

Indicateurs de performance liés au MTÉR

Table des matières

1 Contexte5
2 Constats5
3 Proposition du Transporteur6

Liste des tableaux

Tableau 1 Indicateurs, cibles, pondérations et seuils7
Tableau 2 Illustration du mécanisme à l'aide des résultats des années 2013 à 2017 et des pires résultats sur cet horizon8

1 Contexte

1 À la demande de la Régie¹, le Transporteur a développé et présenté lors de la séance de
2 travail tenue le 21 septembre 2018 l'indicateur IFD 2^e génération ciblant les indisponibilités
3 forcées dues aux défaillances des équipements (« IFD »). L'impact de l'IFD (« Impact-IFD »)
4 est évalué par la pondération de 7 critères retenus en fonction des données disponibles dans
5 les différents systèmes d'entreprise. Comme expliqué lors de la séance de travail² et durant
6 l'audience de janvier 2019, l'Impact-IFD est un nouvel indicateur³, très complexe et
7 nécessitant un ajustement continu.

8 Par ailleurs, dans sa décision D-2019-047, la Régie ordonne au Transporteur de développer
9 une cote d'impact relative aux IFD à l'aide de quatre critères qu'elle a retenus ainsi que de
10 produire une cote d'impact des IFD⁴.

11 Dans sa décision D-2019-060, la Régie a ordonné au Transporteur d'utiliser l'indicateur
12 Impact-IFD (avec 7 critères) aux fins des indicateurs de performance en liaison avec
13 le mécanisme de traitement des écarts de rendement (« MTÉR »)⁵.

14 Face à l'indicateur indisponibilités forcées, la Régie considère alors que l'indicateur Impact-
15 IFD est plus représentatif de la disponibilité du réseau, qu'il possède un historique sur lequel
16 baser la cible et que sa tendance est relativement stable. Or, le Transporteur remet en doute
17 les constats précités de la Régie, tel que ci-après décrit.

2 Constats

18 *L'Impact-IFD, un indicateur en rodage*

19 Le Transporteur réitère que l'indicateur Impact-IFD est nouvellement développé et demeure
20 en phase de rodage. D'ailleurs, à partir des premières analyses de résultats, le Transporteur
21 a réalisé que certains liens n'étaient pas faits⁶. Il a dès lors commencé à optimiser
22 l'algorithme permettant de constituer, à partir des différents systèmes de l'entreprise, la base
23 de toutes les données requises au calcul de l'IFD. De plus, dans un contexte d'amélioration
24 continue, il a procédé à l'amélioration de la performance de cette base de données IFD ainsi
25 qu'à l'ajustement de l'algorithme de calcul de l'indicateur.

1 D-2018-021, par. [61-62](#).

2 R-4058-2018, [B-0050](#), HQT-14, Document 1.

3 R-4058-2018, [A-0070](#), N.S. du 17 janvier, p. 197.

4 D-2019-047, [par. 52](#).

5 [Par. 389](#).

6 R-4058-2018, [B-0057](#), HQT-13, Document 3.1, p. 5. Figure R3.1 – Aucun CHI n'est lié à la famille d'équipement « Disjoncteur » et seulement la famille « Transformateur » a des CHI liés sur toutes les années.

1 Conséquemment, ces modifications rendent impossible la reproduction des résultats de
2 l'Impact-IFD tels que présentés dans la demande tarifaire 2019⁷.

3 Le Transporteur souligne que l'algorithme et les liens entre les bases de données sont très
4 complexes et que des améliorations et des modifications sont toujours nécessaires au risque
5 de modifier l'indicateur ainsi que ses résultats.

6 ***L'Impact-IFD ne satisfait pas les critères d'indicateurs à retenir pour le MTÉR***

7 La Régie a établi les balises pour guider le choix des indicateurs de performance à être reliés
8 au MTÉR. Notamment, ces indicateurs devraient s'inspirer de ceux utilisés actuellement dans
9 le cadre des dossiers tarifaires et dont l'historique est connu⁸.

10 Or, avec égards, l'Impact-IFD est de conception récente et doit, notamment en raison de sa
11 complexité, demeurer en rodage durant une période suffisamment longue afin que
12 notamment sa robustesse et sa représentativité soient démontrées. En outre, les données
13 historiques qui y sont associées ont été calculées de façon rétrospective et ne constituent
14 pas, par conséquent, un historique réel permettant de calibrer adéquatement la cible, surtout
15 si d'autres itérations sont requises considérant que l'indicateur demeure en rodage.

3 **Proposition du Transporteur**

16 Eu égard aux constats qui précèdent, le Transporteur considère qu'il est prématuré d'utiliser
17 l'Impact-IFD comme indicateur de performance à être relié au MTÉR. Il demande donc à la
18 Régie son retrait des indicateurs aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur
19 dans le cadre du MTÉR.

20 Conséquemment, en l'absence d'un indicateur de substitution dans la catégorie Disponibilité
21 du réseau, le Transporteur propose :

- 22 • d'écarter la catégorie Disponibilité du réseau ;
- 23 • de transférer l'indicateur Traitement de la végétation vers la catégorie Sécurité
24 et environnement ;
- 25 • de mettre à jour la pondération des indicateurs en répartissant la pondération de
26 l'Impact-IFD de 12,5 % à travers les autres indicateurs. La répartition proposée
27 maintient à 20 % le poids des indicateurs de fiabilité du service électrique, tenant
28 compte des décisions D-2010-112⁹ et D-2019-060¹⁰ et accorde à chacun des
29 7 autres indicateurs un poids en s'inspirant de leur pondération initiale.

⁷ R-4058-2018, [B-0007](#), HQT-3, Document 1, Tableau 2.

⁸ D-2018-001, par. [157-158](#).

⁹ [Par. 218](#) « ... Pour cette raison, la Régie limite la valeur de chacun des indicateurs à 100 % au maximum et le poids de chacun à 20 % au maximum. ... »

- 1 Les tableaux suivants présentent les propositions du Transporteur sous le format des
- 2 tableaux A-1 R et A-2 R de la décision D-2019-060R.

Tableau 1
Indicateurs, cibles, pondérations et seuils

INDICATEURS	cible	pondération	Seuil ₁		Seuil ₂	
			valeur	%	valeur	%
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE						
1 Indice de continuité opérationnel	0,23	20,0%	0,348	66%	0,307	75%
2 Nombre de pannes et interruptions planifiées	919	20,0%	1 178	78%	1 120	82%
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT						
3 Traitement de la végétation	8,60	15,5%	6,19	72%	7,40	86%
4 Taux de fréquence des accidents	2,45	18,0%	2,85	86%	2,72	90%
5 Déversements accidentels de moins de 4 000 l	41	3,5%	64	64%	58	71%
6 Déversements accidentels de plus de 4 000 l	1	3,5%	3,5	29%	2,5	40%
7 Taux de récupération des déversements	84	12,5%	52	62%	60	71%
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE						
8 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	7,9	3,5%	6,95	88%	7,19	91%
9 Satisfaction des clients point à point	8,9	3,5%	8,63	97%	8,72	98%

¹⁰ [Par. 491](#), Tableau 14, p. 112. La pondération maximale accordée aux indicateurs est de 20 %.

Tableau 2
Illustration du mécanisme à l'aide des résultats des années 2013 à 2017
et des pires résultats sur cet horizon

INDICATEURS	pondération	2013	2014	2015	2016	2017	pire
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE							
1 Indice de continuité opérationnel	20,0%	10,00	10,00	10,00	10,00	4,88	4,88
2 Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	5,17	10,00	10,00	10,00	10,00	5,17
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT							
3 Traitement de la végétation	15,5%	5,70	10,00	4,88	7,44	10,00	4,88
4 Taux de fréquence des accidents	18,0%	10,00	10,00	10,00	5,38	10,00	5,38
5 Déversements accidentels de moins de 4 000 l	3,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	5,00	5,00
6 Déversements accidentels de plus de 4 000 l	3,5%	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00
7 Taux de récupération des déversements	12,5%	10,00	10,00	5,00	10,00	10,00	5,00
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE							
8 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	3,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
9 Satisfaction des clients point à point	3,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Note globale		83,68%	98,25%	85,81%	87,72%	88,01%	54,10%
Compensation globale		83,68%	100,00%	85,81%	87,72%	88,01%	0,00%

1 Les notes et compensations globales sont comparables à celles de la décision D-2019-060R.

Le Transporteur demande à la Régie d'approuver le retrait de l'indicateur Impact-IFD aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR ainsi que la nouvelle pondération des indicateurs.