

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

R-3934-2015

Présentation de la preuve AHQ-ARQ
Marcel Paul Raymond

26 novembre 2015

Plan de la présentation

- Cible d'efficience
- Indicateur composite
- Coûts de maintenance additionnels de 36 M\$
- Objectifs corporatifs
- Charge d'amortissement des Immobilisations corporelles en exploitation

Régie de l'énergie
DOSSIER: R.3934.2015
RÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 27-11.15
Pièces n°: AHQ0014

Cible d'efficience

« 1. Avec toutes les démarches porteuses de gain mises de l'avant par le Transporteur, l'AHQ-ARQ est d'avis que sa cible d'efficience aux CNE devrait être de 2,0 % pour 2016. »

Indicateur composite

Recommandations:

- 2. Utiliser les moyennes pondérées: obtenir les données manquantes de l'ACÉ pour deux participants sur le nombre de points de livraison (NS 25 novembre 2015, page 115).
- 3. Inciter l'ACÉ et les participants à utiliser la norme IEEE 1366-2012 pour exclure les événements exceptionnels de l'indicateur T-SAIDI.
- 4. À défaut d'obtenir toutes les données, présenter aussi le graphique avec les moyennes pondérées disponibles (cf mémoire AHQ-ARQ).

Indicateur composite

Le Transporteur préside le Comité des pratiques gagnantes (BPWG) du Transmission Council de l'ACE (NS 24 novembre 2015, page 162).

Difficulté d'accéder rapidement aux résultats des participants (NS 25 novembre 2015, pages 108 à 111).

Bonne idée de présenter les moyennes pondérées pour les figures 17 et 19 (B-0010, HQT-3, document 3, pages 19 et 21) → aussi bonne idée d'avoir des moyennes pondérées pour l'indicateur composite; AHQ-ARQ pas d'accord avec l'explication du Transporteur pour l'utilisation de la moyenne arithmétique (NS 25 novembre 2015, pages 116 à 118).

Difficulté de trouver suffisamment d'entreprises comparables au Transporteur au Canada.

Coûts additionnels de maintenance

« 8. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas reconnaître le montant additionnel en maintenance de 36 M\$ demandé par le Transporteur pour 2016 tant qu'une justification économique complète n'aura pas été fournie par celui-ci. »

Coûts additionnels de maintenance

Pas de « business case » pour le 36 M\$ de 2016 (NS 25 novembre 2015, page 141).

Selon l'AHQ-ARQ, le Transporteur pourrait:

utiliser le modèle de gestion des actifs pour indiquer à la Régie l'impact des objectifs mesurés par le modèle (fiabilité, coûts de maintenance, coûts en pérennité, ...) avec et sans le 36 M\$ et non par une approche de type essai-erreur tel que mentionné par le Transporteur (NS 25 novembre 2015, page 141).

présenter les principales hypothèses utilisées et les revoir à chaque année suite au retour d'expérience.

en absence d'un modèle d'optimisation (NS 25 novembre 2015, pages 153 et 154), simuler plus de scénarios en faisant varier les montants de maintenance additionnelle, les équipements visés et les périodes d'application.

Coûts additionnels de maintenance

Selon l'AHQ-ARQ, le Transporteur pourrait:

Poursuivre l'amélioration du modèle de gestion des actifs vers un modèle d'optimisation déterminant les meilleures stratégies de maintenance vs pérennité avec des choix économiquement démontrés et des analyses de sensibilité.

Selon l'AHQ-ARQ, la présentation du Transporteur (B-0087, HQT-15, document 2.2, pages 15 à 19) ne constitue pas une justification économique suffisante (par exemple comme le ferait le Transporteur pour un projet d'investissement).

Pas observé de corrélation significative entre les taux de bris fournis et l'IC-opérationnel.

Objectifs corporatifs

« 5. L'AHQ-ARQ recommande que la Régie n'accorde pas au Transporteur la reconnaissance des coûts de 2,8 M\$ du régime de rémunération incitative selon la performance dans le revenu requis de 2016. »

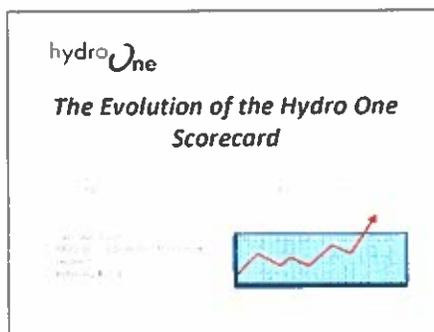
Objectifs corporatifs

Objectifs 2015	2015 Pondération	2014 Résultats	2013 Résultats	2012 Résultats	2011 Résultats	2010 Résultats
Indice de continuité - Transport	3,0	116%	33%	113%	96%	129%
Conformité aux normes de fiabilité NERC/NPCC	3,0	100%	100%	100%	100%	100%
Autorisation de projets d'investissements (ou dépôt)	3,0	233%	233%	100%	100%	100%
Taux de fréquence des accidents	6,0	197%	163%	182%	190%	136%
Bénéfice net réglementaire (ou charges)	10,0	100%	100%	100%	122%	100%
Réalisation de mises en service de projets	5,0	100%	167%	NA	100%	100%
TOTAL	30,0	100%	93,33%	100%	99,60%	100%

Objectifs corporatifs

Théorie sur l'établissement du seuil, cible et idéal d'un indicateur de performance:

http://www.ontarioenergyboard.ca/oeb/Documents/EB-2010-0379/Evolution_of_HydroOne_Scorecard.pdf



Objectifs corporatifs

Stretch and Threshold Process

Data

- Historical e.g. 5 years results
- Benchmarks e.g. comparable performance
- Statistical e.g. one-offs

Information

- Criteria e.g. stretch attained 1 year in 5
- Benchmarks e.g. target quartiles

Knowledge

- Apply results e.g. stretch met, threshold missed

Wisdom

- Incentive applied? e.g. safety stretch met but with fatality

Target using Data - Historical

- Historical example (5 years data available)
 - Stretch = Meet/exceed Best year in Five
 - Target = Median
 - Threshold = Meet/below Worst Year in Five

Objectifs corporatifs

Data -Historical Example

- Tx Duration of Interruption in minutes
 - 2006 18.9
 - 2007 5.1
 - 2008 7.2
 - 2009 19.7
 - 2010 9.1

Information - Historical

- Tx Duration
 - 2006 18.9
 - 2007 5.1 (Better)
 - 2008 7.2
 - 2009 19.7 (Worst)
 - 2010 9.1 (Medium)
- Target = 9.1
- Stretch = 5.1 or better
- Threshold = 19.7 or worse

Objectifs corporatifs

Knowledge - Historical

- Target of 9.1 has been met or bettered 3/5 or 60%
- Stretch of 5.1 has been met 1/5 or 20%
- Threshold of 19.7 has been met 1/5 or 20%
- This pattern follows a Bell Curve distribution and is a logical/explainable tool

Objectifs corporatifs

Indice de continuité - Transport

2010	2011	2012	2013	2014
0,32	0,47	0,39	0,70	0,38

	Seuil	Cible	Idéal
2015 HQT	0,80	0,60	0,45
2015 HO	0,70	0,39	0,32

Objectifs corporatifs

Taux de fréquence des accidents

2010	2011	2012	2013	2014
3,28	2,79	2,71	2,83	2,43

	Seuil	Cible	Idéal
2015 HQT	4,20	3,60	3,25
2015 HO	3,28	2,79	2,43

Objectifs corporatifs

Conformité aux normes de fiabilité NERC/NPCC (excluant les non-conformités déclarées)

Aucune au cours des 5 dernières années.

« Parce que les déclarer, c'est facile de les déclarer, mais ça n'arrête pas là, il faut avoir un plan de mitigation et les régler rapidement. Alors ça vient ensemble. Alors, c'est un objectif qui est challengeant, parce qu'on ne veut pas en avoir. » (NS 24 novembre 2015, page 212)

Objectifs corporatifs

Réalisation des mises en service de projets

En 2014: Idéal 8 sur 11; Réel 8 sur 11
 En 2015: Seuil 5 sur 9; Cible 6 sur 9; Idéal 7 sur 9
 Prévisions du Transporteur basées sur 9 sur 9

NS 24 novembre 2015, page 213:

« Bien, je peux vous dire à l'inverse que si on n'avait pas d'objectif, il y en a plusieurs qui y seraient. Alors, le fait d'avoir cet objectif-là, c'est cadencé de façon à ce qu'on puisse les livrer puis les faire. Alors, il y a toujours comme deux côtés à une médaille, de dire, ah, vous avez un objectif, là, vous rentrez dedans. Oui, parce qu'on s'organise de rentrer dedans. Et si on n'en avait pas, je peux vous dire que les projets dériveraient dans le temps. Les gens pourraient dire, ah, bien, ce n'est pas grave, on le reporte, et caetera. Alors, je pense que, ça encore une fois, ça donne la direction à l'ensemble des opérations, de façon à ce que les gens disent, woups, c'est important, il faut les réaliser, il faut les faire. »

Objectifs corporatifs

B-0047, HQT-13, document 2, page 16, tableau R9.1

Les 9 projets ne représentent que 28% des mises en service 2015 (B-0017, HQT-7, document 1, page 24, tableau 20):

Tableau R9.1
Objectifs corporatifs - Réalisation des mises en services des projets en 2015

Nom du projet	MES prévue en 2015 (mois)	
	Initialement	Revisé
1 Remplacement des centrales de la ligne 130 kV de Pointe-François à La Grande-Pierre	Décembre	Décembre
2 Nouveau poste de La Grande 230/27 kV	Octobre	Octobre
3 Nouveau poste de Hilarville 315/27 kV	Juin	Juin
4 Nouveau poste de Diebentzy 315/27 kV	Décembre	Novembre
5 Nouveau poste de Virvange 315/27 kV	Septembre	Septembre
6 Poste d'Abelkir pour le circuit triphasé 150 kV	Octobre	Octobre
7 Poste de Lincel pour le transformateur 120 kV (partiel)	Août	Novembre
8 Poste de Lincel pour le transformateur 230/27 kV	Mai	Mai
9 Déplacement ligne HQT 130 kV de la route de Hamel	Septembre	Juillet

Charges des Immobilisations corporelles en exploitation

« 9. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire la charge d'amortissement des Immobilisations corporelles en exploitation de 24 M\$ pour l'année témoin 2016. »

Charges des Immobilisations corporelles en exploitation

Tableau AHQ-ARQ-2
Analyse des prévisions de la charge d'amortissement des Immobilisations corporelles en exploitation

	Année témoin	Année de base	Historique	Écart
2012	918,2	ND	865,9	52,3
2013	ND	906,8	882,6	24,2
2014	964,2	950,6	922,9	27,7
2015	983,2	874,3		108,9
2016	928,5			

