne les installations aménagées pour acheminer du pétrole raffiné vers Burnaby. L'Office estime que les droits applicables à la soupape de décharge et canalisations connexes situées à Burnaby devraient être fondés sur l'affectation de ces installations à Petro-Canada; l'Office estime aussi que les droits applicables au réservoir tampon, situé lui aussi à Burnaby, devraient être fondés sur le débit et imposés à tous les expéditeurs de pétrole raffiné. Outre le coût associé au revêtement intérieur, lequel est spécial, l'Office décide que le coût du réservoir tampon sera équivalent au 1/22 du montant des besoins en revenus propres aux réservoirs affectés aux livraisons, soit au pro rata de la capacité du réservoir tampon par rapport à la capacité totale des réservoirs affectés aux livraisons.**

### 7.3 7.3 Crédits de mise en réservoir

La manière actuelle de déterminer les crédits de mise en réservoir a été mise en application en 1990, à la demande de l'Office à la suite de nombreuses discussions entre Trans Mountain et ses expéditeurs. Elle a été approuvée par la plupart des expéditeurs et des associations.

Trans Mountain a proposé de rajuster le calcul des crédits pour y incorporer les augmentations des besoins en stock de roulement, le changement fonctionnel des réservoirs situés à Sumas et l'affectation d'un réservoir au programme d'essais hydrostatiques de la société. Trans Mountain demande aux utilisateurs des réservoirs de réception et de livraison de maintenir un stock de roulement pour assurer la rapidité des livraisons. Or, l'augmentation de la taille des lots de pétrole raffiné, l'augmentation des exportations passant par Sumas et les demandes de mélanger les pétroles bruts ont entraîné une augmentation des besoins de Trans Mountain en stock de roulement, qui passeront de 3,5 à 4,5 jours à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1993 et de 4,5 à 5,0 jours le 1<sup>er</sup> janvier 1994. De plus, Trans Mountain a constaté un changement fonctionnel des réservoirs situés à Sumas. Auparavant, les livraisons vers l'État de Washington évitaient les installations de Sumas et bénéficieraient d'un crédit de mise en réservoir. Mais l'augmentation des livraisons aux raffineries de l'État de Washington ont fait que la moitié des six réservoirs de Sumas servent maintenant à stocker environ 40 pour cent des livraisons à Sumas. Pour refléter ce changement, Trans Mountain a proposé qu'au lieu de se baser sur l'utilisation du stockage par chaque lot livré à Sumas, qu'on réduise à 60 pour cent de sa valeur le crédit de stockage accordé uniformément à chacune des livraisons à Sumas. Finalement, Trans Mountain a indiqué qu'en 1994 elle utilisera un certain volume de stockage à Edmonton pour accumuler l'eau de pluie nécessaire à la réalisation de son programme d'essais hydrostatiques. Le coût de ce réservoir de stockage sera réparti entre tous les utilisateurs du réseau.

L'ACPP a remis en question la méthode que Trans Mountain emploie pour attribuer des crédits aux expéditeurs qui n'utilisent pas les réservoirs de stockage de réception et de livraison. L'ACPP a soutenu que l'exploitation de Trans Mountain a tellement changé ces dernières années qu'un examen complet de la méthode est rendue nécessaire. L'ACPP a affirmé qu'elle était incapable d'établir si la répartition actuelle des coûts des réservoirs de stockage est appropriée et elle a prié l'Office de

demander à Trans Mountain d'entreprendre, le plus tôt possible, un examen indépendant des besoins de stockage nécessaires aux différents écoulements, dans des conditions normales et dans des conditions optimales. Elle a demandé que, dans l'étude, on fasse la distinction entre ce qui est nécessaire et ce qui peut être utilisé, afin de déterminer si une partie des installations de stockage est de trop. À l'appui de sa demande, l'ACPP a fait remarquer que, bien que le volume annuel nécessitant l'utilisation de réservoirs ait considérablement diminué depuis la venue des livraisons de pétrole raffiné, Trans Mountain n'a pas baissé le nombre de ses réservoirs incorporé à sa demande. L'ACPP s'est également demandé s'il est sage de s'engager dans un programme ambitieux et coûteux tel que celui d'essais hydrostatiques et elle a suggéré que le seul but de ce programme pourrait être de justifier le niveau d'installations de stockage actuel.

Chevron a déclaré que le système actuel des crédits de mise en réservoir a été mis au point par des expéditeurs d'une autre époque, pour un oléoduc dont la vocation différait radicalement de son utilisation actuelle et que l'accord original conclu entre les parties en matière de traitement des droits liés au stockage n'était plus valable. Chevron a affirmé que le niveau des crédits a considérablement augmenté depuis 1990. Elle a indiqué que l'effet des crédits sur les droits perçus sur le brut léger est passé de 0,89 pour cent en 1990 à 5,3 pour cent en 1994. Elle a comparé ce dernier chiffre à la diminution de 10,14 pour cent des droits payés par les expéditeurs de pétrole raffiné. Chevron a utilisé ces comparaisons pour souligner le fait que la nature du système a fondamentalement changé depuis l'introduction des crédits de mise en réservoir, à la fin des années 80. Chevron a mentionné que cette augmentation des crédits se manifeste alors que ses propres besoins des réservoirs n'ont pas augmenté.

Pour Chevron, le problème est dû à ce que l'on considère que les coûts de mise en réservoir sont de nature résiduelle et au fait que l'on suppose que les expéditeurs qui ont besoin des réservoirs les utilisent tant que les réservoirs ne servent pas à d'autres fins. Il est possible qu'à présent une partie du stockage soit de trop. Chevron s'est plainte du fait que l'iniquité de la méthode actuelle s'amplifiera en 1995, lorsque Chevron sera le seul des quatre expéditeurs du début à avoir besoin des réservoirs. Chevron a soutenu qu'une solution immédiate s'imposait et a proposé qu'en attendant un examen en profondeur, on suspende les crédits de mise en réservoir ou qu'on les réduise à 30 pour cent de leur valeur si l'on se base sur l'analyse faite par Chevron quant à l'effet des expéditions de pétrole raffiné sur les droits perçus sur le pétrole brut. Chevron a prétendu que les autres expéditeurs devraient participer aux coûts de mise en réservoir, car ils ont accès à ce service. Chevron a proposé la formation d'un groupe de travail qui vérifierait les faits avancés par toutes les parties et qui permettrait à Trans Mountain de réviser sa méthode de détermination de ces crédits. Chevron a demandé que Trans Mountain soit priée de déposer une nouvelle proposition auprès de l'Office, au plus tard le 31 août 1994. Ainsi, toutes les parties pourraient fournir leurs commentaires, l'Office pourrait juger des propositions et, finalement, fixer de nouveaux droits qui entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995, date à laquelle Impériale a l'intention de fermer sa raffinerie de Burnaby.

Impériale, Petro-Canada et Shell sont d'avis que la méthode actuelle de calcul des crédits est équitable. Elles ont constaté que Chevron est la seule partie qui s'oppose ouvertement et affirme son intention d'ébranler les principes établis de conception des droits en révisant la méthode de calculer les crédits de manière à affecter arbitrairement d'autres coûts du réseau au pétrole raffiné. Au moment où la méthode actuelle a été mise au point, ces changements étaient prévus et Chevron a eu l'occasion d'émettre ses commentaires sur les conceptions envisagées à l'époque. Impériale, Petro-Canada et Shell ont noté que les expéditeurs de pétrole raffiné devaient fournir leurs propres réservoirs et que,

dans le cas de Burnaby, la situation actuelle était due au fait que Trans Mountain ne pouvait pas répondre aux besoins des expéditeurs. À leur avis, il est parfaitement juste, lorsque les expéditeurs encourent des frais parce qu'ils fournissent un élément du service de base, qu'ils reçoivent un crédit en contrepartie.

Dans sa contre-plaidoirie, Trans Mountain a affirmé que le déclin de l'utilisation du réseau a été envisagé au moment où la méthode a été négociée entre ses expéditeurs. Trans Mountain a reconnu que certaines précisions au calcul des crédits seraient nécessaires et elle a soutenu que le groupe consultatif des expéditeurs, dont Chevron est membre, serait parfaitement qualifié pour mener cette tâche à bien. Trans Mountain s'oppose à la création obligatoire d'un groupe de travail pour déterminer une nouvelle conception des droits. Trans Mountain a fait remarquer que l'ACPP n'a pas proposé de changement spécifique à la méthode actuelle et a déclaré que la proposition de Chevron de réduire les crédits à 30 pour cent est arbitraire. Trans Mountain a soutenu que sa méthode actuelle reflète bien le principe de paiement selon l'usage. Trans Mountain a trouvé que les questions soulevées à propos du nombre de réservoirs sont quelque peu académiques, étant donné que sa preuve établit que la totalité des réservoirs disponibles est nécessaire à l'exploitation de l'oléoduc.

### *Opinion de l'Office*

Dans sa décision OH-1-87, l'Office avait imposé à Trans Mountain une méthode de calcul des crédits de mise en réservoir. Trans Mountain avait répondu par une proposition dans une demande de classe 2 portant sur de nouveaux droits applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1989. Lors de cette audience, l'opposition des expéditeurs avait contraint Trans Mountain à retirer sa proposition initiale contenant des facteurs de crédit variables et de la remplacer par une proposition contenant un facteur de crédit uniforme de 50 pour cent pour le stockage de réception et le stockage de livraison. L'Office avait accepté temporairement cette méthode, en constatant qu'elle bénéficiait de l'approbation générale. Lorsque Trans Mountain a proposé sa méthode actuelle dans une demande de classe 2 portant sur les droits de 1991, elle a affirmé qu'elle avait recueilli l'approbation de la CCPA et des membres des associations prédécesseurs à l'ACPP. De plus, Shell, Petro-Canada, Esso et Chevron lui ont fourni des lettres d'appui. Dans sa lettre, Chevron déclarait que la proposition de Trans Mountain était juste et équitable. Compte tenu de cette entente apparente, l'Office a accepté cette méthode.

Lors d'une réunion du Comité consultatif des expéditeurs tenue en mai 1990, Trans Mountain a montré l'effet produit sur les droits de 1990 du passage de facteurs de crédits initiaux de 50 pour cent à des facteurs de crédit de 77 pour cent pour le stockage de réception et de 62,5 pour cent pour le stockage de livraison, selon la nouvelle méthode. L'effet de ce changement sur les droits du brut léger de Edmonton à Burnaby représentait une augmentation de 0,89 pour cent. Dans sa plaidoirie, Chevron a fait allusion à ce pourcentage pour démontrer qu'à cette époque, les crédits de mise en réservoir étaient censés n'avoir qu'un effet minime sur les droits du brut léger.

L'Office a déterminé que l'augmentation à ce titre a maintenant passé à 1,21 pour cent. L'Office trouve que, depuis 1991, la stabilité du niveau des crédits, que ce soit

en valeur nominale ou en pourcentage, est remarquable et qu'il n'y a pas urgence à changer de méthode pour 1993. Parallèlement, l'Office n'est pas convaincu que la solution de Chevron, consistant à affecter des coûts et revenus supplémentaires au pétrole raffiné, soit préférable. Par conséquent, l'Office est d'avis que la méthode actuelle doit continuer d'être utilisée pour les années d'essai 1993 et 1994.

Cependant, il est évident que des changements substantiels sont intervenus dans l'exploitation du réseau de Trans Mountain depuis que la méthode actuelle a été mise en place. Les parties impliquées n'auraient pas pu prévoir tous ces changements. L'Office constate que deux des quatre expéditeurs du début ont fermé leurs raffineries de la région de Vancouver et qu'un troisième s'apprête à le faire. Parallèlement, la variété de types de pétrole expédiés par Trans Mountain actuellement est nettement différente de celle qu'elle était il y a seulement quelques années. À l'instant, l'Office est incapable de déterminer dans quelle mesure Trans Mountain utilise vraiment les réservoirs dans son opération. L'Office est d'avis que la méthode actuelle devrait être révisée, de manière à ce que les crédits de mise en réservoir ne constituent pas un facteur qui fausse les données économiques du raffinage à Vancouver. L'Office croit que toutes ces raisons justifient une étude indépendante.

### **Décision**

**L'Office approuve toujours la méthode qu'utilise actuellement Trans Mountain pour déterminer les crédits de mise en réservoir concernant 1993 et 1994.**

**À la lumière de la fermeture de deux raffineries de la région de Vancouver et de la fermeture prévue d'une troisième, et d'inquiétudes qu'ont manifestées certains intervenants à la présente instance, l'Office enjoint Trans Mountain d'exécuter un examen indépendant des activités, des coûts et des crédits de mise en réservoir. L'Office enjoint Trans Mountain de lui soumettre pour son approbation un mandat visant un tel examen, et ce au plus tard le 15 avril 1994. L'Office s'attend à ce que la société lui soumette un rapport d'examen et qu'elle signifie une copie du rapport aux intervenants à la présente instance dans les six mois suivant la date à laquelle l'Office aura approuvé le mandat.**

## **7.4 7.4 Stock de fonctionnement de l'oléoduc**

Trans Mountain a indiqué que sa politique de remplissage de la canalisation oblige les expéditeurs à maintenir une quantité minimum de pétrole dans ses réservoirs de réception et de livraison, pour qu'elle puisse faire face aux changements de programme («stock de fonctionnement ou de roulement»). Cette composante du remplissage de la canalisation influence le niveau des crédits de mise en réservoir qui est incorporés aux droits applicable aux volumes qui ne sont ordinairement pas mis en réservoirs.

Trans Mountain a appliqué respectivement pour basé les droits pour 1993 et 1994 des besoins en stock de roulement de 4,0 et 5,0 jours. Le volume du stock de roulement a dû être porté des besoins de 3,5 jours à ceux de 4,5 jours à la suite des récents changements survenus dans l'exploitation de l'oléoduc de Trans Mountain, tels que les nouvelles expéditions de pétrole raffiné à Vancouver, l'augmentation

des livraisons aux raffineries de l'État de Washington et la fermeture de deux raffineries à Vancouver. Trans Mountain s'attendait également à une augmentation du débit total en 1994 et, par conséquent, a demandé un stock de roulement basé sur 5,0 jours pour cette année-là.

Petro-Canada a marqué son accord sur le niveau du stock de roulement pour 1993, mais elle a proposé que Trans Mountain conserve le niveau de 4,0 jours en 1994. Shell partage l'avis de Petro-Canada.

Impériale a déclaré que, même si l'augmentation proposée par Trans Mountain paraît raisonnable pour 1993 si l'on se fie à l'expérience d'exploitation, une analyse coûts-avantages devrait être réalisée pour justifier toute augmentation du stock de roulement qui fait partie du remplissage de la canalisation.

Chevron a marqué son accord sur le niveau du stock de roulement proposé par Trans Mountain pour 1993 et 1994, car elle n'est pas en mesure de déterminer des niveaux précis de stocks de roulement. Cependant, elle reconnaît que les augmentations récentes des exportations de pétrole brut vers l'État de Washington et les livraisons de produits pétroliers raffinés à Burnaby peuvent justifier l'augmentation du volume du stock de roulement.

### *Opinion de l'Office*

L'Office constate la forte augmentation du stock de roulement proposé pour 1993 et 1994 et le fait qu'elle entraîne des coûts directs et indirects aux expéditeurs. Cependant, l'Office est convaincu que Trans Mountain a besoin de ces niveaux de stock pour assurer le rendement de son oléoduc. L'Office incite la société à surveiller de près ses besoins et à s'efforcer de les maintenir au plus bas niveau possible.

### **Décision**

**L'Office accepte un stock de fonctionnement équivalent à la quantité livrée typiquement en 3,5 jours à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, puis en 4,5 jours à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1993 et en 5,0 jours à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1994.**

## **7.5 7.5 Méthode de remboursement des droits provisoires**

L'ACPP a critiqué la discrétion qu'a Trans Mountain de retarder le dépôt d'une demande portant sur des droits jusqu'à ce qu'elle soit virtuellement sûre que le taux de rendement du capital approuvé est dépassé de 2 pour cent ou plus. L'ACPP propose que, pour les rajustements du milieu de l'année, on détermine les droits en se basant sur ces besoins en revenus résiduels qui seraient calculés en déduisant les revenus provenant des droits perçus pendant la partie écoulée de l'année. Cette mesure constituerait une solution à cette apparente discrétion que possède Trans Mountain. L'ACPP a soutenu que cela ne constituait pas un établissement de droits rétroactifs puisque les droits débités avant l'entrée en vigueur de droits provisoires ne seraient pas touchés.

D'autre part, l'ACPP a soutenu qu'il n'était ni juste ni équitable d'exclure d'un rajustement subséquent des droits les parties qui ont effectué des expéditions pendant la portion de l'année qui précède l'établissement des droits provisoires, car le rajustement définitif reflète les effets cumulés de toutes les expéditions de l'année. L'ACPP a reconnu que des obstacles pratiques et juridiques empêchent que

les effets financiers soient attribués à la partie appropriée. Par conséquent, elle considère que l'attribution du rajustement pendant une période prospective de six mois ou plus est préférable.

Trans Mountain s'est indignée de l'allusion de l'ACPP selon laquelle sa manière de respecter le mécanisme de déclenchement du rajustement des droits était incorrecte. La société a expliqué que le mécanisme repose sur les renseignements que lui fournissent ses expéditeurs pour mettre à jour ses prévisions de débit. Trans Mountain a soutenu que la proposition de l'ACPP de déduire les revenus d'une période antérieure des besoins en revenus ne concordent pas avec le principe de l'appariement des coûts du service que y est associé. Le même raisonnement pourrait être tenu pour justifier l'appariement de revenus d'une année antérieure pour rajuster les droits subséquents. Trans Mountain a trouvé que la proposition de l'ACPP mènerait à l'établissement de droits rétroactifs.

Quant aux dispositions à prendre à propos des écarts de revenus provenant d'une période de droits intérimaires, Trans Mountain distingue la situation où le recouvrement est insuffisant et celle où il est excédentaire. Trans Mountain est d'accord avec l'ACPP sur le fait que les manques de revenus devraient être recouverts sur une base prospective, des coûts de service. Lorsque les revenus sont excédentaires, la société préfère la méthode actuelle suivant laquelle on octroie un remboursement directement à l'expéditeur qui a payé les droits intérimaires, en rajustant sa facturation.

### *Opinion de l'Office*

L'Office est d'accord avec Trans Mountain que l'utilisation de besoins en revenus résiduels pour rajuster les droits au milieu de l'année mènerait à l'établissement de droits rétroactifs. De plus, appliquer cette méthode reviendrait à remplacer des droits fixes par des droits variant selon le coût du service.

L'Office reconnaît qu'il peut paraître inéquitable d'affecter pendant une partie d'une année d'essai des rajustements à certains expéditeurs alors que tous les expéditeurs de cette année d'essai ont participé au besoin de ce rajustement. Cependant, cette pratique résulte d'un régime de droits fixes qui a été mis en place pour les nombreux avantages qu'elle présente en tant que méthode de réglementation. Dans ce cas-ci, des droits intérimaires ont été imputés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993, c'est-à-dire durant une période de plus de 12 mois. Par conséquent, l'Office croit qu'il est approprié de rajuster, au niveau des droits définitifs, la facturation des expéditeurs portant sur la période intérimaire.

### **Décision**

**L'Office estime que convient toujours la méthode actuelle de remboursement des droits provisoires, laquelle prévoit des remboursements aux expéditeurs qui ont payé des droits intérimaires.**

## **7.6 7.6 Révision des tarifs**

Trans Mountain a proposé certains raffinements au libellé de ses tarifs, de manière à les adapter aux expéditions de pétrole raffiné et de EMT. Aucun intervenant n'a émis de commentaires sur cette question.

### **Décision**

**L'Office approuve les modifications au libellé de ses tarifs qu'a proposées Trans Mountain afin de particulièrement tenir compte du transport jusqu'à Burnaby de l'éther méthyl-tertiobutylique et du pétrole raffiné.**

## Chapitre 8

# Droits provisoires et définitifs

---

Par l'Ordonnance TOI-5-92, l'Office a approuvé, de façon provisoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993, les droits demandés par Trans Mountain pour ses services de transport. Trans Mountain avait déposé une demande de classe 2 le 16 septembre 1992 pour ces droits.

Au cours de l'audience, Trans Mountain a demandé à l'Office d'émettre une ordonnance comportant les droits définitifs, au plus tard le 7 février 1994, de manière à faciliter la préparation des états financiers pour 1993 et la tenue de l'assemblée générale des actionnaires qui était prévue le 18 avril 1994.

Le 7 février 1994, l'Office a émis l'ordonnance TO-2-94 qui contient ses décisions, communiquées avant les présents Motifs de décision, sur les questions qu'il a examinées au cours de l'audience RH-3-93. Dans sa décision du 7 février 1994, l'Office a donné les instructions suivantes à Trans Mountain :

### **Décision**

**L'Office entend approuver des droits définitifs qui seront uniformes tout au long des années civiles 1993 et 1994. Une fois que des droits propres aux années 1993 et 1994 seront approuvés d'une manière définitive, Trans Mountain devra porter au crédit de ses clients la différence entre les droits établis en vertu des présentes décisions et les droits approuvés par le biais de l'ordonnance TOI-5-92, ainsi que des frais financiers calculés au taux d'intérêt annuel de 6 pour cent.**

## Chapitre 9

# Dépôts subséquants de Trans Mountain

---

Dans sa décision rendue le 7 février 1994, l'Office n'a pas inclus les valeurs définitives, approuvées, de la base tarifaire, des coûts de service et des droits, pour les années d'essai 1993 et 1994. Par conséquent, Trans Mountain a reçu instruction de déposer auprès de l'Office, pour approbation, les renseignements suivants reflétant les décisions de l'Office :

### Décision

**L'Office enjoint Trans Mountain de lui déposer pour son approbation des renseignements révisés sur la base tarifaire et le coût de service ainsi que tous les barèmes connexes traduisant les décisions énoncées dans les présentes. Les documents révisés ainsi que les droits et tarifs doivent être déposés auprès de l'Office immédiatement et signifiés à tous les intervenants à l'instance RH-3-93.**

**En outre, advenant que l'Office approuve la deuxième phase du projet de prolongement, l'Office instruit Trans Mountain de déposer immédiatement des prévisions révisées de débit, de coût de service, de base tarifaire, et de droits visant 1994 qui tiennent compte de l'incidence du prolongement.**

Le 21 février 1994, Trans Mountain a déposé les droits révisés pour 1993 et 1994. En ce qui concerne 1994, Trans Mountain a retiré de ses comptes de capital les traitements et frais généraux liés à la construction des installations de la deuxième phase du projet d'expansion et les a inclus dans les dépenses d'exploitation et d'entretien pour 1994. Dans sa lettre datée du 4 mars 1994, l'Office a accepté ce traitement comptable pour les besoins de l'audience RH-3-93. L'Office a également approuvé les droits déposés pour 1993 et 1994. En se basant sur le transport de pétrole brut léger de Edmonton à Burnaby, les droits définitifs approuvés pour l'année 1993 sont 11,8 pour cent inférieurs aux droits approuvés en 1992 dans les Motifs de décisions RH-3-91. Les droits définitifs approuvés pour l'année 1994 sont 5,3 pour cent supérieurs aux ceux de l'année 1993.

## Chapitre 10

# Dispositif

---

Les chapitres précédents, ainsi que les décisions de l'Office en date le 7 février 1994 (voir Annexe I), constitue notre décision et nos motifs de décision concernant les questions examinées au cours de l'audience RH-3-93.

A. Côté-Verhaaf  
Membre président

R. Illing  
Membre

R.L. Andrew, C.R.  
Membre

Calgary (Alberta)  
Mars 1994

## Annexe I

# Décision de l'ONÉ en date du 7 février 1994

---

Le 7 février 1994

M. G.A. Irving  
Vice-président, secrétaire  
et chef du contentieux  
Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.  
900 - 1333, West Broadway  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6H 4C2

Objet :                           Ordonnance d'audience RH-3-93  
                                  Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. («Trans Mountain»)  
                                  Demande d'approbation de droits pour 1993 et 1994

Monsieur,

Vous trouverez ci-jointe la décision de l'Office portant sur les questions qui ont été examinées dans le cadre de l'instance RH-3-93. À la demande de la société, l'Office a accepté de rendre sa décision publique avant de publier les Motifs de décision RH-3-93.

Trans Mountain doit déposer, auprès de l'Office, pour approbation, de nouveaux droits et tarifs conformes aux décisions énoncées dans le document ci-joint. Ces nouveaux droits et tarifs doivent être soumis à l'Office immédiatement et signifiés à tous les intervenants à l'instance RH-3-93.

Trans Mountain est requise de signifier un double de cette lettre, accompagnée de la Décision de l'Office, à tous les expéditeurs qui se servent de son réseau.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire,

J.S. Richardson

p.j.

**Office national de l'énergie**  
**Décision**  
**Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.**  
**RH-3-93**

EN VERTU DE LA *Loi sur l'Office national de l'énergie* et de ses règlements d'application;

PAR SUITE D'une demande déposée par Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. pour que soient rendues certaines ordonnances concernant ses droits, conformément au paragraphe 19(2) et à la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*;

PAR SUITE DE l'ordonnance d'audience RH-3-93 de l'Office national de l'énergie;

Entendue à Vancouver (Colombie-Britannique), du 29 novembre au 8 décembre 1993, et à Calgary (Alberta), les 15 et 16 décembre 1993.

DEVANT :

A. Côté-Verhaaf  
Présidente de l'audience

R. Illing  
Membre

R.L. Andrew  
Membre

Sont énoncées ci-après les décisions rendues par l'Office sur les questions traitées au cours de l'instance RH-3-93.

(Pour plus de commodité, nous avons indiqué les titres des sections et des chapitres correspondant à ces décisions, tels qu'ils paraîtront dans les Motifs de décision RH-3-93.)

- 1. Contexte et demande**
- 2. Besoins en recettes**
  - 2.1 Besoins en recettes de 1993**
  - 2.2 Besoins en recettes de 1994**

### **3. Base tarifaire et dépréciation**

#### **3.1 Rajouts aux installations et réformes en 1993 et 1994**

L'Office enjoint Trans Mountain de soustraire du montant des installations en service les sommes prévues pour les projets qui avaient été rejetés ou qui n'avaient pas été approuvés par l'Office en vertu de la Partie III de la Loi sur l'ONÉ au 1<sup>er</sup> février 1994.

#### **3.2 Fonds de roulement en espèces**

L'Office accepte les résultats de l'étude de délais de paiements qu'a effectuée Trans Mountain ayant pour objet de déterminer la composante de la base tarifaire de 1993 et 1994 que représente le fonds de roulement en espèces. L'Office enjoint Trans Mountain de redresser la provision au titre du fonds de roulement afin de tenir compte des décisions de l'Office contenues dans la présente décision.

#### **3.3 Mécanisme de rajustement applicable à la valeur nette des installations en service**

L'Office estime qu'un mécanisme de rajustement applicable à la valeur nette des installations de gazoduc en service n'est pas nécessaire à l'heure actuelle.

#### **3.4 Dépréciation**

L'Office accepte les taux de dépréciation qu'utilise Trans Mountain en ce qui concerne les années d'essai 1993 et 1994 et enjoint Trans Mountain de procéder à une étude sur la dépréciation et d'en déposer les résultats auprès l'Office d'ici le 1<sup>er</sup> mars 1995.

#### **3.5 Divers**

### **4. Frais d'exploitation**

#### **4.1 Traitements, salaires et avantages sociaux**

##### **4.1.1 Nombre d'années-personnes**

L'Office accepte le nombre d'années-personnes soumis concernant chacune des années d'essai 1993 et 1994.

##### **4.1.2 Hausses annuelles des traitements et des salaires**

L'Office accepte la hausse annuelle des traitements et des salaires demandée, soit de 2,5 % visant chacune des années d'essai 1993 et 1994.

##### **4.1.3 Avantages sociaux**

L'Office accepte les montants des avantages sociaux demandés visant les années d'essai 1993 et 1994.

## **4.2 Autres frais**

Exception faite des frais d'exploitation liés à la deuxième phase du projet de prolongement, l'Office accepte les autres frais d'exploitation et d'entretien ainsi que les coûts d'exploitation demandés visant les années d'essai 1993 et 1994.

## **4.3 Imputation de coûts aux activités non réglementées**

L'Office estime que les méthodes actuelles d'imputation de coûts aux activités non réglementées conviennent toujours. Cependant, l'Office a retranché des besoins en recettes de Trans Mountain, 50 % des indemnités de départ versées à l'ancien président-directeur général.

## **5. Impôt**

### **5.1 Méthode de l'impôt normalisé et méthode de l'impôt exigible**

L'Office estime qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, la provision d'impôt doit être calculée en fonction de la méthode de l'impôt exigible. Pour ce qui est du solde de l'impôt reporté accumulé, soit environ 23,6 millions de dollars au 31 décembre 1992, l'Office enjoint Trans Mountain de ne procéder à aucun prélèvement ni aucun amortissement au coût du service à l'heure actuelle.

### **5.2 Provision pour l'impôt de 1993 et 1994**

L'Office enjoint Trans Mountain de calculer sa provision pour impôt de 1993 et 1994 selon la méthode de l'impôt exigible en tenant compte des décisions rendues dans la présente décision.

## **6. Structure financière et coût du capital**

### **6.1 Ratio de l'avoir ordinaire**

L'Office approuve un ratio présumé de l'avoir ordinaire de Trans Mountain de 47,5 % visant les années d'essai 1993 et 1994.

### **6.2 Taux de rendement des actions ordinaires**

L'Office approuve un taux de rendement des actions ordinaires de Trans Mountain de 11,5 % concernant 1993 et de 11,25 % concernant 1994.

### **6.3 Dette consolidée**

Concernant l'année d'essai 1993, l'Office approuve une dette consolidée d'un montant équivalent à 50 % du montant de capitalisation de Trans Mountain, où la capitalisation est égale au montant de la base tarifaire, majoré du montant des installations en construction; l'Office approuve aussi un taux de coût de 10,57 %. De même, concernant l'année d'essai 1994, l'Office approuve une dette non consolidée d'un montant de 96,8 millions de dollars et un taux de coût de 10,62 %.

## **6.4 Dette non consolidée**

Concernant l'année d'essai 1993, l'Office approuve une dette non consolidée d'un montant équivalent à 2,5 % du montant de capitalisation de Trans Mountain, et un taux de coût de 8,5 %. De même, concernant l'année d'essai 1994, l'Office approuve une dette non consolidée d'un montant équivalent au complément de la capitalisation de Trans Mountain, et un taux de coût de 8,25 %.

## **6.5 Taux de rendement de la base tarifaire**

Compte tenu des décisions énoncées dans les présentes, l'Office évalue le taux de rendement de la base tarifaire admissible à 10,96 % en 1993 et à 10,83 % en 1994.

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

### **7.1 Établissement des prévisions relatives au débit**

#### **7.1.1 Méthode d'établissement des prévisions**

L'Office estime que la méthode d'établissement des prévisions qu'emploie actuellement Trans Mountain convient toujours.

#### **7.1.2 Prévisions relatives aux débits de 1993 et 1994**

L'Office approuve les prévisions révisées qu'a établies Trans Mountain, soit de 33 687 mètres cubes par jour visant 1993 et 34 300 mètres par jour visant 1994, ces prévisions de débit ne tenant pas compte des livraisons liées à la deuxième phase du projet de prolongement, tel qu'il est illustré à la pièce B-35.

#### **7.1.3 Compte de report associé au débit destiné à l'exportation**

L'Office estime que le compte de report associé au débit destiné à l'exportation qu'a proposé l'Association canadienne des producteurs pétroliers n'est pas nécessaire à l'heure actuelle.

### **7.2 Installations de pétrole raffiné**

Exception faite d'une soupape de décharge et d'un réservoir tampon, l'Office accepte le barème de droits qu'a proposé Trans Mountain en ce qui concerne les installations aménagées pour acheminer du pétrole raffiné vers Burnaby. L'Office estime que les droits applicables à la soupape de décharge et canalisations connexes situées à Burnaby devraient être fondés sur l'affectation de ces installations à Petro-Canada; l'Office estime aussi que les droits applicables au réservoir tampon, situé lui aussi à Burnaby, devraient être fondés sur le débit et imposés à tous les expéditeurs de pétrole raffiné. Outre le coût associé au revêtement intérieur, lequel est spécial, l'Office décide que le coût du réservoir tampon sera équivalent au 1/22 du montant des besoins en recettes propres aux réservoirs affectés aux livraisons, soit au pro rata de la capacité du réservoir tampon par rapport à la capacité totale des réservoirs affectés aux livraisons.

### **7.3 Crédits de mise en réservoir**

L'Office approuve toujours la méthode qu'utilise actuellement Trans Mountain pour déterminer les crédits de mise en réservoir concernant 1993 et 1994.

À la lumière de la fermeture de deux raffineries de la région de Vancouver et de la fermeture prévue d'une troisième, et d'inquiétudes qu'ont manifestées certains intervenants à la présente instance, l'Office enjoint Trans Mountain d'exécuter un examen indépendant des activités, des coûts et des crédits de mise en réservoir. L'Office enjoint Trans Mountain de lui soumettre pour son approbation un mandat visant un tel examen, et ce au plus tard le 15 avril 1994. L'Office s'attend à ce que la société lui soumette un rapport d'examen et qu'elle signifie une copie du rapport aux intervenants à la présente instance dans les six mois suivant la date à laquelle l'Office aura approuvé le mandat.

### **7.4 Stock de fonctionnement de l'oléoduc**

L'Office accepte un stock de fonctionnement équivalent à la quantité livrée typiquement en 3,5 jours à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, puis en 4,5 jours à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1993 et en 5,0 jours à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1994.

### **7.5 Méthode de remboursement des droits provisoires**

L'Office estime que convient toujours la méthode actuelle de remboursement des droits provisoires, laquelle prévoit des remboursements aux expéditeurs qui ont payé des droits intérimaires.

### **7.6 Révision des tarifs**

L'Office approuve les modifications au libellé de ses tarifs qu'a proposées Trans Mountain afin de particulièrement tenir compte du transport jusqu'à Burnaby de l'éther méthyl-tertiobutylique et du pétrole raffiné.

## **8. Droits provisoires et définitifs**

L'Office entend approuver des droits définitifs qui seront uniformes tout au long des années civiles 1993 et 1994. Une fois que des droits propres aux années 1993 et 1994 seront approuvés d'une manière définitive, Trans Mountain devra porter au crédit de ses clients la différence entre les droits établis en vertu des présentes décisions et les droits approuvés par le biais de l'ordonnance TOI-5-92, ainsi que des frais financiers calculés au taux d'intérêt annuel de 6 %.

## **9. Dépôts subséquents de Trans Mountain**

L'Office enjoint Trans Mountain de lui déposer pour son d'approbation des renseignements révisés sur la base tarifaire et le coût de service ainsi que tous les barèmes connexes traduisant les décisions énoncées dans les présentes. Les documents révisés ainsi que les droits et tarifs doivent être déposés auprès de l'Office immédiatement et signifiés à tous les intervenants à l'instance RH-3-93.

En outre, advenant que l'Office approuve la deuxième phase du projet de prolongement, l'Office instruit Trans Mountain de déposer immédiatement des prévisions révisées de débit, de coût de service, de base tarifaire, et de droits visant 1994 qui tiennent compte de l'incidence du prolongement.

Les décisions précédentes, ainsi que l'ordonnance TO-2-94, constituent notre décision relativement aux questions examinées à l'instance RH-3-93.

A. Côté-Verhaaf  
Présidente de l'audience

R. Illing  
Membre

R.L. Andrew  
Membre

Calgary (Alberta)  
Février 1994

## **Ordonnance TO-2-94**

EN VERTU DE la *Loi sur l'Office national de l'énergie* («la Loi») et de ses règlements d'application; et

PAR SUITE d'une demande de droits de catégorie 3 présentée par Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. («Trans Mountain») afin de faire approuver des droits provisoires et définitifs applicables en 1993 et 1994 en vertu du paragraphe 19(2) et de la Partie IV de la Loi, demande modifiée, déposée auprès de l'Office national de l'énergie («l'Office») le 30 septembre 1993 sous le numéro 4200-T004-4.

DEVANT l'Office le 7 février 1994.

ATTENDU QUE dans la version modifiée d'une demande qu'elle a présentée le 30 septembre 1993, Trans Mountain a demandé à l'Office de délivrer une ou plusieurs ordonnances, conformément au paragraphe 19(2) et à la Partie IV de la Loi, établissant des droits que la société peut exiger en 1993 et 1994 pour les services de transport de pétrole brut et d'autres hydrocarbures liquides;

ET ATTENDU QUE la demande qu'a présentée Trans Mountain le 30 septembre 1993 a pour objet de remplacer la version modifiée d'une demande de catégorie 2 présentée par la société le 16 septembre 1992, relativement à 1993;

ET ATTENDU QUE Trans Mountain applique, de façon provisoire, les droits demandés dans la demande de catégorie 2 susmentionnée et approuvés par l'Office par le biais de l'ordonnance TOI-5-92 en date du 17 décembre 1992;

ET ATTENDU QU'en vertu de la version modifiée de l'ordonnance d'audience RH-3-93, l'Office a tenu une audience publique à Vancouver (Colombie-Britannique) qui a débuté le 29 novembre 1993 et s'est poursuivie à Calgary (Alberta);

ET ATTENDU QUE les décisions prises par l'Office relativement aux questions examinées dans l'instance RH-3-93 sont énoncées dans une lettre de décision datée du 7 février 1994 et dans la présente ordonnance;

IL EST ORDONNÉ QUE :

1. Trans Mountain calcule de nouveaux droits conformément aux décisions énoncées dans la décision datée du 7 février 1994 et dans la présente ordonnance et qu'elle dépose pour approbation auprès de l'Office et signifie aux intervenants dans l'instance RH-3-93, de nouveaux tarifs mettant en vigueur ces nouveaux droits.

2. Trans Mountain, à des fins de comptabilité ainsi que d'établissement des droits et de tarifs, applique des modalités conformes aux décisions de l'Office énoncées dans la décision datée du 7 février 1994.
3. L'ordonnance TOI-5-92, qui autorisait les droits provisoires que Trans Mountain exigeait, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, soit révoquée et que les droits autorisés par cette ordonnance soient révoqués également à la fin de la journée, le 28 février 1994.
4. Trans Mountain facture les services fournis en 1993 et 1994 en fonction des droits définitifs autorisés en vertu du paragraphe 1 de la présente ordonnance.
5. Les décisions de l'Office énoncées dans la décision datée du 7 février 1994 ainsi que les modifications aux tarifs de Trans Mountain autorisées dans la présente ordonnance entrent en vigueur de façon définitive le 1<sup>er</sup> janvier 1993, à moins d'indication contraire de l'Office.
6. Trans Mountain rembourse ou impute à ses clients la différence entre les droits facturés par la société en vertu de l'ordonnance TOI-5-92 et les droits que l'Office a jugé justes et raisonnables dans la présente ordonnance, ainsi que les frais financiers applicables au montant remboursé ou recouvré au taux annuel de 6 %.
7. Trans Mountain dépose immédiatement auprès de l'Office et signifie aux intervenants dans l'instance RH-3-93, de nouveaux tarifs et droits conformes aux décisions énoncées dans la décision datée du 7 février 1994 et dans la présente ordonnance.
8. Les dispositions des droits et des tarifs de Trans Mountain, ou d'une partie de ceux-ci, qui vont à l'encontre de la Loi, de la décision de l'Office datée du 7 février 1994 ou d'une ordonnance de l'Office, y compris la présente, sont révoquées.

L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE  
Le secrétaire,

J.S. Richardson

## Annexe II

### Ordonnance TOI-5-92

---

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

RELATIVEMENT À une demande en date du 16 septembre 1992 et modifiée le 1<sup>er</sup> décembre 1992 par la Trans Mountain Pipe Line Company Ltd. («TMPL») visant le redressement de ses droits, conformément au paragraphe 19(2) et à la partie IV de la Loi, et déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier n° 4400-T004-13.

DEVANT l'Office le jeudi 17 décembre 1992.

ATTENDU QUE, conformément à la partie IV de la Loi, TMPL a déposé une demande en date du 16 septembre 1992 pour la délivrance d'une ordonnance visant à redresser ses droits à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993;

ATTENDU QUE, conformément à la partie IV de la Loi, TMPL a déposé une demande modifiée en date du 1<sup>er</sup> décembre 1992 pour la délivrance d'une ordonnance visant à redresser ses droits à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993;

ATTENDU QUE l'Office a décidé que les droits faisant l'objet de la demande devraient être imposés de façon provisoire en attendant qu'une décision soit prise au sujet de la demande;

IL EST DÉCIDÉ QUE,

conformément au paragraphe 19(2) et à l'article 59 de la Loi :

les droits figurant au tableau «A» ci-joint seront imposés de façon provisoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993 et demeureront en vigueur jusqu'au jour où l'ordonnance de l'Office au sujet des droits définitifs de TMPL pour 1993 entrera en vigueur.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE  
Le secrétaire,

J.S. Richardson

P.j.

**Tableau «A»**

**Droits qui seront imposés de façon provisoire  
à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993**

**Droits pour le pétrole dont la densité est inférieure à 904 kg/m<sup>3</sup> à 15 degrés Celsius**

<u>De</u>	<u>À</u>	<u>\$/m<sup>3</sup></u>
Edmonton	Sumas*	8,066
Edmonton	Burnaby	9,538
Edson	Sumas*	6,761
Edson	Burnaby	8,238
Kamloops	Sumas*	2,607
Kamloops	Burnaby	4,084

**Droits pour le pétrole lourd** - Pour le pétrole dont la densité est supérieure à 904 kg/m<sup>3</sup>, les droits susmentionnés seront imposés, plus des frais supplémentaires de 20 %.

**Droits pour le butane** - Le butane mélangé à du pétrole par injection directe dans le pipeline à Edmonton sera transporté à Burnaby moyennant un droit de 8,277 \$/m<sup>3</sup>.

**Frais de collecte** - Pour le service de collecte à partir de l'usine de gaz d'Edson, des frais de 0,686 \$/m<sup>3</sup> seront imposés en plus des droits susmentionnés.

**Frais de chargement à Westridge** - Des frais de chargement de 0,251 \$/m<sup>3</sup> seront imposés pour tout le pétrole chargé de Burnaby au quai de chargement marin de Westridge.

- \* point sur la frontière internationale près de Sumas (Colombie-Britannique) où le pipeline du transporteur est raccordé au pipeline de la Trans Mountain Oil Pipe Line Corporation.

**Tableau «A» (suite)**

**Taux et frais imposés pour le transport et la livraison du pétrole raffiné et partiellement raffiné**

**1. Droits volumétriques**

<u>Description</u>	<u>De</u>	<u>À</u>	<u>Droit \$/m<sup>3</sup></u>
pétrole raffiné	Edmonton	Kamloops	5,987
mazout domestique	Edmonton	Burnaby	7,827
essence ordinaire	Edmonton	Burnaby	8,595
Chevron EMT	Edmonton	Burnaby	9,515
produits spéciaux d'Imperial	Edmonton	Burnaby	8,769
produits spéciaux de Petro-Canada	Edmonton	Burnaby	8,747
carburant diesel de Petro-Canada	Edmonton	Burnaby	7,827
supercarburant de Petro-Canada	Edmonton	Burnaby	8,595
produits spéciaux de Shell	Edmonton	Burnaby	8,595
carburant diesel de Shell	Edmonton	Burnaby	8,595
supercarburant de Shell	Edmonton	Burnaby	7,827

**2. Frais pour les installations affectées**

Chaque expéditeur paiera des frais mensuels pour les installations du transporteur situées à Edmonton, à Kamloops ou à Burnaby, qui sont affectées exclusivement au transport et à la livraison du pétrole raffiné, des produits spéciaux de Shell, des produits spéciaux de Petro-Canada ou du EMT, le cas échéant, pour l'expéditeur en question. Les frais mensuels seront de 1/12 des besoins en revenus annuels prévus. Ils sont calculés selon la méthode utilisée pour déterminer les droits volumétriques et peuvent être ajustés de façon rétroactive au plus tard le 15 février de l'année suivante pour compenser tous les écarts entre les besoins en revenus annuels réels et ceux qui avaient été prévus.

## Annexe III

### Liste des questions

---

Cette liste est fournie pour aider les parties intéressées à cerner les questions qui seront instruites à l'audience. Celle-ci n'empêchera pas l'Office d'examiner d'autres questions qui sont normalement de son ressort en vertu de la partie IV de la Loi.

L'Office entend instruire les questions suivantes à l'audience orale, sans toutefois s'y limiter :

1. Quel taux de rendement sur le capital-actions ordinaire serait le plus approprié pour les années d'essai 1993 et 1994?
2. Quelle structure du capital serait appropriée pour l'exploitation du service public de TMPL pour les années d'essai 1993 et 1994?
3. Quel taux du coût de la dette non consolidée serait approprié en 1993 et 1994?
4. La méthode normalisée de comptabilité utilisée pour l'impôt sur le revenu convient-elle toujours?
5. La méthode de remboursement propre aux droits provisoires dont se sert TMPL est-elle toujours appropriée?
6. Le mode d'établissement des droits que propose TMPL pour les installations servant au transport du pétrole raffiné est-il acceptable?
7. La méthode de calcul des crédits associés à l'utilisation des réservoirs convient-elle toujours?
8. La méthode de prévision du débit qu'utilise TMPL est-elle toujours appropriée?