Demande amendée relative au projet de raccordement à 161 kV pour l'expansion de l'aluminerie Alouette à Sept-Îles

Proposition amendée de suivi des coûts du projet

Suivi des coûts du projet de raccordement à 161 kV pour l'expansion de l'aluminerie Alouette à Sept-Îles

Dans le cadre de récentes décisions de la Régie[1], celle-ci a notamment fait état de modalités relatives au suivi des coûts à effectuer dans les rapports annuels du Transporteur, dont ce dernier a pris acte. Ces décisions visent des demandes d'investissement d'une valeur égale ou supérieure à 25 M$ pour lesquelles le Transporteur a soumis une proposition en quatre volets séquentiels aux fins de la reddition de comptes des coûts et de l'état d'avancement des projets visés.

Ayant intégré une proposition similaire dans sa demande à la Régie visant la construction d'une nouvelle ligne biterne à 161 kV pour le raccordement pour l'expansion de l'aluminerie Alouette à Sept-Îles (le « Projet »), le Transporteur souhaite maintenant amender cette dernière, en ce qui a trait au suivi des coûts du présent Projet, et ce afin de faciliter la préparation du suivi fait dans le cadre de ses rapports annuels et de l'uniformiser, tout en tenant compte des modalités et préoccupations exprimées par la Régie dans les décisions précitées. La présente proposition amendée comporte une reddition de comptes, par volet et par catégorie d'investissement, ainsi que davantage d'explications quant à certains écarts.

Par ailleurs, le Transporteur précise que certaines des modalités énoncées par la Régie dans les décisions précitées sont difficilement applicables eu égard au processus de suivi des coûts et de reddition de comptes en place chez le Transporteur et HQÉSP. À titre d'illustration, le suivi en fonction de quatre groupes de nature comptable proposé par le Transporteur peut être préparé directement par son personnel à partir des systèmes en place (SAP), qui permettent le découpage par catégorie d'investissement. Si le suivi est fait en fonction de groupes différents, c'est le personnel de HQÉSP qui doit préparer l'information à partir des systèmes de HQÉSP, dans lesquels l'extraction des informations ne permet pas d'obtenir le découpage d'une portion des coûts par catégorie d'investissement (car c'est dans SAP que l'allocation des coûts communs est réalisée). Par conséquent, un suivi des coûts en fonction des sept groupements identifiés par la Régie, au lieu des quatre groupes de nature comptable proposés par le Transporteur, nécessiterait un nouveau découpage des coûts qui représente des efforts manuels considérables et de nombreuses conciliations de la part du personnel responsable du suivi des coûts de projets du Transporteur et de HQÉSP. Ainsi, les modalités de suivi des décisions mentionnées précédemment ne permettraient pas de simplifier le processus de suivi et de rendre le Transporteur autonome dans la préparation des rapports de suivi de coûts annuels, ce qui

[1] Dossier R-3832-2013 visant le poste Duchesnay (D-2013-120), dossier R-3845-2013 visant les postes de Radisson et de la Nicolet (D-2013-126), dossier R-3849-2013 visant le poste de la Madawaska (D-2013-130) et dossier R-3846-2013 visant le poste de la Nicolet (D-2013-156).

était, en définitive, l'objectif initial qui a incité le Transporteur à faire une proposition en ce sens à la Régie dans certaines de ses demandes récentes, dont celle visant le présent Projet. La fourniture de telles informations aurait pour conséquence de complexifier considérablement la tâche du personnel visé par ces suivis, compte tenu de ce qui est présentement possible de fournir comme information à cet égard.

Le Transporteur est d'avis que sa proposition amendée plus amplement décrite ci-dessous permet d'effectuer un suivi adéquat des coûts de son Projet, tout en considérant les contraintes exprimées précédemment. Cette proposition amendée représente une bonification importante par rapport à sa proposition initiale et à la pratique existante et tient compte de l'intérêt de la Régie quant au suivi des écarts significatifs par volet du Projet ainsi que de l'échéancier tout au long de sa réalisation.

Aux fins de la reddition de comptes de l'état d'avancement du présent Projet, le Transporteur propose ainsi de présenter sur une base annuelle, dans le cadre de ses rapports annuels, dès l'autorisation du Projet et ce jusqu'à la mise en service finale du Projet :

- un tableau fournissant les coûts réels et prévus versus autorisés, sous le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau suivant, par volet et par catégorie d'investissement ;

Coûts du Projet
(en milliers de dollars)

Volet	Catégorie d'invest.	Groupe nature comptable (HQT)	Invest. cumul au 31/12/20xx (a)	Invest. final prévu (b)	MES au 31/12/20xx (c)	Valeur à autoriser Régie (d)	Réalisés (%) (a) / (b)	Écart (%) ((b)-(d)) / (d)
Postes	Croissance des besoins de la clientèle	Autres biens - Achat				2 457,1		
		Prestation de travail HQT				1 024,6		
		Autres services				5 480,6		
		Frais financiers				467,7		
		Résultat Postes	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**9 430,0**	**0,0 %**	**0,0 %**
Lignes	Croissance des besoins de la clientèle	Autres biens - Achat				9 295,6		
		Prestation de travail HQT				2 414,9		
		Autres services				17 981,9		
		Frais financiers				1 190,6		
		Résultat Lignes	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**30 883,0**	**0,0 %**	**0,0 %**
Télécom-munication	Croissance des besoins de la clientèle	Autres biens – Achat				20,0		
		Prestation de travail HQT				18,2		
		Autres services				150,6		
		Frais financiers				11,2		
		Résultat Télécom.	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**200,0**	**0,0 %**	**0,0 %**
		Résultat global	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**40 513,0**	**0,0 %**	**0,0 %**

- pour chacun des volets (postes, lignes et télécommunication) présentés au tableau précédent, fournir une explication des écarts entre les coûts autorisés et les coûts des investissements finaux prévus lorsque le montant de ces écarts, pour chacun des volets visés, est égal ou supérieur, en valeur absolue, à 5 %. Ce seuil, inférieur au seuil de 10 % proposé lors du dépôt initial du projet et dorénavant établi par volet, permettra à la Régie d'obtenir davantage d'explications quant aux écarts significatifs dégagés ;
- un suivi de l'échéancier global du Projet selon un format similaire au tableau 2 de la pièce HQT-1, Document 1.

Par ailleurs, lors de la mise en service finale du Projet, en plus des informations fournies sur une base annuelle, le Transporteur propose de présenter, pour chacune des installations énoncées à l'annexe 6 de la pièce HQT-1, Document 1 (ligne C-1661/1662, ligne C-1650/1651, poste Arnaud et réseau de télécommunication), un tableau des coûts réels et

prévus versus autorisés du Projet avec le même détail par groupements par nature de compte que le tableau 4 de cette dernière pièce.

Le Transporteur considère que sa proposition permettra à la Régie d'assurer un suivi adéquat des coûts, du contenu et de l'échéancier, sur une base continue tout au long de la réalisation du Projet, tout en lui procurant les justificatifs nécessaires quant aux écarts significatifs pour les différents volets du Projet. Aussi, cette proposition amendée permettra de simplifier le processus de suivi et de rendre le Transporteur autonome dans la préparation des rapports de suivi de coûts annuels sur une base annuelle, tout en préservant la prérogative de la Régie de demander toute information complémentaire jugée utile, dans le cadre de son examen des rapports annuels du Transporteur.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente proposition amendée de suivi des coûts du Projet.