

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 6 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À  
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)  
RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS  
DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

---

**TAXES**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), Annexe 1, p. 43;
  - (ii) Pièce [B-0070](#), Tableau R4.1, p. 7;
  - (iii) Pièce [B-0012](#), Tableau 5, p. 16;
  - (iv) Pièce [B-0012](#), p. 17.

**Préambule :**

- (i) Le Tableau A-1 présente les valeurs des facteurs d'inflation pour les années 2009-2019.
- (ii) Le Tableau R4.1 présente l'évolution des taxes et les immobilisations corporelles en exploitation dans les années 2011 à 2017.
- (iii) Le Tableau 5 présente l'évolution des prestations de travail liées aux investissements dans les années 2011-2017 en fonction des facteurs I et X.
- (iv) Le Transporteur indique :

*« Cette analyse démontre clairement que dans 50 % des cas, soit 2 cycles sur 4, la Formule d'indexation n'aurait pas su capter l'évolution des coûts des prestations de travail aux investissements dans le temps. Pour les cycles 2011-2014 et 2013-2016, des manques à gagner respectifs sont de l'ordre de 60 M\$ et de 15 M\$ sur la durée du MRI ».*

**Demandes :**

La Régie a utilisé les données en (i) et (ii) et une méthodologie similaire à celle employée à la référence (iii) pour construire le Tableau 1 d'évolution des taxes en fonction du facteur d'inflation.

Le tableau révèle que le Facteur I aurait su capter l'évolution des coûts des taxes dans 3 cycles sur 4.

**Tableau 1**

Année	Facteur I	Taxes (réel)	Cycle 2011-2014		Cycle 2012-2015		Cycle 2013-2016		Cycle 2014-2017	
			Estimé	Écart	Estimé	Écart	Estimé	Écart	Estimé	Écart
2011	1,63	86,7	86,7							
2012	1,74	87,9	88,2	0,3	87,9					
2013	2,71	91,9	90,6	-1,3	90,3	-1,6	91,9			
2014	2,33	88,9	92,7	3,8	92,4	3,5	94,0	5,1	88,9	
2015	1,31	94,7			93,6	-1,1	95,3	0,6	90,1	-4,6
2016	1,62	99,2					96,8	-2,4	91,5	-7,7
2017	1,45	98,7							92,9	-5,8
Somme des écarts				2,8		0,8		3,3		-18,2
Moyenne des écarts				0,9		0,3		1,1		-6,1

1.1 Veuillez commenter sur la possibilité d'inclure les taxes dans la formule d'indexation à la lumière des données présentées dans le Tableau 1.

1.2 Veuillez fournir les raisons de la diminution des taxes en 2014 et de leur hausse en 2015.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 15;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 15;
  - (iii) Pièce [B-0024](#), p. 16;
  - (iv) Pièce [B-0070](#), Tableau R4.1, p. 7;
  - (v) Pièce [B-0026](#), p. 3;
  - (vi) Pièce [B-0027](#), p. 3.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur indique que sa capacité à exercer une influence sur l'évolution des taxes est limitée, puisque celle-ci est conditionnée par l'évolution des actifs faisant partie de sa base de tarification.

(ii) Le Transporteur soutient que les taxes se qualifient à titre d'exclusion notamment à cause d'imprévisibilité des montants découlant de l'évolution des actifs et des taux de taxation applicables ainsi que de l'absence de contrôle sur ces coûts.

(iii) Le Transporteur indique qu'il maintient, pendant les années 2015-2018, « un degré de précision de la base de tarification autorisée ayant servi de base à l'établissement des tarifs se situant au-dessus de 98,0 % ».

(iv) Le Tableau présente les valeurs nettes des immobilisations corporelles en exploitation pour les années 2011 à 2017.

(v) Le Tableau présente les valeurs nettes (réelles et projetées) des immobilisations corporelles en exploitation pour l'année 2018.

(vi) Tableau présente les valeurs nettes (projetées) des immobilisations corporelles en exploitation pour l'année 2019.

**Demande :**

La Régie a utilisé les données en (iv), (v) et (vi) pour construire le Tableau 2 suivant.

Année	Valeurs nettes des immobilisations en exploitation (\$M)	Variation (%)
2011	16313	
2012	16629	1,9
2013	16742	0,7
2014	17246	3,0
2015	18037	4,6
2016	18912	4,9
2017	19261	1,8
2018	20272	5,2
2019	20930	3,2
Moyenne		3,2

2.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur soutient que les montants découlant de l'évolution des actifs sont imprévisibles si :

- a) La moyenne des variations des valeurs nettes des immobilisations en exploitation dans la période 2011-2019 est de 3,2 %;
- b) Le Transporteur maintient qu'il maintient un haut degré de précision de la base de tarification;
- c) La proportion des taxes comparée aux valeurs nettes des immobilisations en exploitation est de 0,5 % pour les années 2011 à 2017.

## INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LIAISON AU MTÉR

**3. Référence :** Pièce [B-0012](#), p. 28 et 29.

**Préambule :**

*« La première étape du calcul de l'IMQ consiste en une uniformisation des indicateurs, en utilisant une méthode qui s'apparente à la technique de standardisation en statistique. Dans cette étape, chaque indicateur est comparé à une cible qui sert de balise.*

*Concernant les indicateurs pour lesquels une valeur plus élevée indique une variation favorable, la différence entre la valeur réalisée de l'indicateur et la cible est retenue comme valeur d'écart. C'est le cas des indicateurs de satisfaction de la clientèle.*

*Quant aux indicateurs pour lesquels une valeur plus élevée indique une variation défavorable, la différence entre la cible et la valeur réalisée est retenue comme valeur d'écart.*

*L'écart ainsi constaté pour un indicateur donné permet d'apprécier l'évolution de cet indicateur pour une année donnée par rapport à l'historique.*

*Ensuite, comme les indicateurs ne sont pas tous sur la même échelle de mesure, le Transporteur doit tous les ramener sur une échelle de mesure comparable. L'écart-type des cinq dernières années (2013 à 2017) propre à chaque indicateur est utilisé pour uniformiser les écarts mesurés par rapport aux cibles. Plus précisément, pour chaque indicateur, l'écart constaté par rapport à la cible est divisé par l'écart-type ». [note de bas de page supprimée]*

**Demande :**

3.1 Veuillez indiquer si le Transporteur a analysé d'autres méthodes d'uniformisation des indicateurs que celle décrite à la référence. Veuillez élaborer.

- 4. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), tableau B-1;
  - (ii) Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 20;
  - (iii) Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 20;
  - (iv) Dossier [R-3724-2010, phase 3](#), décision [D-2010-112](#), p. 57 à 60.

**Préambule :**

(i) Le tableau B-1 contient les données relatives aux six indicateurs proposés par le Transporteur aux fins de la liaison au MTÉR. Ce tableau présente notamment les valeurs observées entre 2013 et 2017, les cibles proposées et une illustration du calcul de l'IMQ en prenant les résultats des indicateurs en 2017.

(ii) Le tableau AHQ-ARQ-4 permet de calculer les résultats des indicateurs et de l'IMQ selon la proposition de l'AHQ-ARQ :

**Tableau AHQ-ARQ-4**  
**Exemple de calcul des résultats des indicateurs et de l'IMQ selon la proposition de l'AHQ-ARQ**

INDICATEUR	UNITÉ DE MESURE	PONDÉRATION	CIBLE	SEUIL	RÉSULTAT	POINTS
<b>FIABILITÉ DU SERVICE (40%)</b>						
IC - Opérationnel normalisé	heures	20%	0,23	0,33	0,33	0,00%
Nombre de pannes et interruptions planifiées	nombre	20%	919	1148	849	20,00%
<b>DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (20%)</b>						
Impact des Indisponibilités forcées dues aux défaillances (IFD)		20%	3014	3174	2957	20,00%
<b>SÉCURITÉ DU PUBLIC ET DES EMPLOYÉS (25%)</b>						
Taux de fréquence des accidents de travail	nbre par 200 000 heures travaillées	25%	2,45	2,78	2,55	17,42%
<b>SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (15%)</b>						
Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	indice sur 10	7,5%	7,9	7,7	8,1	7,50%
Satisfaction des clients de point à point	indice sur 10	7,5%	8,9	8,8	8,9	7,50%
<b>IMQ</b>						<b>72,42%</b>

(iii) « L'AHQ-ARQ propose simplement de multiplier l'IMQ par la part à laquelle le Transporteur est éligible en vertu du MTÉR en vigueur pour déterminer la part réelle qui ira au Transporteur, le reste étant remis à la clientèle ». [nous ne conservons pas le texte en gras tel qu'il se trouve dans le texte de l'AHQ-ARQ]

(iv) « [216] *Le partage des gains de productivité est conditionnel à l'atteinte d'un pourcentage global de réalisation des indices de qualité de service dont les seuils sont établis comme suit :*

- *La performance globale de Gazifère doit être au moins égale à 90 % pour que le partage des gains s'applique;*
- *Si la performance globale est entre 80 % et 90 %, Gazifère peut garder un pourcentage des gains selon la formule : performance globale réelle multipliée par la formule de partage des gains;*
- *Si la performance globale est en dessous de 80 %, les clients obtiennent 100 % des gains de productivité.*

**[217] La Régie est d'avis que les cinq indicateurs de qualité doivent être reconduits. Cependant, elle demande certaines améliorations qui sont décrites dans les paragraphes qui suivent.**

**[218] Dans certains cas, les indicateurs de qualité peuvent prendre une valeur qui excède 100 %. La Régie estime que cette situation peut causer un biais à l'indice de performance globale. 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. Ainsi, les indicateurs qui pourraient, par**

*leur définition, prendre une valeur qui excède 100 %, seront plafonnés à 100 % pour le prochain terme du mécanisme ».* [nous conservons le texte en gras tel qu'il se trouve dans la décision]

**Demandes :**

4.1 Veuillez calculer l'IMQ selon la méthode de calcul du tableau AHQ-ARQ-4 de la référence (ii) en utilisant les hypothèses suivantes, lesquelles proviennent des références (i) et (iv) :

- La pondération de chacun des indicateurs est celui de la référence (i);
- La cible des indicateurs 5 et 6 est celle de la référence (i) multipliée par 90 %;
- La cible des indicateurs 1, 2, 3 et 4, c'est-à-dire les indicateurs dont une valeur plus élevée indique une variation défavorable, est celle de la référence (i) divisée par 90 %;
- Le seuil des indicateurs 5 et 6 est celui de la référence (i) multipliée par 80 %;
- Le seuil des indicateurs 1, 2, 3 et 4, c'est-à-dire les indicateurs dont une valeur plus élevée indique une variation défavorable, est celui de la référence (i) divisé par 80 %;
- Le résultat de chacun des indicateurs est celui de la référence (i), c'est-à-dire celui de l'année 2017.

4.2 En vous référant au calcul de l'IMQ selon la question précédente et à son application selon la référence (iii), veuillez en commenter les avantages et les inconvénients.

4.3 Sous l'hypothèse que la Régie accordait de l'importance à la simplicité de la méthode retenue en termes des calculs, de la présentation et de l'interprétation des résultats, veuillez comparer les avantages et les inconvénients du mécanisme de calcul de l'IMQ et les modalités de liaison des indicateurs au MTÉR proposés par le Transporteur et l'approche décrite à la première question ci-dessus.

4.4 Sous l'hypothèse que la Régie retenait l'approche décrite à la première question ci-dessus, veuillez expliquer à l'aide de données chiffrées les impacts attendus sur les résultats du Transporteur.

5. **Références :**
- (i) Pièce [C-FCEI-0013](#), p. 24 et 25;
  - (ii) Pièce [B-0057](#), réponse à la question 10.2, p. 18;
  - (iii) Pièce [B-0065](#), réponse à la question 3.2, p. 15;
  - (iv) Pièce [B-0009](#), p. 35 et 36.

**Préambule :**

(i) « *Tel que discuté précédemment, la FCEI ne croit pas que le nombre d'IF réponde à ce critère. Cette variable est en croissance sur la période 2013-2017 et les modifications relativement récentes aux activités de maintenances sont susceptibles d'affecter de manière importante cette tendance. Selon la FCEI, il serait très hasardeux de s'appuyer sur les modèles*

*de prévision du Transporteur pour fixer les cibles prospectives pour cette variable considérant le nombre d'IF réel au 30 septembre 2018 qui semble incompatible avec les cibles établies par le Transporteur et les limites d'un tel modèle eu égard notamment à l'ajustement des niveaux de maintenance et aux effets perturbateurs. La FCEI recommande donc de ne pas retenir cet indicateur.*

*À titre indicatif, un candidat potentiel pour ce champ d'intervention pourrait être le nombre de situations de première contingence suite à des défaillances d'équipement tel que rapporté au tableau R3.4 reproduit ici.*

**Tableau R3.4\***  
**IFD (en impact) sur l'horizon 2013 à 2017 selon les critères**

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Autorisation de l'exploitant</b>	1680	1646	1773	1753	1908
<b>Durée</b>	421	375	339	398	207
<b>Première contingence</b>	65	76	79	61	53
<b>Récurrence</b>	156	200	184	267	195
<b>CHI</b>	98	109	122	105	102
<b>Coût des travaux</b>	204	435	504	424	430
<b>Perte de transit</b>	134	180	189	145	158

*Cette variable cible des incidences plus significatives de non disponibilité du réseau et présente une stabilité suffisante sur la période 2013-2017 pour définir une cible crédible ». [note de bas de page supprimée]*

(ii) Le tableau R10.2 présente les heures par type de maintenance entre 2010 et 2017.

**Tableau R10.2**  
**Nombre d'heures (en milliers) par type de maintenance**

<b>Type de maintenance</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Préventive	675	670	703	667	655	629	625	734
Corrective	85	91	112	89	130	132	146	181
<b>Maintenance totale</b>	<b>760</b>	<b>761</b>	<b>815</b>	<b>756</b>	<b>785</b>	<b>761</b>	<b>771</b>	<b>915</b>

(iii) Le tableau R3.2B présente les heures par type de maintenance entre 2018 et 2027.

**Tableau R3.2B**  
**Nombre d'heures (en milliers) par type de maintenance**

<b>Type de maintenance</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Préventive	729	802	844	849	856	859	860	872	876	870
Corrective	188	215	226	226	215	191	170	173	175	177
<b>Maintenance totale</b>	<b>917</b>	<b>1017</b>	<b>1070</b>	<b>1075</b>	<b>1071</b>	<b>1050</b>	<b>1030</b>	<b>1045</b>	<b>1051</b>	<b>1047</b>

(iv) Le tableau A1-1 présente les indicateurs généraux et leurs résultats depuis 2009.

**Demandes :**

- 5.1 Veuillez identifier les avantages et inconvénients à remplacer l'indicateur « Indisponibilité forcée » par celui proposée en (i). Veuillez élaborer.
- 5.2 En vous référant à (ii) et à (iii), veuillez identifier les avantages et inconvénients à remplacer l'indicateur « Indisponibilité forcée » par le total des heures de maintenance. Veuillez également identifier une cible appropriée à cet indicateur. Veuillez élaborer.
- 5.3 Sous l'hypothèse que l'indicateur « Indisponibilité forcée » n'était pas retenu aux fins de la liaison au MTÉR, veuillez présenter un indicateur permettant de couvrir le champ « Disponibilité du réseau » ainsi que sa cible et sa pondération. Veuillez élaborer.
- 5.4 En vous référant à (iv), veuillez commenter à propos des avantages et inconvénients d'ajouter l'indicateur « Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides » dans le champ « Fiabilité » aux fins de la liaison au MTÉR. Veuillez également identifier une cible appropriée à cet indicateur. Veuillez élaborer.
- 5.5 En vous référant à (iv), veuillez commenter à propos des avantages et inconvénients d'ajouter l'indicateur « Déversements accidentels » dans le champ « Sécurité » aux fins de la liaison au MTÉR. Veuillez également identifier une cible appropriée à cet indicateur. Veuillez élaborer.

**MRI – FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL**

- 6. Références :**
- (i) Décision [D-2018-001](#), p. 73;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 33 et [annexe tableau C-1](#), p. 53;
  - (iii) Pièce [B-0012](#), p. 36 et 37.

**Préambule :**

- (i) « [298] Ainsi, lorsqu'il déposera ses dossiers tarifaires, le Transporteur pourra présenter le rendement sur la base de tarification et l'amortissement, tel qu'il le fait actuellement. Le Transporteur devra aussi fournir le résultat qu'aurait donné l'application de la Formule d'indexation au montant approuvé par la Régie pour l'année 2019, année de recalibrage pour le Transporteur, et commenter l'écart entre ces montants ». [note de bas de page omise]
- (ii) « Partant de ces recommandations, le Transporteur est d'avis que le point de départ de sa formule est d'établir un montant de dépenses en capital autorisé en mode de réglementation basé sur le coût de service, qui est ajusté en retirant les coûts ponctuels, non récurrents ou hors de son contrôle, associés à des actifs et qui seraient traités en exogènes ». [nous soulignons]

Sont ainsi retirés, à titre de facteur Z, les coûts relatifs au passage aux IFRS et aux US GAAP, aux retraits d'actifs (fin de la pratique comptable réglementaire) et les coûts relatifs aux disjoncteurs PK et le budget spécifique. Le Transporteur retire aussi les coûts de retraite à titre de facteur Y.

(iii) Le Transporteur présente les écarts entre les résultats découlant de la Formule d'indexation proposée et les résultats réels observés pour différents cycles, de 2011 à 2017.

### **Demandes :**

- 6.1 Veuillez confirmer qu'advenant le cas où la Régie avait inclus les dépenses en capital à la formule d'indexation, le Transporteur n'aurait identifié que les types de coûts cités à la référence (ii) à titre de facteur Y et de facteur Z.
- 6.2 Veuillez fournir l'équivalent de l'évaluation faite au tableau C-1 (référence (ii)) pour les dépenses en capital demandées pour approbation dans le présent dossier.
- 6.3 Veuillez présenter les écarts que donne la simulation rétrospective de la formule paramétrique en comparant les résultats aux dépenses en capital approuvées par la Régie, pour la période 2011 à 2017.

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 34;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 35, 36;
  - (iii) Pièce [B-0065](#), p. 44 à 46;
  - (iv) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 37 à 40;
  - (v) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0018](#), p. 38 à 40.

### **Préambule :**

(i) « *Le paramètre d'inflation IK a les caractéristiques suivantes :*

- *croissance de la masse salariale dérivée à partir des données réelles de l'EERH pour l'ensemble des industries au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 14-10-0203-01<sup>57</sup>, correspondante à la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires;*
- *croissance des coûts d'équipements et du matériel dérivée à partir des données réelles de l'indice moyen d'ensemble de l'IPC au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 18-10-0004-01<sup>58</sup>, correspondante à la variation annuelle de l'IPC, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée;*

- *pondération fixe, pour la durée du MRI, des poids relatifs des deux catégories de dépenses, en fonction de leur répartition moyenne (pour les projets de construction de lignes et de postes), respectivement de 45,2 % pour les coûts de main-d'oeuvre et de 54,8 % pour les coûts d'équipements et de matériel ».*

En note de bas de page 57 et 58, le Transporteur fait les références suivantes :

- <sup>57</sup> Données EERH, [tableau 14-10-0203-01](#) (anciennement CANSIM 281-0026).  
<sup>58</sup> Données IPC, [tableau 18-10-0004-01](#) (anciennement CANSIM 326-0020).

(ii) « **Paramètre CK**

*Le paramètre de croissance CK est calculé sur la base de la capacité installée réelle du réseau de transport observée dans les rapports annuels du Transporteur, contrairement au nombre de clients utilisé par les entités de FortisBC. Le choix de prendre la capacité installée du réseau comme mesure de la croissance des dépenses en capital du Transporteur est justifié considérant que cette mesure n'est pas influencée par les conditions économiques au Québec.*

*En effet, une fois que le réseau de transport est construit, le Transporteur doit en assumer les coûts peu importe son niveau d'utilisation qui, lui est tributaire de l'environnement économique dans lequel les clients évoluent ».*

(iii) Le Transporteur mentionne :

*« Pour ces raisons, le Transporteur a analysé une liste restreinte d'indices de prix publiés par Statistique Canada à titre d'appui dans son choix du paramètre IK.*

*Pour les composantes équipements et matériaux, le Transporteur a considéré l'indice des prix des produits industriels (« IPPI »), l'indice des prix des matières brutes (« IPMB »), l'indice des prix des machines et matériels (« IPMM ») et enfin l'IPC Québec ». [note de bas de page omise]*

Il précise ensuite les raisons pour lesquelles il a retenu l'IPC Québec aux fins de l'évaluation de la croissance des coûts des équipements et du matériel.

(iv) « *With respect to the inflation measure, we note that the weight for the labor price index in HQD's revenue cap index is the share of CNE labor in the total revenue requirement and does not include any costs of labor used to achieve gross plant additions. The IPC Québec is the input price subindex designed to represent inflation in capital prices. It is fairly sensitive to labor price trends given the labor-intensive technologies for producing many goods and services in the economy. However, it is subject to irrelevant fluctuations in prices of agricultural and energy commodities. The GDPIPIFDD has the advantage of being insensitive to these price fluctuations.*

[...]

*Based on our research, with its limited budget, we recommend the following changes in HQT's proposed formule paramétrique for capital.*

*The proposed inflation measure should be replaced with the GDPIPIFDD or another macroeconomic Canadian price index that is insensitive to irrelevant commodity price fluctuations.*

[...] » [nous soulignons]

(v) « *Transmission operating scale is multidimensional, so HQT's use of a single scale metric may be one reason that its formule paramétrique doesn't fit its cost data better. We developed an econometric model of transmission capital cost to identify additional scale variables and develop cost elasticities and elasticity weights.*

[...]

*Our research identified four statistically significant measures of transmission operating scale: the number of retail customers (which is highly correlated with expected peak demand), generation capacity, ratcheted peak demand, and transmission line miles. The elasticity estimates and corresponding elasticity weights are reported in the following matrix.*

[...]

*Based on our research, with its limited budget, we recommend the following changes in HQT's proposed formule paramétrique for capital.*

[...]

*The formula should use the elasticity-weighted scale index that results from our econometric cost research, or at least incorporate transmission line miles with a substantial weight ».* [nous soulignons]

**Demandes :**

- 7.1 Veuillez commenter la possibilité d'utiliser l'indice proposé par PEG à la référence (iv) au lieu de l'IPC Québec.
- 7.2 Veuillez commenter la possibilité de tenir compte de la croissance du nombre de km de lignes dans le facteur  $C_k$ , tel que proposé par PEG en référence (v).
- 7.3 Veuillez préciser si le Transporteur a envisagé un indice de croissance des coûts de main-d'œuvre plus ciblé que la croissance de la masse salariale dérivée à partir des données

réelles de l'EERH pour l'ensemble des industries du Québec (référence (i)). Par exemple, veuillez commenter la possibilité d'utiliser un secteur plus ciblé.