

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(LA « RÉGIE »)**

1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) CONCERNANT**
2 **LA DEMANDE D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR POUR SON PROJET DE REMPLACEMENT**
3 **DES PROGICIELS RELIÉS À LA GESTION ET À L'ANALYSE DE LA MAINTENANCE DU RÉSEAU DE**
4 **TRANSPORT (LE PROJET)**

- 5 **1. Références :** (i) Pièce B-0004, page 5;
6 (ii) Pièce B-0004, page 7;
7 (iii) Pièce B-0004, page 16.
8

9 **Préambule :**

10 À la référence (i), le Transporteur *« mentionne, à titre informatif, que des charges*
11 *d'exploitation de 5,8 M\$ sont également prévues pour mettre en œuvre ce Projet. »*
12

13 À la référence (ii), le Transporteur indique :

14
15 *« Le partenariat Accenture/CGI a présenté un programme contenant les cinq initiatives*
16 *suivantes, retenues par l'entreprise :*

- 17 1. *optimisation de la saisie des feuilles de temps pour le Transporteur et le*
18 *Distributeur ;*
19 2. *évolution SAP pour le Distributeur ;*
20 3. *implantation SAP pour le Transporteur ;*
21 4. *modernisation de l'intelligence d'affaires pour le Transporteur;*
22 5. *planification, ordonnancement et mobilité pour le Transporteur et le Distributeur. »*
23

24 *« La proposition d'Accenture/CGI comprend une contingence dont le mode d'attribution*
25 *permet une gestion conjointe du risque entre l'entreprise et cette firme. »*
26

27 À la référence (iii), le Transporteur présente les coûts totaux associés au projet totalisant
28 32,4 M\$, dont une contingence de 6,2 M\$.

29 **Demandes :**

30 **1.1** Les coûts globaux de main-d'œuvre interne de l'entreprise, pour ce projet, attribuables
31 au Transporteur, correspondent-ils aux seuls coûts de mise en œuvre de 5,8 M\$, de la
32 référence (i)?

33 **R1.1**

34 **Comme indiqué à la référence (i), des charges d'exploitation de 5,8 M\$ sont**
35 **également prévues pour mettre en œuvre le projet du Transporteur. Le**
36 **tableau 1 présente le découpage de ces charges d'exploitation.**

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

Tableau 1
Charges d'exploitation reliées au projet
(en M\$)

Main-d'œuvre directe du Transporteur	3,8
Main-d'œuvre et charges externes (facturées au Transporteur)	2,0
Total	5,8

Par ailleurs, les coûts globaux de main-d'œuvre interne de l'entreprise attribuables au Transporteur sont de l'ordre de 14,6 M\$. Ce montant est divisé entre des charges d'exploitation (3.8 M\$ comme indiqué au tableau 1) et des coûts capitalisables au projet comme tel.

Le tableau 2 présente le découpage de ces coûts globaux de main-d'œuvre.

Tableau 2
Coûts de main-d'œuvre
(en M\$)

	Charges	Investissements	Total
Main-d'œuvre directe du Transporteur	3,8	3,7	7,5
Main-d'œuvre du Groupe Technologie (facturée au Transporteur)	-	7,1	7,1
Total	3,8	10,8	14,6

1.2 Veuillez indiquer le coût total, pour le Transporteur, du programme global présenté par le partenariat Accenture/CGI, selon la référence (ii).

R1.2

Le Transporteur tient d'abord à préciser que les initiatives présentées à la référence (ii) représentent des projets distincts l'un de l'autre et s'appliquent à différentes unités d'Hydro-Québec. Ainsi, l'initiative no 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. Quant à l'initiative no 2, il s'agit d'un projet relevant d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). Ce projet du Distributeur n'engendre donc pas de coûts d'investissement pour le Transporteur.

Le présent projet soumis pour autorisation de la Régie répond aux initiatives no 3 et no 4 et comporte des investissements de l'ordre de 32,4 M\$. Comme mentionné en référence (i), des charges d'exploitation de 5,8 M\$ sont également prévues pour mettre en œuvre ce projet. Ce projet vise la pérennité des progiciels de gestion déjà utilisés par le Transporteur. Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, page 8, il est rendu nécessaire notamment par

1 l'urgence créée du fait que la version 5.2 du système Maximo utilisée par le
2 Transporteur ne sera plus supportée par le fournisseur à compter de
3 septembre 2012. Il en est de même pour le logiciel Cognos (système SITÉ)
4 utilisé par le Transporteur pour la solution informationnelle reliée à sa
5 maintenance.

6 Enfin, un futur projet conjoint du Transporteur et du Distributeur permettra le
7 déploiement d'une solution concernant la planification, l'ordonnancement et la
8 mobilité pour la gestion de la maintenance des actifs du Transporteur et du
9 Distributeur (initiative no 5). Bien que les coûts détaillés de ce projet ne soient
10 pas encore connus avec précision à ce stade-ci, le Transporteur prévoit que
11 ces coûts seront de l'ordre de moins de 70 M\$, imputés à parts égales au
12 Transporteur et au Distributeur.

13 **1.3** Les initiatives n° 1 et n° 5, de la référence (ii), font-elles l'objet d'un contrat ferme avec
14 ce partenariat?

15 **R1.3**

16 **Non.** L'implantation des différentes initiatives identifiées à la référence (ii) fait
17 plutôt l'objet d'une entente globale avec le partenaire, entente qui n'engage
18 aucune obligation ferme de la part des demandeurs des différentes unités
19 d'Hydro-Québec. Ainsi, avant de procéder à la réalisation d'une initiative
20 identifiée à la référence (ii), un Comité directeur d'entreprise doit en approuver
21 la poursuite. De plus, comme dans le cas présent, le conseil d'administration
22 de l'entreprise doit aussi autoriser le Transporteur à réaliser le projet
23 d'investissement.

24 Par ailleurs, les services requis fournis par le partenaire seront détaillés puis
25 approuvés par les parties et ce, à chacune des commandes émises par le
26 demandeur correspondant aux initiatives identifiées à la référence (ii).
27

28 **1.4** Veuillez élaborer sur les raisons justifiant le choix du Transporteur de présenter
29 plusieurs demandes d'autorisation, pour les initiatives retenues par l'entreprise pour le
30 Transporteur selon la référence (ii), plutôt qu'une seule demande d'autorisation
31 regroupant toutes les initiatives touchant le Transporteur.

32 **R1.4**

33 **Les projets d'investissement du Transporteur sont déposés pour autorisation**
34 **de la Régie en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, aux**
35 **conditions et dans les cas qu'elle a fixés par son *Règlement sur les conditions***
36 ***et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le**
37 **« Règlement »), pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des**
38 **actifs destinés au transport d'électricité. Pour ce faire, le Transporteur doit**
39 **fournir plusieurs informations dans sa preuve afin de respecter ledit**
40 **Règlement.**

41 **Comme précisé dans ses réponses aux questions 1.2 et 1.3, les initiatives**
42 **présentées à la référence (ii) représentent des projets distincts l'un de l'autre**
43 **et s'appliquent à différentes unités d'Hydro-Québec. Ainsi, le présent projet**
44 **soumis pour autorisation de la Régie, spécifique au Transporteur tel qu'indiqué**
45 **à la réponse à la question 1.2, fut présenté de façon distincte pour approbation**
46 **au conseil d'administration d'Hydro-Québec le 16 mars 2012.**

1 Quant au futur projet d'investissement découlant de l'initiative n° 5, les coûts
2 détaillés ne sont pas connus avec précision à ce stade-ci. Il s'agira d'un projet
3 distinct et conjoint avec le Distributeur, qui visera le déploiement d'une
4 solution de développement des systèmes de planification, d'ordonnement
5 et de mobilité et non d'une solution de pérennité des systèmes en place
6 comme dans le cas du présent projet.

7 Pour ces motifs, le Transporteur est d'avis qu'il est approprié de présenter sa
8 présente demande d'autorisation de façon distincte et indépendante auprès de
9 la Régie en conformité avec le cadre réglementaire. Il réitère que la Régie
10 dispose de toutes les informations pertinentes à l'évaluation de son projet
11 relatif au remplacement des progiciels reliés à la gestion et à l'analyse de la
12 maintenance des actifs du réseau de transport et que les investissements
13 découlant de ce projet seront, une fois réalisés, utiles à l'exploitation fiable du
14 réseau de transport.

15
16 **1.5** Veuillez élaborer et expliquer davantage le mode d'attribution permettant une gestion
17 conjointe du risque, de la référence (ii).

18 **R1.5**

19 Tout d'abord, le Transporteur rappelle que dans tous les projets reliés au
20 programme OSM, les coûts seront plafonnés, ce qui permet au Transporteur
21 d'atténuer les risques financiers reliés au présent projet. De plus, le
22 Transporteur a présenté à l'annexe 3 de la pièce HQT-1, Document 1, certains
23 risques associés à son projet ainsi que les mesures d'atténuation
24 correspondantes.

25 Concernant la gestion conjointe du risque avec le partenaire d'affaires, le
26 mécanisme de partage de risques proposé par ce dernier s'appuie sur la
27 gestion de la contingence. Il sera possible de transférer la portion de la
28 contingence qui n'est pas utilisée en cours de projet dans une enveloppe qui
29 sera mise à la disposition du Transporteur. Ainsi, en cas de besoin (demande
30 de changement, imprévu, etc.), la contingence ou l'enveloppe pourront être
31 utilisées.

32 Le partenaire a prévu une contingence au projet représentant environ 20 % de
33 la valeur du projet. Il informera le Transporteur sur une base régulière de
34 l'utilisation de la contingence et de la projection de son utilisation. À la fin des
35 étapes importantes du projet, le partenaire pourra transférer la contingence
36 non utilisée à l'enveloppe. Si le Transporteur souhaite utiliser l'enveloppe
37 avant la fin du projet, il sera en mesure de le faire, après entente avec le
38 partenaire. Si des imprévus apparaissaient avant la fin du projet et
39 nécessitaient l'ensemble de la contingence originale (20 %), le Transporteur
40 devra pallier aux suppléments.

41 **1.6** La contingence de la référence (iii) représente 25 % du coût du développement
42 informatique. Veuillez préciser de quelle façon ce ratio a été déterminé.

43 **R1.6**

44 Comme indiqué à la réponse de la question 1.5, le partenaire a prévu une
45 contingence au projet d'environ 20 % de la valeur du projet, ce qui correspond
46 au standard qu'utilise le partenaire pour ce genre de projet. En fait, la
47 contingence prévue est de l'ordre de 20 % sur les travaux à l'interne et de

1 l'ordre de 15 % sur les travaux du partenaire. Dans le cas particulier du projet,
2 un montant de 2 M\$ a été ajouté pour des besoins complémentaires. Ces
3 besoins complémentaires potentiels sont encore évalués partiellement et
4 touchent l'ajout de fonctionnalités relatives à la stratégie de maintenance pour
5 les lignes et à l'optimisation de la gestion de la végétation et des emprises. Ce
6 montant a été ajouté à la contingence faisant passer celle-ci de 4,2 M\$ (ou 17 %
7 du coût du développement informatique) à 6,2 M\$ (25 % du coût du
8 développement informatique).
9

- 10 **2. Références :** (i) Pièce B-0005, Annexe 1;
11 (ii) Pièce B-0005, Annexe 2.

12

13 **Préambule :**

14

15 À la référence (i), le Transporteur présente les flux monétaires du Projet, comprenant entre
16 autres des dépenses reliées aux charges d'exploitation.

17

18 À la référence (ii), le Transporteur présente l'impact tarifaire du Projet.

19

20 **Demande :**

21

- 22 **2.1** Veuillez préciser de quelle façon les dépenses reliées aux charges d'exploitation de la
23 référence (i) sont prises en compte dans la détermination de l'impact tarifaire de la
24 référence (ii).

25

26 **R2.1**

27

28

Conformément au Règlement, l'impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité, est effectué en considérant les coûts d'investissement du projet.

29

30

31

32

33

34

Les dépenses reliées aux charges d'exploitation de 5,8 M\$ (dollars de réalisation) au total pour les années 2012 et 2013 sont déjà prévues dans les demandes tarifaires du Transporteur pour ces mêmes années. Par conséquent, ces charges d'exploitation sont déjà incluses dans les calculs de tarifs annuels du Transporteur et ne sont donc pas considérées aux fins de calcul de l'impact tarifaire du présent projet.