

PROJET DE SOLUTION INFORMATIQUE
UTILISÉE POUR LA GESTION DE LA MOBILITÉ

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	4
2	CONTEXTE.....	5
3	OBJECTIFS.....	6
4	DESCRIPTION DU PROJET.....	7
4.1	Appareils mobiles.....	7
4.2	Solution informatique	8
4.2.1	Comparatif des offres en fonction des deux approches.....	9
4.2.2	Méthodologie d'évaluation des options.....	11
5	COÛTS DU PROJET	13
6	IMPACTS	14
6.1	Impacts tarifaires et analyse de sensibilité.....	14
6.2	Impacts sur la qualité de prestation du service de distribution de gaz naturel 16	
6.3	Mesures prises afin de mitiger les risques liés à un tel projet	16
7	CALENDRIER PROPOSÉ	18
8	AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS	18
9	DEMANDE DE GAZ MÉTRO.....	19
10	ANNEXES	19

LEXIQUE DES ABRÉVIATIONS

CTGN	Centre des Technologies du Gaz Naturel
PDA	« Personal Digital Assistant » ou assistant numérique : Ordinateur de poche permettant le traitement de l'information en liaison avec un ordinateur principal, un téléphone mobile, etc.
PTT	« Push-to-Talk » : Méthode de communication dans lequel le locuteur doit maintenir un interrupteur actionné tout en parlant.
SST	Santé et sécurité au travail
TI	Technologies de l'information
ULSR	Usine de liquéfaction, stockage et regazéification de gaz naturel.

1 INTRODUCTION

1 Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») désire obtenir l'autorisation de la Régie de
2 l'énergie (« Régie »), conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, pour la
3 réalisation du projet de solution informatique utilisée pour la gestion de la mobilité (le « Projet »).
4 En vertu du paragraphe 1° de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une*
5 *autorisation de la Régie de l'énergie*, une autorisation de la Régie est requise par Gaz Métro pour
6 acquérir, construire ou disposer des immeubles ou actifs destinés à la distribution de gaz naturel
7 dans le cadre d'un projet, dont le coût est estimé à 1,5 M\$ ou plus.

8 La présente demande de Gaz Métro est appuyée par les renseignements et éléments justificatifs
9 suivants :

- 10 > le contexte ayant mené au Projet;
- 11 > les objectifs visés par le Projet;
- 12 > les options de solutions évaluées et la recommandation proposée;
- 13 > les coûts estimés du Projet et l'impact sur les tarifs;
- 14 > l'impact sur la qualité de prestation du service de distribution de gaz naturel.

15 La réalisation de ce Projet s'inscrit à l'intérieur de la vision d'entreprise de Gaz Métro qui prévoit
16 une saine gestion de ses ressources et des risques d'opération liés à l'utilisation de ses outils
17 technologiques. Le présent document décrit donc les raisons justifiant le remplacement de la
18 solution informatique actuelle, « Mobilité », par la solution retenue.

19 Le coût global du Projet est estimé à 7,4 M\$, établi pour une période de réalisation d'environ un
20 an et demi.

2 CONTEXTE

1 Le Projet Mobilité a été présenté à la Régie dans le dossier R-3572-2005 et a été approuvé par
2 la décision D-2005-139. L'outil Mobilité est une application développée à l'interne par Gaz Métro
3 et qui permet, à la majorité des techniciens sur la route (± 350), de recevoir les informations en
4 lien avec les ordres de travail à effectuer, d'en communiquer le statut au bureau de contrôle et de
5 faire la saisie des données de réalisation, le tout en temps réel, directement sur le terrain. Il est
6 relié aux systèmes administratifs via la plate-forme SAP et à l'outil de répartition des bons de
7 travail ClickSchedule.

8 L'outil Mobilité a été déployé progressivement, par bureau d'affaires, à partir de l'été 2007 et a
9 continué d'évoluer en fonction des informations requises dans les ordres de travail. Depuis, il a
10 permis de réaliser des gains de productivité en diminuant la nécessité d'interaction entre les
11 techniciens et les répartiteurs, en réduisant les déplacements inutiles, la manipulation et
12 l'archivage de documents.

13 Toutefois, ces gains sont mis à risque par la désuétude de plusieurs aspects de la solution
14 actuelle :

- 15 > L'assistant numérique personnel (PDA) Motorola ES400, n'est plus fabriqué depuis
16 septembre 2014 et il n'est plus possible d'en acquérir.
- 17 > Le système d'exploitation Windows Mobile 6.5 du ES400 est déployé depuis 2009 et
18 Microsoft n'assure plus de maintenance.
- 19 > La console de gestion du parc d'appareils mobiles n'est plus supportée par Motorola
20 depuis janvier 2016.
- 21 > L'architecture actuelle est peu flexible et limite les développements futurs.
- 22 > La solution n'a actuellement pas de mécanisme de reprise après sinistre.

23 Les équipements mobiles et plusieurs des systèmes supportant la solution actuelle étant en fin
24 de vie, Gaz Métro se voit donc dans l'obligation de faire évoluer l'ensemble de la solution de
25 Mobilité.

3 OBJECTIFS

- 1 Les objectifs du Projet sont les suivants :
- 2 > Éliminer les risques liés à la désuétude technologique de la solution actuelle nommée
 - 3 « Mobilité »;
 - 4 > Diminuer le nombre d'appareils utilisés sur le terrain (PDA, cellulaire PTT, GPS, appareil
 - 5 photo) en privilégiant le déploiement d'un téléphone intelligent à sécurité intrinsèque;
 - 6 > Implanter une solution applicative robuste et flexible permettant les évolutions futures;
 - 7 > Améliorer les fonctions SST (travail isolé, alertes liées à l'emplacement);
 - 8 > Poursuivre le déploiement de technologies permettant la saisie ou la consultation
 - 9 d'information sur le terrain tout en ajoutant une deuxième génération de fonctions à valeur
 - 10 ajoutée;
 - 11 > Reprendre l'ensemble des fonctionnalités existantes en plus d'augmenter la couverture et
 - 12 l'efficacité de la solution TI afin de mieux répondre aux nouveaux besoins des partenaires
 - 13 d'affaires internes et externes.
- 14 Le présent document démontre que l'approche adoptée par Gaz Métro est raisonnable,
- 15 prévoyante, rigoureuse et financièrement avantageuse à long terme, tout en assurant la présence
- 16 d'un environnement TI flexible et adapté aux nouvelles réalités d'affaires des utilités publiques.
- 17 Le Projet proposé vise donc à favoriser l'atteinte des objectifs ci-dessus identifiés.

4 DESCRIPTION DU PROJET

1 En préparation au lancement du choix de solution pour le Projet, une collecte des besoins a été
2 réalisée par le secteur Exploitation, en collaboration avec le secteur de la Qualité Corporative, et
3 remise aux TI à la fin avril 2015. Cet exercice a permis de recenser la manière dont est utilisé
4 chacun des différents outils informatiques fournis aux techniciens, en fonction des corps de métier
5 et des situations de travail. Il a aussi permis d'identifier des besoins de fonctionnalités
6 additionnelles souvent déjà disponibles avec des téléphones intelligents.

7 Le Projet s'articule donc sur deux axes:

- 8 1. Le remplacement des appareils mobiles (section 4.1);
- 9 2. Le remplacement de la solution logicielle de Mobilité (section 4.2).

4.1 APPAREILS MOBILES

10 Au début de l'année 2015, un groupe de réflexion réunissant des experts de diverses équipes
11 (secteurs Exploitation, SST, TI) a été mandaté afin d'identifier les critères de sélection de
12 l'appareil devant remplacer le PDA actuel. Parmi les caractéristiques recherchées pour les outils
13 de télécommunication et informatique, ils devaient être en mesure de combiner plusieurs
14 fonctionnalités en un nombre minimal d'appareils tout en préservant le niveau de sécurité
15 intrinsèque du cellulaire PTT.

16 La sécurité intrinsèque est une technique de conception appliquée aux appareils électriques. En
17 conditions normales ou de défaut, l'équipement intrinsèquement sûr ne peut produire d'étincelle
18 ou d'échauffement suffisant pour provoquer l'inflammation d'une atmosphère inflammable ou
19 combustible. L'environnement de travail du personnel qui intervient sur le réseau de distribution
20 ou de transmission nécessite un appareil intrinsèquement sécuritaire¹.

21 L'élaboration du Projet a permis à Gaz Métro de s'interroger sur le nombre d'outils informatiques
22 et de télécommunication déployés par le personnel technique sur le terrain. Bien que certains
23 appareils tels que les téléavertisseurs devaient être maintenus pour la qualité de couverture du
24 réseau, la conclusion du groupe de réflexion a été qu'il n'y avait pas d'avantages à fournir un
25 cellulaire PTT intrinsèquement sécuritaire, un PDA, un appareil photo et un GPS à tout le

¹ Norme CSA C22.10-10 – Code de construction du Québec, Chapitre V – Électricité intégrant le Code canadien de l'électricité, Première partie (21^e édition), Section 18 – Emplacements dangereux, articles 18-004 et 18-006.

1 personnel. À coût égal ou moindre, la recommandation était donc de choisir un « téléphone
2 intelligent » combinant ces fonctionnalités.

3 À la suite de l'identification de ces critères, des démarches ont été entreprises auprès des
4 opérateurs et fabricants. Un seul appareil répondant aux besoins de Gaz Métro est actuellement
5 certifié au Canada, le Sonim XP7IS. Cependant, ce téléphone intelligent utilise uniquement le
6 système d'exploitation Android et, par conséquent, n'est pas compatible avec la solution de
7 Mobilité existante qui fonctionne sur Windows Mobile.

8 L'acquisition des appareils et du service de téléphonie cellulaire se fera via un appel d'offres qui
9 débutera à l'automne 2016 et se terminera à l'hiver 2017.

4.2 SOLUTION INFORMATIQUE

10 Afin de guider l'exercice de sélection d'un remplacement à l'outil Mobilité, un appel à l'information
11 a été lancé par Gaz Métro aux différents éditeurs de progiciels de gestion du travail mobile en
12 février 2016. À la suite de l'analyse des documents reçus et des présentations faites par les
13 éditeurs, deux progiciels ont été jugés adéquats, soit WorkManager de SAP et ClickMobile de
14 ClickSoftware.

15 Parallèlement à la recherche de progiciels sur le marché, en mars 2016, Gaz Métro a mandaté
16 une conseillère sénior en génie logiciel afin d'estimer un intervalle de coûts probables pour le
17 développement d'une solution personnalisée de mobilité. À partir de données d'étalonnage de
18 projets de développement logiciel et des nouveaux besoins exprimés, la taille fonctionnelle de la
19 solution existante a été mesurée et comparée avec les données de productivité de la base de
20 données d'International Software Benchmarking Standards Group (« ISBSG »). Cette évaluation
21 a permis de constater que bien que l'effort requis pour recréer une application couvrant
22 l'ensemble des besoins serait considérable, cette option demeurerait une alternative viable
23 advenant que les solutions de marché s'avèrent trop coûteuses ou inadéquates.

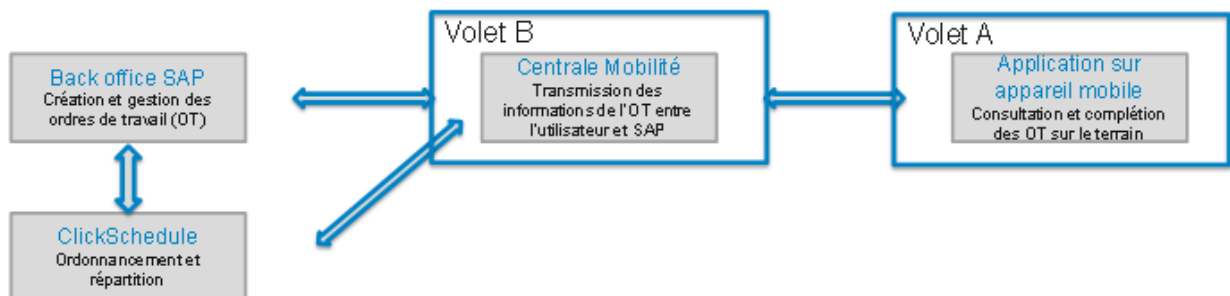
24 Il est important de rappeler que Gaz Métro privilégie l'acquisition de solutions de marché par
25 rapport au développement de solutions personnalisées. Dans le cas où les solutions de marché
26 ne s'intègrent pas à son environnement technologique, sont plus coûteuses, que la réponse aux
27 besoins fonctionnels considérés essentiels est inadéquate sans un haut degré de
28 personnalisation ou que l'expérience utilisateur offerte est inférieure à la solution actuelle ou coûte

1 trop cher pour y parvenir, Gaz Métro pourra alors privilégier le développement de solutions
2 personnalisées.

3 Un appel d'offres a été lancé en juin 2016. Douze fournisseurs ont été invités à répondre aux
4 besoins de Gaz Métro selon les trois approches retenues: SAP, Click ou développement
5 personnalisé. Quatre fournisseurs ont présenté des offres: deux fournisseurs ont présenté des
6 offres basées sur des progiciels et deux fournisseurs avec des solutions de développement
7 personnalisé.

4.2.1 Comparatif des offres en fonction des deux approches

8 La solution de Mobilité existante consiste en une application déployée sur les appareils
9 mobiles (Volet A) ainsi qu'une plateforme en charge de l'interfaçage avec les systèmes de
10 maintenance (SAP PM) et de répartition des travaux (ClickSchedule). Cette plateforme,
11 nommée Centrale Mobilité dans la solution actuelle (Volet B), sera appelée à être remplacée
12 dans les 3 à 5 prochaines années en raison des limitations que son architecture pose aux
13 développements futurs.



14 Les solutions de marché basées sur des progiciels comprennent leur propre plateforme
15 remplaçant la Centrale Mobilité (Volet B) en plus de l'application déployée sur les appareils
16 mobiles (Volet A). Les solutions de développement personnalisé, quant à elles, ne touchent
17 que l'application déployée sur les appareils mobiles (Volet A) connectés à la Centrale
18 Mobilité existante. Afin d'évaluer les offres sur une base commune, une estimation des coûts
19 isolés du remplacement de la Centrale Mobilité (Volet B) a été ajoutée aux coûts des
20 propositions de développement personnalisé.

- 1 Quatre propositions ont été reçues pour le remplacement de la solution de Mobilité existante
2 et ont fait l'objet d'une évaluation multicritère par une équipe mixte composée de spécialistes
3 internes de Gaz Métro.

SAP Work Manager de SAP avec l'intégrateur Accenture	
Accenture propose d'utiliser l'infrastructure SAP SMP déjà en place chez Gaz Métro tout en adaptant le progiciel SAP Work Manager afin que l'interface utilisateur soit simple et conviviale.	<p>Faits saillants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégration à l'environnement SAP existant; ➤ Une solution de marché supportée par l'éditeur et bénéficiant des évolutions du produit; ➤ Remplacement de l'ensemble de l'infrastructure personnalisée de Mobilité incluant la Centrale Mobilité; ➤ Une architecture technique et fonctionnelle éprouvée permettant de limiter grandement les risques liés à la sécurité, à la performance ou à l'intégrité de données; ➤ Écrans standards moins attrayants et ergonomiques, mais offrant la possibilité d'adaptation.
ClickMobile de ClickSoftware avec l'intégrateur Diabsolut	
Diabsolut propose de déployer l'application ClickMobile s'appuyant sur la solution ClickSoftware déjà présente pour la répartition des tâches d'exploitation. La solution Click viendrait remplacer la Centrale Mobilité actuelle.	<p>Faits saillants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Une solution de marché supportée par l'éditeur et bénéficiant des évolutions du produit; ➤ Remplacement de l'ensemble de l'infrastructure personnalisée de Mobilité incluant la Centrale Mobilité; ➤ Intégration complète à ClickSchedule; ➤ Application Web fonctionnant sur toutes les plateformes; ➤ Intégration à SAP à travers des interfaces; ➤ Nécessite une mise à niveau des serveurs Click de 8.1 à 8.3; ➤ Développement de la portion s'exécutant sur l'appareil mobile de l'outil actuel avec l'intégrateur CapGemini.
Développement de la portion s'exécutant sur l'appareil mobile de l'outil actuel avec l'intégrateur CapGemini	
CapGemini propose la réécriture de l'application mobile existante par une version multiplateforme hybride réutilisant la Centrale Mobilité actuelle.	<p>Faits saillants:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Envergure limitée diminuant les coûts et les risques de cette portion du Projet; ➤ Maintien de l'infrastructure de Mobilité actuelle dont la Centrale Mobilité; ➤ Approche de conception visant à optimiser l'ergonomie; ➤ Modernisation de l'application sans toutefois apporter d'améliorations notables aux fonctionnalités ni à l'expérience utilisateur; ➤ Efforts considérables requis afin de réutiliser l'application lors d'un futur remplacement de la Centrale Mobilité d'ici 3 à 5 ans.

Développement de la portion s'exécutant sur l'appareil mobile de l'outil actuel avec le développeur Mirego	
Mirego propose de conserver la Centrale Mobilité existante et de développer une nouvelle application mobile sur mesure.	Faits saillants : <ul style="list-style-type: none">➤ Envergure limitée diminuant les coûts et les risques de cette portion du Projet;➤ Maintien de l'infrastructure de Mobilité actuelle dont la Centrale Mobilité;➤ Approche de design et de développement centrée sur l'expérience utilisateur;➤ Utilisation d'outils de mesure et d'analyse pour l'amélioration continue de l'efficacité de l'application;➤ Firme de petite taille spécialisée dans le développement d'applications mobiles, mais peu d'expérience dans ce type de projet;➤ Introduction de technologies qui ne sont pas actuellement supportées chez Gaz Métro.

4.2.2 Méthodologie d'évaluation des options

1 Afin d'évaluer rigoureusement et sur une base commune les quatre propositions, des critères
2 d'évaluation des solutions et des fournisseurs ont été établis. Ces critères portaient sur six
3 dimensions :

- 4 1. *Adéquation aux besoins d'affaires* : couverture fonctionnelle des solutions en fonction
5 des besoins d'affaires préalablement identifiés pour chacun des processus faisant
6 partie de la portée du projet. Une couverture native des besoins d'affaires, c'est-à-
7 dire ne nécessitant pas de personnalisation, était recherchée. L'effort de
8 personnalisation, lorsque nécessaire, a été évalué.
- 9 2. *Expérience utilisateur du système* : qualité de l'ergonomie de la solution. Une
10 interface utilisateur simple d'utilisation, adaptée ou facilement adaptable à la réalité
11 des usagers était recherchée. L'approche proposée par le fournisseur pour s'assurer
12 de l'adéquation de l'expérience utilisateur était aussi évaluée.
- 13 3. *Adéquation aux requis techniques* : qualité technologique de la solution selon
14 différents critères (types d'hébergement, plateformes supportées, évolutivité,
15 capacités d'intégration avec d'autres systèmes, sécurité, mobilité, facilité de support
16 et maintenance, etc.). Une solution basée sur une technologie moderne répondant
17 aux principes et standards d'architecture de Gaz Métro et pouvant être aisément
18 intégrée dans l'environnement existant de Gaz Métro était recherchée.

- 1 4. *Profil et expérience du fournisseur* : critères portant sur l'expertise métier du
2 fournisseur relativement à la gestion des tâches et des utilités publiques, son
3 expérience d'implantation de la solution dans des entreprises similaires à Gaz Métro,
4 ses références clients et sa solidité financière.
- 5 5. *Coûts* : coût total de possession de la solution sur 5 ans, incluant les licences
6 logicielles, le matériel si applicable (infrastructure), l'effort d'implantation (honoraires),
7 ainsi que les frais récurrents de support et maintenance.
- 8 6. *Initiative verte* : En tant qu'entreprise citoyenne du Québec, Gaz Métro cherche à
9 assurer ses opérations tout en respectant l'environnement. Les soumissionnaires
10 devaient ainsi démontrer leurs initiatives en développement durable, en conservation
11 de l'énergie et en gestion des produits.

12 À la suite de l'évaluation des propositions, les deux soumissionnaires ayant obtenu le
13 meilleur pointage ont été retenus. Les deux finalistes se sont démarqués pour des raisons
14 différentes : Accenture propose le déploiement d'une solution éprouvée alors que Mirego
15 propose la conception d'une application innovante centrée sur l'expérience utilisateur.

16 Après analyse, Gaz Métro privilégie la proposition d'Accenture visant à remplacer l'ensemble de
17 la solution de Mobilité avec la suite de produits SAP SMP/Agentry et WorkManager, car elle
18 permet de répondre aux principes d'architecture d'entreprise tels que favoriser l'acquisition de
19 solutions de marché et la réutilisation optimale des composantes existantes tout en atteignant les
20 objectifs préalablement identifiés à la section 3 du présent document.

21 La proposition d'Accenture permet non seulement de répondre aux enjeux d'obsolescence liés
22 au PDA actuel, mais aussi de sécuriser l'ensemble de l'architecture de Mobilité au cours d'un
23 même projet. La technologie proposée est éprouvée et s'intègre nativement à l'infrastructure SAP
24 existante chez Gaz Métro. De plus, Accenture possède une solide expertise dans le secteur des
25 utilités publiques.

26 Bien qu'en date des présentes aucune entente ne soit encore intervenue entre Accenture et Gaz
27 Métro, des négociations contractuelles sont présentement en cours entre les parties. Si les parties
28 ne pouvaient s'entendre sur les clauses contractuelles, Gaz Métro veillera à amender sa preuve
29 en conséquence.

5 COÛTS DU PROJET

La répartition des coûts du Projet est présentée au tableau ci-dessous :

	Investissements capitalisables	Dépenses d'exploitation	Total
Capital humain (interne et externe)	████	████	████
Équipements et licences	████	████	████
Contingence	████	████	████
Total	6,3 M\$	1,1 M\$	7,4 M\$

- 1 Les coûts en capital humain représentent principalement les efforts d'analyse, de conception, de
- 2 configuration, de développement, de tests, de déploiement des appareils, de formation, de
- 3 gestion de changement et de gestion du Projet.

- 4 Les coûts en équipements incluent le coût d'acquisition des téléphones intelligents, les
- 5 accessoires associés ainsi que les licences requises pour gérer le parc d'appareils. L'utilisation
- 6 de la solution mobile SAP se fera sans ajout de coûts en raison d'un protocole d'échange de
- 7 licences rendues obsolètes.

- 8 La contingence a été calculée en fonction du risque identifié pour chaque rubrique budgétaire afin
- 9 de pallier les imprévus.

6 IMPACTS

6.1 IMPACTS TARIFAIRES ET ANALYSE DE SENSIBILITÉ

1 L'analyse de coûts du Projet présentée à l'annexe 1 a été effectuée sur une période de 5 ans,
2 pour refléter adéquatement la période d'amortissement comptable et fiscale.

3 Cette annexe présente les investissements et les dépenses non capitalisables liés au Projet. On
4 y retrouve ainsi, l'investissement requis de 6,3 M\$ (ligne 11), qui est entièrement capitalisable,
5 ainsi que des dépenses de 1,1 M\$ (ligne 17) pour les activités non capitalisables du Projet, soit
6 principalement les activités de post-implantation.

7 Les investissements en frais reportés de [REDACTED] (ligne 6) sont essentiellement constitués de la
8 main-d'œuvre interne et externe nécessaire à la conception, du développement et des déboursés
9 pour tester la solution ainsi que des frais de la phase de réalisation directement liés au Projet et
10 conséquemment considérés comme des activités de développement capitalisables. Les
11 équipements de [REDACTED] (ligne 10) sont constitués en grande partie de l'achat d'appareils mobiles
12 et leurs accessoires.

13 L'impact tarifaire de la proposition de Gaz Métro se traduit par une augmentation de la valeur
14 actuelle nette des tarifs de 7,0 M\$ sur 5 ans, tel que démontré à l'annexe 2.

15 L'impact sur le coût de service a été déterminé en considérant les paramètres suivants :

- 16 ➤ le rendement attribuable à la base de tarification moyenne est calculé selon le coût en
17 capital prospectif après impôts, soit 5,28² %;
- 18 ➤ la dépense d'impôts est établie selon les taux actuellement en vigueur, soit 26,9 %;
- 19 ➤ la dépense d'amortissement est attribuable en majeure partie aux investissements en frais
20 reportés, ainsi que dans une moindre mesure aux investissements en immobilisation;
 - 21 ○ Gaz Métro amortira les investissements initiaux en frais reportés de [REDACTED]
22 (annexe 1, ligne 6) et ceux en immobilisation de [REDACTED] (annexe 1, ligne 10), sur
23 une période de 5 ans débutant le mois suivant la date de mise en service, afin de
24 refléter la durée de vie utile estimée du Projet

² Voir à cet effet la décision D-2016-156 (paragr. 224).

- 1 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'analyse de sensibilité du Projet considérant des
- 2 variations de $\pm 10\%$ sur les coûts en capital et d'exploitation estimés au cours des 5 prochaines
- 3 années.

ANALYSE DE SENSIBILITÉ SUR 5 ANS

Coûts	Scénario retenu Effet tarifaire (\$)
100 %	7,0 M\$
+ 10 %	7,8 M\$
- 10 %	6,2 M\$

6.2 IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE DISTRIBUTION DE GAZ NATUREL

1 Gaz Métro n'anticipe aucun impact sur la qualité de prestation des services aux clients, que ce
2 soit durant la réalisation du Projet ou suivant l'implantation de la solution.

6.3 MESURES PRISES AFIN DE MITIGER LES RISQUES LIÉS À UN TEL PROJET

- 3 1. Gaz Métro a défini ses besoins de façon exhaustive et a suivi une approche rigoureuse
4 pour la sélection de la solution, tel que présenté à la section 4 du présent document.
- 5 2. La définition des besoins et l'évaluation des solutions ont été effectuées conjointement
6 par les équipes des secteurs Exploitation et TI de Gaz Métro, avec une contribution des
7 parties prenantes des domaines d'affaires connexes.
- 8 3. La démarche de sélection a été approuvée et encadrée par l'équipe d'Approvisionnement
9 biens et services de Gaz Métro.
- 10 4. L'équipe projet s'est assurée d'avoir le support entier de la direction de Gaz Métro tout au
11 long de la démarche et son engagement envers la réalisation du Projet.
- 12 5. Une équipe dédiée à la gestion du changement a été prévue dans la structure du Projet
13 afin de faciliter la transition en offrant une formation adéquate et un encadrement des
14 changements aux processus et aux procédures de travail des utilisateurs.
- 15 6. Le seul appareil correspondant aux critères de sélection utilise le système d'exploitation
16 Android lequel n'est actuellement pas supporté chez Gaz Métro. Un expert externe sera
17 mandaté afin de définir les nouvelles stratégies de sécurité, de support utilisateur et de
18 gestion du parc d'appareils selon les meilleures pratiques de l'industrie. Des validations
19 de sécurité seront effectuées avant le déploiement.
- 20 7. L'application de Mobilité existante a été développée et adaptée au fil des ans pour
21 répondre exactement aux besoins et méthodes de travail des différents corps de métier
22 l'utilisant. En contrepartie, une solution de marché est quant à elle élaborée pour répondre
23 à la majorité des clients et nécessite des efforts de personnalisation pour correspondre
24 aux besoins des utilisateurs. La réalisation du Projet en mode itératif avec la participation
25 d'utilisateurs, du support opérationnel et d'experts en ergonomie aux phases de

- 1 conception, de validation et de tests permettra de s'assurer de l'adéquation et de
2 l'ergonomie de la personnalisation de la solution.
- 3 8. Afin de diminuer le risque de dépassement de coûts et/ou d'échéancier, une phase
4 d'analyse conceptuelle sera exécutée avant la poursuite de la réalisation du Projet. Ceci
5 permettra de préciser les efforts requis et le plan de réalisation.

7 CALENDRIER PROPOSÉ

- 1 Voici les principales activités et échéancier du Projet :

Principales activités	Date cible
Finalisation de l'entente avec le fournisseur de services	Novembre 2016
Architecture cible et phase conceptuelle	Novembre 2016 à février 2017
Appel d'offres pour l'acquisition de téléphones intelligents et du service de téléphonie cellulaire	Novembre 2016 à janvier 2017
Approbation de la Régie	Février 2017
Début de la réalisation à la suite de l'approbation de la Régie	Avril 2017
Achat et déploiement des téléphones intelligents	Mai 2017
Tests unitaires et intégrés et formation	Novembre 2017 à janvier 2018
Déploiement de la solution (mise en service)	Février 2018
Période de post-implantation	Février 2018 à avril 2018

8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

- 2 Aucune autorisation spécifique en vertu d'autres lois n'est nécessaire pour la réalisation du
3 Projet.

9 DEMANDE DE GAZ MÉTRO

Gaz Métro demande à la Régie d'autoriser le présent projet d'investissement visant l'acquisition et l'implantation d'une solution informatique utilisée pour la gestion de la mobilité, tel que décrit à la section 4 du présent document.

Elle demande également la création d'un compte de frais reportés hors base, portant intérêts au taux moyen du coût en capital en vigueur, dans lequel seront cumulés tous les coûts reliés au Projet jusqu'à leur inclusion dans le dossier tarifaire 2019.

Elle demande finalement à la Régie d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des informations caviardées contenues au présent document.

10 ANNEXES

- 1 Annexe 1 – Analyse coûts et bénéfices
- 2 Annexe 2 – Impact sur les tarifs

PROJET DE SOLUTION INFORMATIQUE UTILISÉE POUR LA GESTION DE LA MOBILITÉ

INVESTISSEMENTS ⁽¹⁾

(000 \$)

	Année 0	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	TOTAL
1							
2 COÛTS - FRAIS REPORTÉS							
3 Licences							
4 Salaires internes et externes							
5 Contingence frais reportés							
6							
7 COÛTS - IMMOBILISATION							
8 Équipements							
9 Contingence immobilisation							
10							
11 Coûts - Investissements	6 300	0	0	0	0	0	6 300
12 DÉPENSES D'EXPLOITATION							
13 Salaires (ressources internes et externes) directement reliés à l'implantation (formation, gestion de projet POST-implantation, support, etc.)							
14 Coûts d'exploitation récurrents additionnels (ressources internes)							
15 Économies attendues récurrentes		(111)	(111)	(111)	(111)	(111)	(555)
16 Contingence sur les dépenses directement reliées à l'implantation							
17	1 048	(21)	(21)	(21)	(21)	(21)	943
18 COÛTS TOTAUX	7 348	(21)	(21)	(21)	(21)	(21)	7 243

(1) L'utilisation d'arrondis peut occasionner des écarts au niveau des montants totaux.

PROJET DE SOLUTION INFORMATIQUE UTILISÉE POUR LA GESTION DE LA MOBILITÉ

IMPACT SUR LES TARIFS ⁽¹⁾

	Coût du capital prospectif après impôts 5,28%		Coût du capital prospectif avant impôts 6,67%			
	(000 \$)					
	Année 0	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
7 FRAIS REPORTÉS - solde début						
8 COÛTS						
9 AMORTISSEMENT						
10 FRAIS REPORTÉS - solde fin						
11 ÉQUIPEMENT (IMMO.) - solde début						
12 COÛTS						
13 AMORTISSEMENT						
14 ÉQUIPEMENT - solde fin						
15 BASE DE TARIFICATION MOYENNE	3 150	5 670	4 410	3 150	1 890	630
16 IMPACT COÛT DE SERVICE						
17 RENDEMENT SUR LA BASE	0	299	233	166	100	33
18 IMPÔTS (2)	(282)	40	(41)	54	87	77
19 AMORTISSEMENT	0	1 260	1 260	1 260	1 260	1 260
20 DÉPENSES D'EXPLOITATION	(282)	1 600	1 452	1 481	1 447	1 371
22 Économies attendues	0	(111)	(111)	(111)	(111)	(111)
23 Frais additionnels	1 048	90	90	90	90	90
24 IMPACT NET SUR LE COÛT DE SERVICE	766	1 579	1 431	1 460	1 426	1 350
25 IMPACT CUMULATIF SUR LE COÛT DE SERVICE	766	2 345	3 776	5 236	6 663	8 013
26 IMPACT NET SUR LE COÛT DE SERVICE ACTUALISÉ	766	1 500	1 291	1 251	1 161	1 044
27 VALEUR ACTUELLE NETTE - EFFET NET SUR LES TARIFS						
	7 013 Augmentation					

(1) L'utilisation d'arrondis peut occasionner des écarts au niveau des montants totaux.
(2) À l'année 0, l'économie d'impôts découle des frais d'exploitation de cette même année.