

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2012-063

R-3794-2012

31 mai 2012

PRÉSENT :

Jean-Paul Théorêt
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative au projet de remplacement des progiciels reliés à la gestion et à l'analyse de la maintenance du réseau de transport.

1. DEMANDE

[1] Le 27 avril 2012, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose, auprès de la Régie de l'énergie (la Régie), une demande en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) afin d'obtenir son autorisation pour l'acquisition d'actifs destinés au transport d'électricité.

[2] La demande du Transporteur vise à obtenir le remplacement des progiciels reliés à la gestion et à l'analyse de la maintenance du réseau de transport (le Projet). Le coût total de l'investissement s'élève à 32,4 M\$.

[3] Le 2 mai 2012, la Régie publie sur son site internet un avis indiquant aux personnes intéressées qu'elles ont jusqu'au 15 mai 2012 pour soumettre des observations écrites et que le Transporteur pourra y répondre d'ici au 22 mai 2012. L'avis aux personnes intéressées est également publié sur le site internet du Transporteur à partir du 4 mai 2012.

[4] Aucune observation écrite n'est déposée au présent dossier.

[5] Le 18 mai 2012, la Régie transmet une demande de renseignement au Transporteur, qui y répond le 25 mai suivant. Le dossier est alors pris en délibéré.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[6] Le Transporteur présente sa demande en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

[7] Le Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$ pour le Transporteur. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[8] Le Projet du Transporteur s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs ». Il vise la pérennité des systèmes en place et, de façon complémentaire, permettra l'optimisation de plusieurs processus de travail en lien avec la gestion et l'analyse de la maintenance des actifs du réseau de transport du Transporteur.

[9] Le Projet s'inscrit dans une démarche entreprise par Hydro-Québec afin d'optimiser les systèmes et processus de maintenance des actifs (programme OSM). L'objectif visé est de définir, valider et optimiser des solutions communes et intégrées, permettant de dégager des économies pour l'entreprise et ses divisions.

[10] De plus, le programme OSM permettra également la valorisation de l'utilisation du système SAP³, déjà utilisé par le Distributeur, en consolidant et en simplifiant les technologies de l'information.

[11] Au terme de la démarche mentionnée au paragraphe 9, le partenariat Accenture/CGI a été sélectionné pour accompagner le Transporteur, Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) et le groupe Technologie d'Hydro-Québec dans la réalisation et le déploiement du programme OSM.

³ *System Analysis Program Development.*

[12] Le partenariat Accenture/CGI a présenté un programme contenant les cinq initiatives suivantes, retenues par Hydro-Québec :

1. optimisation de la saisie des feuilles de temps pour le Transporteur et le Distributeur;
2. évolution SAP pour le Distributeur;
3. implantation SAP pour le Transporteur;
4. modernisation de l'intelligence d'affaires pour le Transporteur;
5. planification, ordonnancement et mobilité pour le Transporteur et le Distributeur.

[13] En réponse à la demande de renseignements de la Régie, le Transporteur indique que l'implantation des différentes initiatives retenues par l'entreprise fait l'objet d'une entente globale avec le partenaire, entente qui n'engage aucune obligation ferme de la part des demandeurs des différentes unités d'Hydro-Québec. Il précise également que les initiatives représentent des projets distincts. Ainsi, l'initiative n° 1 est sous la responsabilité et à la seule charge du Groupe Ressources humaines d'Hydro-Québec. Ce faisant, les coûts d'investissement pour le Transporteur sont nuls.

[14] Quant au futur projet d'investissement découlant de l'initiative n° 5, bien que les coûts détaillés de ce projet ne soient pas encore connus avec précision, le Transporteur prévoit que ceux-ci seront de l'ordre de 70 M\$, imputés à parts égales au Transporteur et au Distributeur.

3.2 DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

[15] Le Projet regroupe les initiatives n° 3 et n° 4 et constitue le premier volet d'implantation du programme OSM par le Transporteur. Le Transporteur souligne que ce Projet fut présenté de façon distincte pour approbation au conseil d'administration d'Hydro-Québec.

[16] Le Transporteur utilise, depuis 2001, la version 5.2 du progiciel Maximo pour la gestion de ses opérations de maintenance. Cette version ne sera plus supportée par le fournisseur à compter de septembre 2012. Il en est de même pour le logiciel Cognos (système SITE) utilisé par le Transporteur pour la solution informationnelle reliée à sa maintenance.

[17] L'équipe dédiée au programme OSM a identifié la valeur de remplacement du système Maximo par un système de maintenance commun au Distributeur et au Transporteur, soit les systèmes SAP PM et SAP PS.

[18] Les activités supportées par le nouveau système ont trait à la gestion des actifs, la gestion des travaux et la gestion de la stratégie de maintenance.

[19] La solution de maintenance proposée facilitera la gestion et le suivi des équipements et de leurs composantes, selon différents regroupements, et assurera la gestion complète de leur cycle de vie. La solution permettra la gestion de la totalité des activités de maintenance planifiées et non planifiées. Elle permettra également la mise sur pied des programmes de maintenance, de tournées d'inspection ou de générer les travaux de maintenance conditionnelle et préventive déclenchés à partir d'analyses dans des solutions expertes, s'arrimant ainsi aux stratégies de gestion de la maintenance.

[20] Selon le Transporteur, la coexistence de ces données avec celles du Distributeur dans le même système ne pose pas de difficulté en soi et le contrôle d'accès fourni par le système SAP sera suffisant pour assurer la séparation fonctionnelle de ces données.

[21] La migration des systèmes Maximo et Cognos s'étalera sur une période de 17 mois, soit de juin 2012 jusqu'à la mise en service finale prévue en octobre 2013.

[22] Le Transporteur conclut que la solution retenue est optimale et la plus pertinente afin de supporter la gestion et l'analyse de la maintenance de son réseau pour les raisons suivantes :

- La solution SAP PM possède la majorité des fonctionnalités dont la plupart des entreprises de services publics d'électricité ont besoin.
- La migration des données d'équipement et de maintenance du Transporteur dans l'infrastructure actuelle SAP facilitera l'intégration avec les autres modules SAP, notamment les modules Corporatifs (*Financial, Costing, Human Resource, Material Management*).
- L'utilisation du système SAP par le Transporteur est cohérente et complémentaire avec l'utilisation actuelle du système SAP par l'entreprise, ce qui permet la rationalisation des investissements actuels SAP et la réduction du coût total de possession.

- L'infrastructure technologique actuelle supportant le système SAP permet l'intégration de la nouvelle solution pour le Transporteur, sans qu'il soit nécessaire de renforcer substantiellement la structure informatique existante.
- La synergie existante entre la nature semblable des métiers des employés du Transporteur et du Distributeur.

[23] Le Transporteur est d'avis qu'il est approprié de présenter sa demande d'autorisation pour les initiatives n° 3 et n° 4 de façon distincte et indépendante auprès de la Régie, en conformité avec le cadre réglementaire.

3.3 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[24] Le coût total du Projet s'élève à 32,4 M\$, tel que présenté au tableau suivant :

TABLEAU 1
DÉTAIL DES COÛTS DU PROJET

<i>En M\$</i>	2012	2013	Total
Développement informatique	8,2	16,6	24,8
Contingence	2,4	3,8	6,2
Frais financiers	0,4	1,0	1,4
Total	11,0	21,4	32,4

[25] La proposition d'Accenture/CGI comprend une contingence dont le mode d'attribution permet une gestion conjointe du risque entre l'entreprise et cette firme. Le contrat étant « ferme », la firme devra absorber tout dépassement de coûts estimés, tout en assurant la qualité des livrables et des échéanciers établis dans l'énoncé des travaux.

[26] Questionné à cet égard, le Transporteur indique qu'il sera possible de transférer la portion de la contingence qui n'est pas utilisée en cours de projet dans une enveloppe qui sera mise à la disposition du Transporteur. Le partenaire informera le Transporteur sur une base régulière de l'utilisation de la contingence et de la projection de son utilisation.

Si des imprévus apparaissaient avant la fin du projet et nécessitaient l'ensemble de la contingence originale, le Transporteur devra pallier aux suppléments.

[27] Le Transporteur indique, de plus, que le Projet implique l'acquisition de serveurs et de licences auprès du Groupe Technologie, dont les coûts sont actuellement supportés par le biais de la facturation interne. Le Transporteur précise également que les coûts de sa main-d'œuvre interne capitalisés au projet s'élèvent à 3,7 M\$ et les coûts de la main-d'œuvre du Groupe Technologie, facturés au Transporteur, s'élèvent à 7,1 M\$.

[28] Suivant la pratique établie depuis la réglementation des activités du Transporteur, ce dernier indique qu'il fera état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel.

3.4 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[29] Afin de déterminer l'impact de la mise en service du Projet sur les revenus requis, le Transporteur prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[30] Les analyses économiques et financières ont été effectuées sur une période de dix ans, soit jusqu'au moment où la prochaine migration technique sera requise. En tenant compte d'un taux d'actualisation de long terme de 5,95 %, d'un taux d'inflation de 2 % et d'un taux de taxe sur les services publics de 0,55 %, le coût global actualisé en 2012 est de l'ordre de 35,4 M\$.

[31] Les résultats démontrent un impact annuel moyen sur les revenus requis de 3,9 M\$, ce qui représente un impact tarifaire de 0,1 % par rapport au tarif en vigueur en 2011.

3.5 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[32] Le Projet résout les enjeux liés à la pérennité des systèmes supports aux activités de maintenance du réseau de transport. Selon le Transporteur, le Projet permet de :

- limiter le temps d'indisponibilités des équipements;
- assurer la fiabilité et la continuité du service par l'identification et la réalisation intégrée des activités clés de maintenance;
- maîtriser le niveau de risque du réseau de transport;
- assurer la conformité réglementaire et environnementale des interventions, et
- réduire les coûts.

[33] Dans une perspective à long terme, le Projet permet l'amélioration de la modélisation du profil de vieillissement et de défaillance des équipements majeurs. Selon le Transporteur, cette amélioration pourra l'amener à bonifier ses stratégies et ses orientations de maintenance et ainsi aider à maîtriser le niveau de risque.

[34] Le Transporteur est d'avis que le Projet aura un impact significatif et positif sur la fiabilité et la capacité du réseau de transport.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[35] À la suite de l'examen de la preuve présentée par le Transporteur et exposée à la section 3 de la présente décision, la Régie est d'avis que cet investissement est nécessaire afin d'assurer la pérennité des systèmes supports aux activités de maintenance du réseau de transport. De plus, la preuve démontre que cette solution permettra, également, la valorisation de l'utilisation du système SAP, déjà utilisé par le Distributeur, en consolidant et en simplifiant les technologies de l'information.

[36] En raison des imprévus qui peuvent survenir au cours du développement informatique de ce projet, **la Régie demande au Transporteur de l'informer d'une hausse de plus de 15 % des coûts totaux du Projet. Elle demande également au Transporteur de soumettre, lors des prochains dossiers de rapport annuel, les données nécessaires au suivi du Projet.**

[37] En conséquence, la Régie est d'avis que le Projet est d'intérêt public et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

[38] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet de remplacement des progiciels reliés à la gestion et à l'analyse de la maintenance du réseau de transport;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément au paragraphe 5 de l'article 75 de la Loi :

- le suivi des coûts réels du Projet;
- le suivi de l'échéancier; et,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

Jean-Paul Théorêt
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^c Yves Fréchette.