

JUSTIFICATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DU PROJET

TABLE DES MATIÈRES

1	FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE DU PROJET	5
2	IMPACT TARIFAIRE DU PROJET.....	5

Tableaux

Tableau 1	Impact tarifaire du projet sur 20 ans	7
Tableau 2	Impact tarifaire du projet sur 40 ans	8

1 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE DU PROJET

1 Le projet d'augmentation de capacité et de reconstruction de la section 25 kV
2 du poste de Saint-Maxime visé par la présente demande s'inscrit dans la
3 catégorie « croissance des besoins » de la clientèle en ce qui concerne les
4 investissements générant des revenus additionnels liés aux besoins de la
5 charge locale, ainsi que dans la catégorie « maintien des actifs » en ce qui
6 concerne les investissements ne générant pas de revenus additionnels. Les
7 mises en service du projet sont prévues au cours des années 2008, 2009 et
8 2010.

9 La faisabilité économique est assurée par le fait que des besoins additionnels
10 relatifs à ce projet seront ajoutés aux besoins de transport et partant, les coûts
11 respectifs, jusqu'à concurrence du montant maximal pour les ajouts au
12 réseau, seront récupérés à partir des revenus requis du Transporteur et des
13 tarifs de transport correspondants.

14 Par ailleurs, les investissements en maintien des actifs sont rendus
15 nécessaires afin d'assurer la pérennité des installations du Transporteur et,
16 par conséquence, la fiabilité de son réseau.

2 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

17 Afin de déterminer l'impact sur le coût du service de transport à la suite de la
18 mise en service du projet, le Transporteur prend en considération les besoins
19 de transport additionnels relatifs au projet et les coûts associés à
20 l'amortissement, au financement, à la taxe sur le capital, à la taxe sur les
21 services publics ainsi qu'à l'entretien et l'exploitation.

1 Pour la catégorie « croissance des besoins », l'impact sur le tarif de transport
2 est déterminé en tenant compte des besoins de transport additionnels relatifs
3 au projet. Ainsi, les besoins de transport évoluent graduellement jusqu'à
4 36 385 MW, par rapport aux besoins de 36 341 MW à la base du tarif de
5 transport de 70,82 \$/kW en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007.

6 Dans le cas de la catégorie « maintien des actifs », il est requis de comparer
7 les coûts des mises en service du projet avec l'effet de l'ensemble des actifs
8 ne générant pas de revenus additionnels du Transporteur. Si les coûts de ces
9 mises en service du projet ne dépassent pas les coûts associés à
10 l'amortissement des actifs ne générant pas de revenus additionnels, alors il n'y
11 aura pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

12 Une analyse de sensibilité est également présentée sous l'hypothèse d'une
13 variation à la hausse de 10 % du coût du projet et du coût du capital
14 prospectif.

15 Le tableau 1 suivant présente l'impact tarifaire du projet sur l'horizon 2008-
16 2030, soit une période d'analyse de 20 ans en considérant les mises en
17 service de 2008 à 2010. Il est possible de constater que pour l'ensemble de
18 cette période, le projet ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse par rapport
19 au tarif actuel.

Tableau 1 : Impact tarifaire du projet sur 20 ans

				<u>Analyse de sensibilité</u>		
Ensemble des mises en service (M\$)		42,0		+ 10 %		46,4
Années de mises en service		2008 à 2010				2008 à 2010
Coût pondéré du capital prospectif ¹		6,35%		+ 10 %		6,99%
Entretien et exploitation ²		1,3%				1,4%
Taxe sur le capital ³ 2008		0,36%				0,36%
2009 et suite		0,29%				0,29%
Taxe sur les services publics (TSP) ⁴		0,55%				0,55%
Nombre d'années		20				20

Années	Revenus requis	Besoins de transport	Tarif annuel	Revenus requis	Besoins de transport	Tarif annuel
	(M\$)	(MW)	(\$/kW)	(M\$)	(MW)	(\$/kW)
2007	2 574	36 341	70,82	2 574	36 341	70,82
2008	2 574	36 343	70,82	2 574	36 343	70,82
2009	2 575	36 344	70,85	2 575	36 344	70,85
2010	2 575	36 346	70,85	2 575	36 346	70,86
2011	2 576	36 347	70,86	2 576	36 347	70,87
2012	2 576	36 349	70,86	2 576	36 349	70,86
2013	2 576	36 351	70,85	2 576	36 351	70,86
2014	2 575	36 353	70,85	2 576	36 353	70,85
2015	2 575	36 355	70,84	2 576	36 355	70,85
2016	2 575	36 358	70,84	2 576	36 358	70,84
2017	2 575	36 360	70,83	2 576	36 360	70,84
2018	2 575	36 362	70,83	2 576	36 362	70,83
2019	2 575	36 364	70,82	2 576	36 364	70,83
2020	2 575	36 366	70,82	2 576	36 366	70,82
2021	2 575	36 368	70,81	2 575	36 368	70,82
2022	2 575	36 370	70,81	2 575	36 370	70,81
2023	2 575	36 372	70,80	2 575	36 372	70,81
2024	2 575	36 374	70,80	2 575	36 374	70,80
2025	2 575	36 376	70,79	2 575	36 376	70,80
2026	2 575	36 379	70,79	2 575	36 379	70,79
2027	2 575	36 381	70,78	2 575	36 381	70,78
2028	2 575	36 383	70,77	2 575	36 383	70,78
2029	2 574	36 385	70,75	2 574	36 385	70,75
2030	2 574	36 385	70,74	2 574	36 385	70,74
Ensemble de la période 2008-2030			70,81			70,82

¹ Coût pondéré du capital prospectif de 6,35%, selon la décision D-2007-34 rendue le 30 mars 2007 dans le cadre de la demande R-3605-2006.

² Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement.

³ Taxe sur le capital selon le budget du gouvernement du Québec du 21 avril 2005, *Renseignements additionnels sur les mesures du budget*, section 1, page 28.

⁴ Taxe sur les services publics selon le budget du gouvernement du Québec du 21 avril 2005, *Renseignements additionnels sur les mesures du budget*, section 1, page 133.

1 Le tableau 2 suivant présente l'impact tarifaire du projet sur l'horizon 2008-
 2 2050, soit une période d'analyse de 40 ans en considérant les mises en
 3 service de 2008 à 2010. Encore une fois, il est possible de constater que pour
 4 l'ensemble de cette période, le projet ne génère pas d'impact tarifaire à la
 5 hausse par rapport au tarif actuel.

Tableau 2 : Impact tarifaire du projet sur 40 ans

							<u>Analyse de sensibilité</u>	
Ensemble des mises en service (M\$)		42,0		+ 10 %		46,4		
Années de mises en service		2008 à 2010		+ 10 %		2008 à 2010		
Coût pondéré du capital prospectif ¹		6,35%				6,99%		
Entretien et exploitation ²		1,0%				1,1%		
Taxe sur le capital ³ 2008		0,36%				0,36%		
2009 et suite		0,29%				0,29%		
Taxe sur les services publics (TSP) ⁴		0,55%				0,55%		
Nombre d'années		40				40		

Années	Revenus requis	Besoins de transport	Tarif annuel	Revenus requis	Besoins de transport	Tarif annuel
	(M\$)	(MW)	(\$/kW)	(M\$)	(MW)	(\$/kW)
2007	2 574	36 341	70,82	2 574	36 341	70,82
2008	2 574	36 343	70,82	2 574	36 343	70,82
2009	2 575	36 344	70,84	2 575	36 344	70,85
2010	2 575	36 346	70,84	2 575	36 346	70,85
2011	2 575	36 347	70,85	2 575	36 347	70,86
2012	2 575	36 349	70,85	2 575	36 349	70,85
2013	2 575	36 351	70,84	2 575	36 351	70,85
2014	2 575	36 353	70,84	2 575	36 353	70,84
2015	2 575	36 355	70,83	2 575	36 355	70,84
2016	2 575	36 358	70,83	2 575	36 358	70,84
2017	2 575	36 360	70,82	2 575	36 360	70,83
2018	2 575	36 362	70,82	2 575	36 362	70,83
2019	2 575	36 364	70,82	2 575	36 364	70,82
2020	2 575	36 366	70,81	2 575	36 366	70,82
2021	2 575	36 368	70,81	2 575	36 368	70,81
2022	2 575	36 370	70,80	2 575	36 370	70,81
2023	2 575	36 372	70,80	2 575	36 372	70,80
2024	2 575	36 374	70,79	2 575	36 374	70,80
2025	2 575	36 376	70,79	2 575	36 376	70,79
2026	2 575	36 379	70,78	2 575	36 379	70,79
2027	2 575	36 381	70,78	2 575	36 381	70,79
2028	2 575	36 383	70,77	2 575	36 383	70,78
2029	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,78
2030	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2031	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2032	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2033	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2034	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2035	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2036	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2037	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2038	2 575	36 385	70,77	2 575	36 385	70,77
2039	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,77
2040	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,77
2041	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,77
2042	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,77
2043	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,77
2044	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,77
2045	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,76
2046	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,76
2047	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,76
2048	2 575	36 385	70,76	2 575	36 385	70,76
2049	2 574	36 385	70,74	2 574	36 385	70,74
2050	2 574	36 385	70,74	2 574	36 385	70,74
Ensemble de la période 2008-2050			70,79			70,79

¹ Coût pondéré du capital prospectif de 6,35%, selon la décision D-2007-34 rendue le 30 mars 2007 dans le cadre de la demande R-3605-2006.

² Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement.

³ Taxe sur le capital selon le budget du gouvernement du Québec du 21 avril 2005, *Renseignements additionnels sur les mesures du budget*, section 1, page 28.

⁴ Taxe sur les services publics selon le budget du gouvernement du Québec du 21 avril 2005, *Renseignements additionnels sur les mesures du budget*, section 1, page 133.

- 1 En conclusion, ce projet d'investissement ne génère pas d'impact tarifaire à la
- 2 hausse, compte tenu que la croissance des besoins de transport associée au
- 3 projet ainsi que l'effet de l'ensemble des actifs ne générant pas de revenus
- 4 additionnels permettent de neutraliser les coûts associés à la mise en service
- 5 du projet.