

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
d'Option consommateurs  
(« OC »)**



---

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N<sup>o</sup> 1 D'OPTION CONSOMMATEURS (OC) À HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

**R-4058-2018**

---

**CARACTÉRISTIQUES DU MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (MRI)**

**Facteur d'inflation (Facteur I)**

- 1. Référence :**           i)    **Pièce B-0012, p. 7.**

**Préambule :**

- i)    « *Considérant la similarité de la croissance de la masse salariale et des autres coûts du Distributeur et du Transporteur, ce dernier propose l'utilisation des caractéristiques et indices d'inflation décidés dans la décision D-2018-067 pour son Facteur I.*

*Toutefois, lorsque la Régie mentionne que les données à utiliser pour les deux sous-indices sont celles pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, le Transporteur comprend plutôt que ces données sont celles de l'année qui précède celle où une demande tarifaire est déposée. »*

**Demande :**

- 1.1    Pour l'élaboration du Facteur I, veuillez indiquer si le Transporteur a évalué d'autres indicateurs que ceux retenus par la Régie dans sa décision D-2018-067. Dans l'affirmative, veuillez présenter ces indicateurs et expliquer pourquoi ils n'ont pas été retenus.

**Réponse :**

- 1        **Le Transporteur n'a pas évalué d'autres indicateurs. Comme mentionné en**  
2        **preuve, les caractéristiques des éléments de coûts couverts par la formule**  
3        **d'indexation pour la masse salariale et les autres coûts, pour le Transporteur,**  
4        **sont similaires aux caractéristiques du Distributeur. Par conséquent,**  
5        **le Transporteur propose les mêmes indices d'inflation décidés par la Régie**  
6        **pour le Distributeur.**

- 1.2 Veuillez discuter de la possibilité d'utiliser les données « *se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée* » lors d'une mise à jour préalablement à l'établissement des tarifs annuels.

**Réponse :**

- 1 D'un point de vue pratique, les données se terminant le 31 décembre d'une  
2 année (e.g. 2018) précédant l'année pour laquelle une demande tarifaire est  
3 présentée (e.g. année tarifaire 2019), ne seraient accessibles qu'au début de  
4 l'année 2019 alors que la demande tarifaire aurait été déposée en août 2018,  
5 ce qui de l'avis du Transporteur n'est pas souhaitable.
- 6 Dans l'éventualité où la Régie exigerait les données au 31 décembre 2018,  
7 il serait possible de les obtenir en vue de la mise à jour des pièces du  
8 Transporteur à la suite de la décision sur le fond du dossier tarifaire 2019  
9 qu'elle rendrait au cours du mois de mars 2019, malgré les différents délais de  
10 diffusion de Statistique Canada pour produire les données des deux  
11 sous-indices de prix entrant dans le calcul du Facteur I proposé par le  
12 Transporteur.
- 13 Selon les normes établies par l'organisme fédéral, le délai de diffusion du  
14 sous-indice IPC est de 1 mois<sup>1</sup>, alors que pour le sous-indice EERH<sup>2</sup>, ce délai  
15 est d'environ 2 mois en moyenne.
- 16 Toutefois, considérant que le délai pour le sous-indice EERH est approximatif  
17 et qu'un éventuel retard de diffusion pourrait entraîner l'indisponibilité de la  
18 donnée pour le 31 décembre 2018, le Transporteur préconise de s'en tenir à  
19 l'année qui précède celle où une demande tarifaire est déposée, i.e. utiliser les  
20 données au 31 décembre 2017, selon notre exemple.

**Facteur de productivité (Facteur X)**

2. Référence : i) Pièce B-0012, p. 9-10.

**Préambule :**

À la référence i), le Transporteur indique ne pas être en mesure de déposer dans le présent dossier sa proposition de méthodologie pour l'étude de productivité multifactorielle (PMF). Il explique notamment que « *le Facteur X à utiliser pour le 1er MRI du Transporteur n'est pas encore établi. Il est présenté et sera analysé au cours du présent dossier et le Transporteur devra considérer les analyses et les conclusions de la Régie pour proposer une méthodologie appropriée à son contexte d'affaires* ».

Le Transporteur présente au tableau 1 l'échéancier qu'il propose pour la réalisation de l'étude PMF.

<sup>1</sup> Voir le lien suivant : <https://www.statcan.gc.ca/fra/aperçu/re/ipc>.

<sup>2</sup> Voir le lien suivant : [http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV\\_f.pl?Function=getInstanceList&Id=1196544](http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getInstanceList&Id=1196544)

**Demande :**

2.1 Veuillez préciser comment les analyses et les conclusions de la Régie à venir relativement au Facteur X pourraient affecter la proposition de méthodologie du Transporteur.

**Réponse :**

1 **Selon l'échéancier fixé par la Régie dans sa décision D-2018-125,**  
2 **les audiences portant sur le MRI du Transporteur sont prévues se dérouler au**  
3 **cours du mois de janvier 2019 et une décision de la Régie pourrait être rendue**  
4 **éventuellement au cours du second trimestre de 2019.**

5 **La Régie, dans cette prochaine décision, déterminera le Facteur X qui sera**  
6 **appliqué dans la formule d'indexation du Transporteur, selon la méthode**  
7 **basée sur le jugement en fonction des études, des analyses et des rapports**  
8 **qui lui ont été présentés. Il est donc important que le Transporteur considère**  
9 **l'opinion de la Régie à cet effet, afin de proposer une méthodologie qui tiendra**  
10 **compte de ses premières conclusions. Ainsi, le Transporteur considère**  
11 **opportun d'attendre la décision de la Régie avant de présenter sa**  
12 **méthodologie pour la réalisation de sa propre étude PMF.**

2.2 Veuillez indiquer à l'intérieur de quel dossier réglementaire le Transporteur entend présenter à la Régie sa proposition de méthodologie pour l'étude PMF prévue au 3ème trimestre de 2019.

**Réponse :**

13 **Le Transporteur présentera la méthodologie retenue pour la réalisation de**  
14 **l'étude PMF au cours du troisième trimestre de 2019, comme indiqué à la**  
15 **section 3.3 de sa preuve, et cela en suivi de la D-2018-001.**

16 **Comme il s'agit de la méthodologie aux fins de la réalisation de l'étude du**  
17 **Transporteur, cette présentation se veut à titre informatif uniquement.**

2.3 Veuillez préciser si les intervenants pourront commenter toutes propositions du Transporteur, notamment quant aux industries retenues dans l'échantillon et les différentes hypothèses utilisées.

**Réponse :**

18 **Voir la réponse à la question 2.2.**

**Facteur de croissance des activités (Facteur C)**

**3. Référence :** i) Pièce B-0012, p. 10-11.

**Préambule :**

i) « Dans ce contexte, la Régie demande la réévaluation des CAB additionnelles estimées par le Facteur C en fonction des MES réelles fournies dans le cadre du rapport annuel du Transporteur. En conséquence, le montant correspondant aux activités de base incluses dans la Formule d'indexation, devra être ajusté en fonction de la valeur des MES réelles, dès que les données seront disponibles (à partir de l'année 3 du MRI du Transporteur). Or, compte tenu que les revenus requis de l'année 1 sont établis sur la base du coût de service, le Transporteur comprend que l'ajustement aux activités de base serait plutôt réalisé à partir de l'année 4 du MRI du Transporteur, soit l'année 3 de l'application de la Formule d'indexation approuvée par la Régie. Le tableau 2 présente une illustration théorique de la proposition de la Régie en présumant un Facteur C projeté à 8,0 M\$ à l'année 2 et révisé au réel à l'année 4 à 12,0 M\$, requérant donc un ajustement de 4 M\$ ainsi qu'un ajustement de 0,1 M\$ lié au Facteur I-X de l'année 3 à l'année 4. »

**Demande :**

3.1 En prenant l'exemple présenté au tableau 2, veuillez discuter de la possibilité de procéder à la réévaluation des CAB additionnelles lors de l'année 3 à partir de données préliminaires (par exemple sur la base de mois réels et projetés).

**Réponse :**

1 Voir la réponse à la question 9.2 de la demande de renseignements numéro 1  
2 de la FCEI, à la pièce HQT-13, Document 5.1.

**Éléments à traiter en exclusions (Y) – Taxes**

**4. Référence :** i) Pièce B-0012, p. 15.

**Préambule :**

i) « La capacité du Transporteur d'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, dont l'évolution a été jugée incompatible avec une trajectoire dérivée d'une formule I-X par la Régie. Également, les taux de taxation appliqués en fonction de la valeur des actifs découlent de dispositions législatives hors de son contrôle. »

**Demande :**

4.1 Avec un exemple chiffré, veuillez démontrer le lien entre l'évolution des montants de taxes et l'évolution des actifs faisant partie de la base de tarification.

**Réponse :**

- 1 **Le tableau R4.1 présente la relation entre les taxes et les immobilisations corporelles en exploitation faisant partie de la base de tarification et illustre bien que les taxes sont étroitement liées à l'évolution des actifs dans le temps.**  
2  
3

**Tableau R4.1  
Évolution des taxes vs des immobilisations corporelles en exploitation (M\$)**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Taxes - M\$	86,7	87,9	91,9	88,9	94,7	99,2	98,7
Immobilisations corporelles en exploitation <sup>1</sup> - M\$	16 313,1	16 628,6	16 742,2	17 245,6	18 036,5	18 911,9	19 261,4
<b>Taxes ÷ Immobilisations corporelles en exploitation</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>

<sup>1</sup>: Valeur nette comptable au 31 décembre de l'année précédente.

**Éléments à traiter en exclusions (Y) – Coûts liés aux prestations de travail aux investissements**

**5. Référence :**            **i) Pièce B-0012, p. 16.**

**Préambule :**

- i) « *Les coûts liés aux prestations de travail aux investissements sont déduits des charges nettes d'exploitation du Transporteur et sont ajoutés à la base de tarification lorsque les projets auxquels ils se rapportent sont mis en exploitation.*

*Le Transporteur propose d'ajouter les coûts liés aux prestations de travail aux investissements à titre de Facteur Y, puisque cette rubrique de coûts n'évolue pas selon une Formule d'indexation, mais plutôt selon la nature des projets d'investissement.*

*[...]*

*Ainsi, le Transporteur soutient que les coûts liés aux prestations de travail aux investissements se qualifient à titre d'exclusions pour les motifs ci-haut et considérant les critères d'éligibilité suivants :*

- *coûts récurrents ;*
- *imprévisibilité des montants découlant de la nature des projets ;*
- *insuffisance de contrôle sur ces coûts ;*
- *le montant annuel attribuable aux prestations de travail aux investissements est supérieur au seuil de 2,5 M\$.* »

**Demande :**

5.1 Veuillez élaborer sur le lien entre les coûts liés aux prestations de travail aux investissements et la nature des projets d'investissement. Veuillez fournir des exemples.

**Réponse :**

1 **Les coûts liés aux prestations de travail représentent une des composantes**  
2 **des coûts liés aux projets d'investissement, car le Transporteur réalise ses**  
3 **projets conjointement avec le groupe Hydro-Québec Innovation, Équipement et**  
4 **services partagés.**

5 **La nature de chaque projet demande une consommation en prestations de**  
6 **travail qui lui est propre. Selon la planification des projets d'investissements**  
7 **(nature et réalisation des travaux), qui peuvent varier de façon importante**  
8 **d'une année à l'autre, il y aura un impact important sur le niveau des coûts liés**  
9 **aux prestations de travail aux investissements.**

10 **Enfin, c'est le nombre d'heures de prestations de travail qui influence le plus**  
11 **le niveau des coûts liés aux prestations de travail aux investissements,**  
12 **facteur qui n'est pas pris en compte dans la formule d'indexation.**

13 **À titre d'exemple, le Transporteur cite le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île,**  
14 **pour lequel il réalise peu d'heures de prestations de travail en comparaison à**  
15 **l'envergure des coûts du projet.**

5.2 Veuillez élaborer sur le niveau de contrôle qu'a le Transporteur sur les coûts liés aux prestations de travail aux investissements.

**Réponse :**

16 **Le Transporteur intervient habituellement lors des étapes de MER et MES lors**  
17 **de projets d'investissements. Ces activités représentent les derniers jalons du**  
18 **cycle de réalisation d'un projet, puisque d'autres intervenants, tant le groupe**  
19 **Hydro-Québec Innovation, Équipement et services partagés que les firmes**  
20 **d'ingénierie externes interviennent en amont. En ce sens, le Transporteur est**  
21 **dépendant des impondérables d'échéancier ou encore des contraintes**  
22 **opérationnelles auxquels ceux-ci font face.**

23 **Par ailleurs, le niveau de prestations de travail aux investissements est**  
24 **tributaire des événements impactant le réseau, comme par exemple l'effet**  
25 **perturbateur de la maintenance corrective qui demande un apport plus**  
26 **important d'heures en maintenance.**



**Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR)**

- 6. Référence :**
- i) Pièce B-0012, p. 27-28.
  - ii) Pièce B-0009, p. 35.

**Préambule :**

- i) *« Considérant la corrélation entre les IF et le risque en maintenance, le Transporteur propose d'établir des cibles pour l'indicateur Indisponibilités forcées (IF) proportionnelles au profil d'évolution prévue du risque en maintenance.*

*En utilisant les valeurs historiques des IF et le profil d'évolution future du risque en maintenance, le Transporteur a donc été en mesure d'estimer l'évolution des IF correspondant à la stratégie de maintenance adaptée. »*

Le tableau 8 à la référence i) présente les indisponibilités forcées (IF) cibles pour les années 2019 à 2022.

À la référence ii), le Transporteur présente au tableau A1-1 les indicateurs généraux.

**Demande :**

- 6.1 Veuillez fournir le détail des calculs permettant d'obtenir les IF cibles des années 2019-2022 calculées à l'aide des valeurs historiques et du profil de risque future en maintenance.

**Réponse :**

- 1 **Voir la réponse à la question 13.1 de la demande de renseignements numéro 1**  
2 **de l'AHQ-ARQ à la pièce HQT-1, Document 2.1.**

- 6.2 Veuillez élaborer sur le lien entre les indicateurs SAIDI et SAIFI présentés à la référence ii) et la stratégie de maintenance du Transporteur.

**Réponse :**

1  
2 **Pour sa stratégie de maintenance, le Transporteur considère les résultats et**  
3 **les tendances historiques de l'indicateur IF et l'évolution du taux de risque**  
4 **projeté en maintenance. Certaines interventions sont priorisées en fonction de**  
5 **problème spécifiques identifiés par le IC par exemple, le contrôle de la**  
6 **végétation et la faune dans un poste à risque. Il n'existe pas d'autres liens**  
7 **entre les indicateurs SAIDI et SAIFI et la stratégie de maintenance du**  
8 **Transporteur**

6.3 Veuillez confirmer que durant le premier terme du MRI le Transporteur continuera de suivre les indicateurs SAIDI et SAIFI présentés à la référence ii).

**Réponse :**

9 **Le Transporteur pourrait suivre tous les indicateurs actuellement présentés à**  
10 **la Régie, en considérant toutefois les attentes de celle-ci à cet égard.**

- 7. Référence :**
- i) Pièce B-0012, p. 28.**
  - ii) Pièce B-0012, p. 30.**

**Préambule :**

- i) *« La méthode employée par le Transporteur pour évaluer la qualité du service offert à sa clientèle et pour déterminer s'il y a maintien de celle-ci, est réalisée en deux étapes par le biais d'un indice global du maintien de la qualité du service (« IMQ ») se basant sur les six indicateurs de qualité du service décrits à la section précédente. Cette méthode a l'avantage d'utiliser directement les indicateurs de performance suivis dans le cadre des demandes tarifaires et des rapports annuels du Transporteur, bien que ceux-ci aient des unités ou des échelles de mesure différentes. »*
- ii) *« Pour le partage à survenir à compter de l'année 2019 et suivantes, au cours de ce premier MRI, le Transporteur propose de moduler la part des écarts favorables à laquelle il est éligible selon les modalités suivantes :*
- si l'IMQ est supérieur ou égal à -1, le Transporteur conserve l'entièreté de la part à laquelle il est éligible en vertu du MTÉR en vigueur ;*
  - si l'IMQ est inférieur à -1, mais supérieur à -2, un point de pourcentage est remis à la clientèle pour chaque centième (0,01) de l'indice en-deçà de -1. Par exemple, pour un IMQ de -1,21, 21% de la part du Transporteur est remis à la clientèle ;*
  - si l'IMQ est inférieur ou égal à -2, la totalité de la part du Transporteur est remise à la clientèle.»*

**Demande :**

- 7.1 Veuillez préciser si le Transporteur a mené une étude de balisage pour analyser comment les indicateurs de performance étaient liés aux MTÉR dans d'autres juridictions. Si oui, veuillez déposer ce balisage et fournir une comparaison entre la proposition du Transporteur et les solutions adoptées dans d'autres juridictions.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur considère que l'inclusion d'indicateurs de performance dans**  
2 **un MTÉR est une exception dans l'industrie. Cette conclusion est partagée par**  
3 **la Régie dans sa décision D-2017-043<sup>3</sup>.**

4 **De même, l'expert du Transporteur en arrive à la même conclusion dans son**  
5 **rapport lorsqu'il note qu'aucune utilité au-delà de Gazifère lie actuellement les**  
6 **indicateurs de performance au MTÉR<sup>4</sup>.**

7 **Ainsi, le Transporteur, dans son processus d'établissement de sa méthode,**  
8 **a analysé les méthodes d'Énergir et de Gazifère. Comme les méthodes de ces**  
9 **dernières utilisent des indicateurs exprimés en pourcentage de réalisation,**  
10 **celles-ci n'ont pas été retenues.**

11 **À ce titre, le Transporteur considère que sa proposition, telle que déposée,**  
12 **répond aux demandes établies par la Régie.**

- 7.2 Veuillez justifier l'utilisation du seuil d'un écart-type sous la moyenne de l'IMQ en dessous duquel le Transporteur est pénalisé pour une dégradation de la qualité du service.

**Réponse :**

13 **La proposition du Transporteur consiste à utiliser une valeur de l'IMQ égale**  
14 **à -1 pour délimiter la zone de maintien de la qualité du service. Cette valeur**  
15 **représente une déviation moyenne des indicateurs de l'ordre d'un écart-type.**

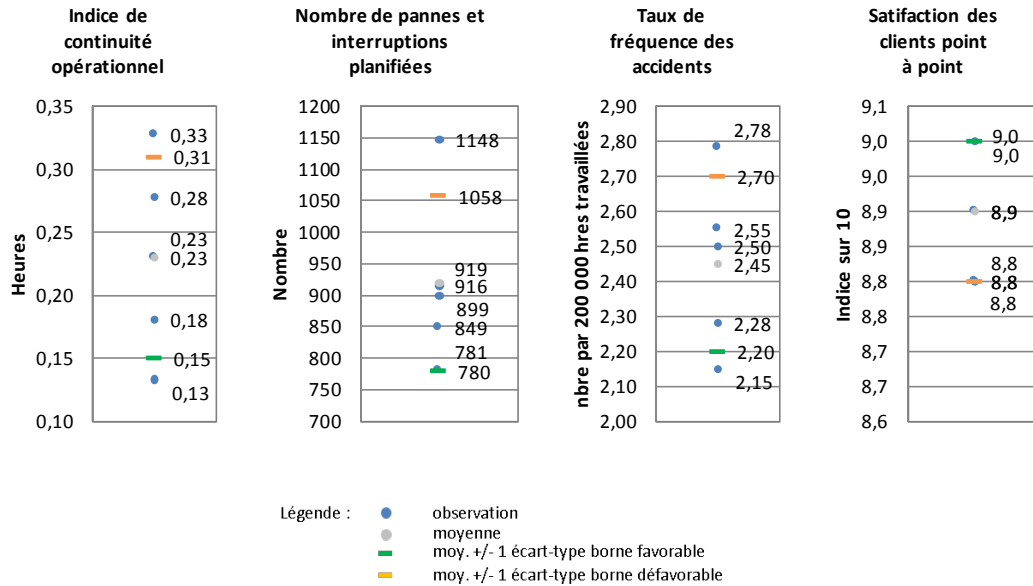
16 **Ce choix se justifie d'abord par le fait que les cibles que le Transporteur**  
17 **propose sont principalement établies en calculant la moyenne des valeurs**  
18 **historiques des cinq dernières années. Ces cibles représentent des balises qui**  
19 **résumant la qualité du service durant les cinq dernières années, et non des**  
20 **valeurs précises à atteindre. D'ailleurs, les valeurs historiques de la période de**  
21 **référence à laquelle se réfère le Transporteur pour évaluer le maintien de la**  
22 **qualité de son service, se situent de part et d'autre de la moyenne et sont,**  
23 **dans plusieurs cas, en dessous de la moyenne moins un écart-type,**  
24 **comme l'indique la figure R7.2.**

---

<sup>3</sup> [398] « Bien que l'inclusion d'indicateurs de performance dans un MTÉR demeure une exception dans l'industrie selon la preuve déposée par les Demandeurs, la Régie souligne que sous sa juridiction, le partage des écarts de rendement (trop-perçus) en fin d'année est lié à l'atteinte d'un pourcentage global de réalisation de qualité de service pour Gaz Métro et pour Gazifère. »

<sup>4</sup> Veuillez vous référer à la réponse 7.1 de la demande de renseignements numero 1 d'OC pour CEA.

**Figure R7.2**  
**Valeurs annuelles des indicateurs de qualité de service<sup>(1)</sup>**  
**comparées aux moyennes et au seuil de +/- 1 écart-type**



<sup>(1)</sup> Les Indicateurs *Indisponibilités forcées (IF)* et *Satisfaction du client HQD* n'ont pas été représentés dans la figure, puisque la cible du premier a été établie en fonction d'une projection et puisqu'une refonte dans la mesure du second ne permet pas une comparaison tout au long de l'historique.

1 **À cet effet, l'utilisation de la moyenne comme une cible stricte équivaldrait à**  
 2 **ne pas reconnaître les valeurs historiques, affichant un écart par rapport à la**  
 3 **moyenne, comme étant des valeurs pour lesquelles la qualité du service est**  
 4 **adéquate. Pour cette raison, selon le Transporteur, la limite de la zone de**  
 5 **maintien ne peut être égale à 0.**

6 **D'un autre côté, le Transporteur est d'avis que la présence de volatilité**  
 7 **déoulant de l'utilisation directe des valeurs des indicateurs ainsi que**  
 8 **l'utilisation d'un nombre restreint d'indicateurs sujets à des tendances**  
 9 **complexes, militent en faveur d'une zone de maintien appropriée dont il établit**  
 10 **la limite inférieure à un IMQ de -1.**

**Formule paramétrique relative aux dépenses en capital**

- 8. Référence :**
- i) Pièce B-0012, p. 33.
  - ii) Pièce B-0013, p. 30-38.

**Préambule :**

i) « *Eu égard à la demande de la Régie dans sa décision D-2018-001, Concentric recommande qu'une formule paramétrique, semblable au modèle de FortisBC pour la détermination de ses dépenses en capital pour les fins d'établissement de ses revenus requis, serait la plus adaptée pour le Transporteur. Cette approche permettrait à ce dernier de suivre l'évolution des dépenses en capital approuvées par la Régie par rapport à la trajectoire de coûts prévue par ce modèle au cours de son premier MRI.* »

À la référence ii), Concentric présente les formules paramétriques pour le CAPEX utilisées pour Toronto Hydro, Fortis BC Inc et en Australie.

**Demande :**

8.1 Veuillez préciser si le Transporteur a considéré utiliser les formules retenues en Australie et pour Toronto Hydro tel que présenté dans le rapport de Concentric. Veuillez également justifier le choix du modèle de Fortis BC plutôt que celui de Toronto Hydro et celui utilisé en Australie.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur s'en est remis à la recommandation de ses experts, à savoir**  
2 **qu'une formule paramétrique semblable au modèle de FortisBC pour la**  
3 **détermination de ses dépenses en capital pour les fins d'établissement de ses**  
4 **revenus requis, serait la plus appropriée afin de répondre à la demande de la**  
5 **Régie de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour ses**  
6 **dépenses en capital.**

7 **De plus, le modèle de Toronto Hydro nécessite une prévision pluriannuelle des**  
8 **revenus requis liés aux dépenses d'investissement, alors que le modèle de**  
9 **l'Australie est basé sur une approche « building blocks » qui nécessite aussi**  
10 **une prévision pluriannuelle de ses revenus requis. Comme le Transporteur n'a**  
11 **pas retenu l'approche « building blocks » lors de sa requête amendée du**  
12 **30 septembre 2016<sup>5</sup>, ces modèles n'ont pas été considérés pour les mêmes**  
13 **raisons citées dans cette preuve amendée.**

8.2 Veuillez commenter l'utilisation d'une méthode par projections (« forecasts ») du CAPEX telle qu'utilisée en Australie et par Toronto Hydro.

**Réponse :**

14 **Voir la réponse à la question 8.1.**

**9. Référence :** i) **Pièce B-0012, p. 34.**

**Préambule :**

i) *« 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 18-10-0004-0158, 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 »*

---

<sup>5</sup> R 3897 2014, pièce HQT-D-3, Document 1.1.

**Demande :**

9.1 Veuillez justifier l'utilisation de l'IPC d'ensemble du Québec pour représenter la croissance des coûts d'équipements et du matériel.

**Réponse :**

1 **Voir la réponse à la question 13.2 de la demande de renseignements numéro 1**  
2 **de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.1.**