

I. CESSION OU REVENTE DE CAPACITÉ

1. Le Transporteur propose de retirer le plafond pour la cession ou la revente de capacité¹;
2. EBM s'oppose au changement proposé pour les motifs ci-après exposés;
3. En octobre 2010, lors de la présentation du thème 6 par le témoin du Transporteur, Me Lalande, HQT déposait l'ordonnance 739² de la FERC. La FERC conclut qu'après une période de deux ans, le niveau de compétition sur le marché secondaire du commerce des droits de transport aux États-Unis est suffisant pour retirer le plafond de la revente des droits de transport;
4. EBM juge que le Transporteur, dans ce cas-ci, s'appuie à tort sur l'expérience américaine pour demander à la Régie une période d'essai en retirant le prix plafond pour la cession ou la revente de capacité de transport;
5. La position finale d'EBM a été clarifiée lors d'une question adressée par le procureur de la Régie, Me Ouimette³ :

« NTERROGÉS PAR Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE :

(...)

Alors, j'aimerais vous demander si EBMI est en mesure d'indiquer à la Régie si elle est en accord ou non avec la proposition du Transporteur concernant la levée du prix plafond pour la période expérimentale proposée?

R. O.K., oui. Je comprends bien votre question, juste une remise en contexte. Le rapport a été écrit en juin 2009. Quand on a écrit ce rapport-là, bien, c'est mon équipe, il y a moi, il y a des avocats qui ont participé, il y a Michel Soucy qui était là aussi, on a pris en considération ce qu'il y avait dans la FERC. Puis il y avait des considérations dans ça qu'on a relevées. Toutefois, lors de la présentation de madame Lalande en octobre je crois, 2010, il a été mention de la décision 739, Order 739, qui a soulevé un questionnement chez nous sur la notion de compétitivité.

Dans le rapport 2009, je reviens, c'est plus sur la notion de transactions entre affiliés, qui est encadrée, je le comprends bien par la séparation fonctionnelle qu'il y a au Québec. C'est toujours toutefois une préoccupation pour nous cette séparation fonctionnelle là, il faut qu'elle soit bien... on veut s'assurer qu'elle soit toujours bien encadrée, c'est tout.

Mais toutefois, en octobre 2009... 2010, excusez-moi, c'est après la présentation de madame Lalande, j'ai fait les recherches appropriées dans l' Order 739. J'ai été voir les paragraphes qui ont été mentionnés dans la présentation de madame Lalande. Évidemment, j'ai lu les paragraphes avant et après, j'ai tout lu l'Order. Puis pour répondre à votre question, compte tenu de ce que j'ai lu, compte tenu du fait qu'il y a un joueur qui possède du transport ferme pour des périodes extrêmement longues, nous, on fait des réservations deux ans avec droit de renouvellement, on parle de 35 ans, 50 ans pour la ligne Ontario, notre recommandation ce serait de ne pas appliquer le prix... de ne pas enlever le prix plafond parce que, clairement, il y a un joueur qui possède sur le marché

¹ HQT-1, document 1 révisé, p. 19.

² Ordonnance 739 de la FERC.

³ N.S. 11 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Cormier par Me Ouimette, pp. 173 à 180.

secondaire une grande partie du produit, là, qui est du transport sur le marché secondaire. Est-ce que ça répond à votre question?

Q.228 Oui. On va revenir sur la question du joueur peut-être qui est, selon vous, 3 dominant dans le marché un peu plus tard, là. Mais je comprends que, vous, la position d'EBM, ce serait de refuser la proposition du Transporteur?

R. Compte tenu du contexte compétitif qu'on a en ce moment, oui. Comme je vous disais, on n'est pas contre le principe, s'il y avait la même situation qu'il y a dans certains marchés américains où est-ce qu'il y a plus qu'un joueur qui possède du transport ferme sur le marché secondaire, nous, on aurait tout intérêt à participer à ça aussi. On en possède du transport ferme.

Q.229 Et j'allais vous référer justement à votre témoignage et je pense que vous avez fait référence à cet aspect-là. Fin de la page 166 et début 167, vous dites:

*« Donc, évidemment, Brookfield possède du transport.
On n'aura pas un intérêt direct à dire non on ne veut
pas poser le cap. »*

J'essayais de comprendre dans le contexte de la réponse que vous m'avez donnée, comment je dois interpréter ce que vous nous avez dit là à ce moment-là, là?

R. Si c'est un marché compétitif, on pourrait participer à la vente. C'est vraiment une... c'est là l'équilibre offre/demande qui détermine le prix du transport ferme sur le marché secondaire. C'est ce qu'on fait partout où est-ce qu'on transige. À New York et en Ontario on travaille sur... on transige sur des marchés ouverts avec plusieurs joueurs sur des bourses, là, qui par construction sont composées d'une multitude de joueurs.

Là, on ferait face à un compétiteur qui possède une grande capacité de transport, donc c'est à ce niveau-là qu'on juge que dans cette position peu compétitive, il y aurait clairement une position dominante pour - j'ai les termes anglais, excusez-moi - pour fixer le prix, par exemple, entre le transport entre l'Ontario puis la Nouvelle-Angleterre si jamais dans cinq ans le différentiel de prix est tellement important, qui est beaucoup plus important que le coût de transport réglementé, mettons 8 \$.

Alors, un joueur qui possède l'ensemble de la capacité pourrait dire: Bien, moi, je vais te vendre ce transport là à... mettons que le basis de prix est à, pour garder ça simple, à 16 \$, je vais le vendre à 15 \$. Il reste une... la rente économique, là, de 8 \$, c'est la notion même d'un monopole, là, va dans la poche du monopoleur.

1Q.230 Puis, à ce moment-là, compte tenu de cette situation-là, la solution, en fait.. j'allais vous poser la question sur cette... la question de dominance d'un seul joueur, est-ce que vous auriez des suggestions pour contourner ce problème²⁰ là?

Mais, en fait, ce que je comprends de votre témoignage, c'est que vous nous proposez finalement de ne pas lever le prix plafond puis ça réglerait le problème jusqu'à un certain point?

R. Effectivement, à moins d'attendre 35 ou 50 ans pour... pour avoir du transport ferme encore mais il faut tenir en compte des droits de renouvellement, bien sûr.

Q.231 Je vais tout de même vous référer, Monsieur Cormier, à la présentation du Transporteur sur le thème 6 qui a été cotée sous la pièce B-164. Je pense que

9 vous l'avez, Monsieur Cormier?

R. J'ai la présentation.

Q.232 Vous l'avez? O.K. Donc, c'est la présentation sur le thème 6 à la page 4 où Hydro-Québec Transport illustre, si on veut, certains éléments pour illustrer l'utilité des modifications proposées et je vais vous amener plus particulièrement au point B qui est l'élimination du prix plafond stimule les marchés secondaires.

Est-ce que je peux présumer de votre réponse ou de vos réponses que vous n'êtes pas tout à fait d'accord avec cette affirmation-là?

R. Effectivement, ce n'est pas un marché liquide, là. On parle de trois joueurs qui possèdent du transport ferme en ce moment au Québec.

Q.233 Alors, ça va pour cette question. Je vous remercie, Monsieur Cormier.

(...) » (Nos soulignés)

6. EBM est d'avis que l'expérience américaine est fort différente de la situation au Québec;
7. Au Québec, la grande majorité du transport ferme long terme est détenue par une seule entité soit HQP et ce, pour de très longues périodes allant jusqu'à 50 ans;
8. En retirant le prix plafond, la Régie donnerait à HQP une position monopolistique sur le marché secondaire de la session ou de la revente de capacité;
9. À l'heure actuelle, il n'y a pratiquement plus de transport ferme disponible en mode export;
10. À la lecture de l'ordonnance 739⁴, nous soumettons que le texte de la FERC pour déterminer la profondeur du marché secondaire ne donnerait pas la note de passage à Hydro-Québec;
11. En l'absence d'un marché assez compétitif pour un marché secondaire sain, EBM est d'avis que la situation au Québec est pire que la situation qui prévalait aux États-Unis lors de l'ordonnance 888;
12. Dans ce contexte, EBM demande de maintenir le prix plafond au tarif réglementé par la Régie.

[MTL_LAW\1688931\1]

⁴ Ordonnance de la FERC, pp. 2 et 3.