

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2008-048

R-3660-2008

9 avril 2008

PRÉSENTS :

Richard Lassonde

Lucie Gervais

Marc Turgeon

Régisseurs

Hydro-Québec

Requérante

Décision finale

Demande en révision de la décision partielle D-2007-141

1. DEMANDE

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande la révision d'une partie de la décision D-2007-141 (la Décision) rendue dans le cadre de sa demande (R-3631-2007) portant sur l'autorisation pour acquérir et construire des actifs et des immeubles requis pour l'intégration des parcs éoliens à son réseau régional de transport d'électricité Matapédia (le Projet).

Plus particulièrement, le Transporteur demande la révision ou la révocation d'une partie de la Décision refusant au Transporteur une partie des coûts du Projet, soit une somme de 6,3 M\$ pour le rehaussement thermique du circuit 1602 Copper Mountain - Micmac (le Rehaussement thermique). Le Transporteur demande en fait de révoquer la deuxième conclusion du dispositif de la Décision ainsi libellée :

*« **AUTORISE** les coûts du Projet à l'exception d'un montant de 6,3 M\$ relié au rehaussement de la température pour le circuit 1602, soit un montant révisé de 503,2 M\$; »¹*

La conclusion de la requête en révision du Transporteur se lit comme suit :

*« **RÉVISER OU RÉVOQUER** cette partie de la décision D-2007-141 de la Régie refusant la proposition de rehaussement thermique du circuit 1602 de manière à permettre au transporteur de procéder aux dits travaux de rehaussement thermique suivant la preuve déposée au soutien de la demande d'autorisation dans le dossier R-3631-2007. »*

Le Transporteur allègue que cette partie de la Décision, refusant le Rehaussement thermique, serait entachée de vices de fond de nature à l'invalider. Selon le Transporteur, la Décision n'est pas fondée sur la preuve et il y aurait absence de motifs (ou motifs insuffisants) sur des éléments déterminants de la Décision.

Une audience orale est tenue le 1^{er} avril 2008, date à laquelle le dossier est pris en délibéré.

¹ Décision D-2007-141, dossier R-3631-2007, 18 décembre 2007, page 31.

2. ANALYSE

2.1 DROIT

Le Transporteur cite le droit applicable en la matière :

« -L'article 37 (3) de la Loi ne permet pas à une deuxième formation de la Régie de réviser la décision d'une première formation uniquement parce que la deuxième formation aurait une opinion différente sur l'application d'une disposition de la Loi ou sur l'appréciation des faits;

- La deuxième formation, en révision, ne peut que corriger les erreurs fatales qui invalident la décision de la première formation;

- Il faut que la première formation ait tiré des conclusions en droit ou en fait qui soient insoutenables, qui ne puissent être défendues;

- La notion de vice de fond de nature à invalider la décision doit être interprétée assez largement pour permettre la révocation d'une décision qui serait ultra vires ou qui ne pourrait contextuellement ou littéralement se justifier. Il peut s'agir, non limitativement, d'une absence de motivation, d'une erreur manifeste dans l'interprétation des faits lorsque cette erreur joue un rôle déterminant, de la mise à l'écart d'une règle de droit ou encore de l'omission de se prononcer sur un élément de preuve important ou en l'absence de preuve ou sur une question de droit pertinente. (Voir les décisions D-2007-216, pages 5 à 7, D-20006-135, pages 4 et suivantes, D-2005-216, pages 3 et 4 et D-2005-132, pages 18 et suivantes). »²

2.2 DÉCISION ET MOTIFS

Il importe de citer au long la partie pertinente de la Décision où la Régie explique ses motifs pour refuser le Rehaussement thermique :

« REHAUSSEMENT THERMIQUE DU CIRCUIT 1602 COPPER MOUNTAIN –MICMAC

Le Transporteur inclut au Projet des travaux de rehaussement thermique pour le circuit 1602 à 161 kV qui relie les postes Copper Mountain et Micmac sur une longueur de 98 km. Cette ligne est présentement exploitée à une température de 49°C et le rehaussement prévoit porter cette température d'exploitation à 75°C, ce qui permettra d'augmenter la capacité du circuit de 107 MVA à 165 MVA. Le

² Pièce B-4-HQT - Plan d'argumentation, page 4.

Transporteur modifie ensuite cette température d'exploitation à 95°C, indiquant qu'il n'y aurait pas de coûts additionnels. Cela permettrait une capacité de transit encore supérieure.

Les études démontrent, selon le Transporteur, que des risques de surcharge surviendront en condition de faible charge, lorsque les parcs éoliens raccordés sur l'axe sud du réseau à 230 kV seront exploités à faible puissance (par vent faible par exemple) et que les trois parcs éoliens raccordés au poste Copper Mountain ainsi que les parcs raccordés sur l'axe nord du réseau à 230 kV seront exploités à la pleine puissance nominale. Cette condition soumet l'axe nord à un fort écoulement de puissance et soulage du même coup l'axe sud. La puissance provenant de Copper Mountain tend donc à se diriger vers l'axe sud en empruntant le circuit 1602³.

Le Transporteur a réalisé son étude d'intégration en appliquant des critères de conception résultant d'une approche déterministe. Dans cette approche, le Transporteur utilise un certain nombre de paramètres et fixe un certain nombre d'hypothèses dont l'occurrence doit être simultanée pour justifier ce rehaussement. En outre, il indique qu'il faut plusieurs minutes pour que le conducteur dépasse la température de 49 °C selon la surcharge.

Le Transporteur indique que les parcs doivent être intégrés de façon à ce qu'ils puissent produire à leur puissance nominale pour "tous les niveaux de charges et de transit susceptibles de se produire sur le réseau" [...] et "indépendamment de la probabilité d'occurrence des conditions de réseau menant à ces surcharges"⁴.

Le Transporteur souligne que ses critères de conception doivent être respectés en tout temps, pour tous les niveaux de charge et de transit susceptibles de se produire sur le réseau. À cette fin, le Transporteur applique une approche dite « parapluie » pour la conception de son réseau de transport, au bénéfice de toutes les conditions d'exploitation, car il ne peut prévoir et étudier à l'avance toutes les conditions auxquelles le réseau aura à faire face.

Ainsi, les études que réalise le Transporteur pour répondre à une demande de son client, le Distributeur, sont toujours basées sur un certain nombre d'hypothèses ayant pour simple but de prendre en compte des conditions d'exploitation difficiles sur lesquelles le Transporteur applique ses critères de conception de manière déterministe⁵.

³ Dossier R-3631-2007, pièce B-2-HQT-5, document 1, page 42.

⁴ Dossier R-3631-2007, pièce B-12-HQT-17, document 1, page 14.

⁵ Dossier R-3631-2007, pièce B-12-HQT-17, document 1, page 18.

L'expert de l'AIEQ mentionne que le Transporteur a fait la démonstration que, dans certaines conditions d'exploitation tout à fait possibles, il y a un risque de surcharge sur la ligne 1602 et qu'il faut procéder à un rehaussement thermique de ce tronçon de ligne pour être en mesure d'assurer une continuité d'exploitation. Il souligne qu'à l'heure actuelle on ne dispose pas de données sur les conditions de vent ni sur les probabilités d'occurrence des conditions extrêmes entre le nord de la péninsule et le sud, situation qui entraînerait des surcharges sur cette ligne. De même, la prévision des charges peut également varier à brève échéance comme ce fut le cas récemment avec la fermeture de plusieurs industries sur le territoire, ce qui également pourrait surcharger ce lien. À défaut de procéder à un rehaussement thermique fait selon les règles de l'art, des perturbations dans l'exploitation du réseau pourraient forcer le Transporteur à délester occasionnellement la production à Copper Mountain⁶.

Enfin, dans le cadre des scénarios alternatifs proposés dans son rapport, S.É./AQLPA recommande de refuser le rehaussement thermique de la ligne 1602.

La Régie a soulevé plusieurs interrogations sur les conditions qui provoqueraient ce dépassement de température du conducteur de la ligne 1602. En particulier, le Transporteur confirme que la surcharge se produirait lors de l'occurrence simultanée des conditions suivantes⁷ :

- 1) on est en situation de faible charge;*
- 2) la température ambiante est de 30 °C;*
- 3) la vitesse du vent à l'endroit du circuit 1602 est de 2,2 km/h;*
- 4) la production des parcs de l'axe nord-est à capacité maximale;*
- 5) la production de 2 parcs de Murdochville est à capacité maximale;*
- 6) les parcs de l'axe sud sont à capacité quasi-nulle; et*
- 7) on perd à ce moment-là un circuit à 230 kV entre Rimouski et Goémon ou la charge de Tembec.*

Il ajoute que la surcharge se produirait sans la production totale du parc Les-Méchins et qu'il faut aussi considérer le 3^{ème} parc de Murdochville. Globalement, le transit sur le circuit 1602 pourrait être de 145 MVA, mais il diminue à 118 MVA sans la production du 3^e parc de Murdochville⁸. Le Transporteur indique aussi que la température du conducteur est très sensible à la vitesse du vent, par exemple, à 2,2 km/h, la capacité de transit pour le conducteur choisi est de 107 MVA, alors qu'à 6 km/h, elle est de 140 MVA. Le Transporteur ajoute que le refroidissement que procure le vent dépend de son orientation par rapport au conducteur.

⁶ Dossier R-3631-2007, pièce C-1-4, AIEQ, Mémoire d'expertise, page 22.

⁷ Dossier R-3631-2007, pièce B-12-HQT-17, document 1, pages 12 et 13.

⁸ Dossier R-3631-2007, pièce B-12-HQT-17, document 1, page 9.

La Régie accepte l'objectif poursuivi par le Transporteur dans le cas des projets de rehaussement thermique des équipements, soit de s'assurer que la capacité thermique maximale des lignes et des transformateurs ne soit pas excédée à la suite de la perte d'un élément sur le réseau pouvant survenir en première contingence. Elle comprend également qu'un tel exercice exige nécessairement le recours à un certain nombre d'hypothèses ayant pour but de prendre en compte diverses conditions d'exploitation difficiles pouvant se produire au fil des ans.

La Régie est toutefois d'avis qu'une application strictement littérale des critères avancés par le Transporteur, dans le cas de la ligne 1602, pourrait conduire à des surinvestissements. Faire l'hypothèse que plusieurs parcs distants de plusieurs centaines de kilomètres dans l'axe nord produisent ensemble à leur capacité nominale, alors que d'autres dans l'axe sud ne produisent pas, est déjà le résultat d'un concours de circonstances. Selon la preuve, il faut qu'une telle éventualité se produise alors que la température ambiante en Gaspésie s'élève à 30 °C. Il faut, de plus, que la vitesse du vent soit très faible sur le conducteur pour que sa température dépasse la consigne. Enfin, le tout doit être conjugué avec la perte d'un circuit à 230 kV entre Rimouski et Goémon ou la perte de la charge de Tembec. Cela vient relativiser encore plus la possibilité concrète qu'un tel événement se produise.

Par ailleurs, elle constate aussi que même si toutes ces conditions énoncées plus haut se produisaient et que le dégagement du conducteur au milieu de certaines portées ne respectait plus la norme CSA C22.3 no1, le Transporteur disposerait d'un délai dans cette situation pour agir et au besoin réduire la production de certains parcs.

Enfin, selon la Régie, l'expert de l'AIEQ n'a pas étayé de façon probante son affirmation à l'effet que les conditions d'exploitation pouvant justifier le rehaussement étaient tout à fait possibles. Il admet, à cet égard, ne pas disposer de données sur les conditions de vent ni sur les probabilités d'occurrence des conditions extrêmes entre le nord et le sud de la péninsule gaspésienne.

Bien qu'il soit normal que le Transporteur applique une approche dite « parapluie » pour la conception de son réseau de transport, la Régie considère que, lorsque les particularités d'un projet le justifient, le Transporteur doit réaliser les analyses et investigations nécessaires et justifier au besoin ses hypothèses.

La Régie estime que le Transporteur n'a pas fait la démonstration, au présent dossier, de la nécessité de l'investissement aux fins de respecter ses critères de conception et d'assurer la fiabilité de son réseau selon les standards usuels. Elle refuse la proposition de rehaussement thermique du circuit 1602, dont la valeur s'élève à 6,3 M\$. »⁹ (nous soulignons)

On peut résumer ainsi la substance des motifs de la première formation pour refuser l'investissement en Rehaussement thermique :

- la Régie accepte l'objectif du Transporteur d'éviter que la capacité thermique des lignes soit excédée;
- l'hypothèse selon laquelle la capacité thermique de la ligne 1602 serait excédée est très peu susceptible de se produire;
- investir 6,3 M\$ pour satisfaire aux normes serait, dans ces circonstances, un surinvestissement;
- si l'hypothèse se réalisait, le Transporteur disposerait d'un délai pour agir et, au besoin, réduire la production de certains parcs éoliens.

2.3 PREMIER MOTIF DE RÉVISION

Dans sa requête et son plan d'argumentation, le Transporteur soumet les motifs suivants à l'appui de sa demande en révision :

- Les seuls éléments en preuve, incluant la preuve d'expert soumise par l'intervenante l'AIEQ, supportent la position du Transporteur en regard du Rehaussement thermique (par. 21);
- Il n'y a aucun élément factuel soutenant la décision de refuser le Rehaussement thermique (par. 22);

⁹ Décision D-2007-141, dossier R-3631-2007, 18 décembre 2007, pages 12 à 15.

- La décision de refuser le Rehaussement thermique est basée sur une constatation de la Régie voulant que même si toutes les conditions causant un dépassement de la capacité thermique maximale des lignes et des transformateurs se produisaient et que le dégagement du conducteur au milieu de certaines portées ne respectait plus la norme CSA C22.3 n° 1, le Transporteur disposerait d'un délai dans cette situation pour agir et, au besoin, réduire la production de certains parcs (par. 25);
- Bien que le Transporteur ait mentionné, en réponse à des questions de la Régie, que la non-réalisation du Rehaussement thermique impliquerait l'équivalent de l'arrêt de production (réponse 4.2 à la demande de renseignements n° 2 de la Régie, onglet 5), il n'y a toutefois aucune preuve au dossier R-3631-2007 voulant que le Transporteur disposerait d'un délai dans cette situation pour agir et, au besoin, réduire la production de certains parcs éoliens (plan d'argumentation p. 6);
- La conclusion de la Régie est basée sur une présomption de sa part voulant que le Transporteur peut légalement, sans égard à ses obligations contractuelles et réglementaires à l'égard des producteurs et clients raccordés à son réseau, implanter des mécanismes de réduction de production. Il n'y a aucun élément de preuve au dossier pour appuyer cette conclusion (par. 27);
- Cette conclusion de la Régie fait fi du fait que modifier à ce stade-ci les critères et pratiques de conception applicables à l'intégration de l'un ou l'autre des parcs éoliens retenus par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) dans son appel d'offres, en implantant le mécanisme de réduction de production présumée par la Régie, introduit un fait nouveau qui aurait pu modifier le choix des soumissions (par. 28);
- Aucune preuve n'a été soumise à la Régie sur les pertes économiques que la réduction de production présumée par la Régie entraînerait pour le producteur éolien ou pour le Distributeur. Ni ces derniers, ni le Transporteur, n'ont eu la chance d'être entendus sur ce sujet (par. 29);
- Aucune preuve n'a été présentée à la Régie sur la possibilité ou l'opportunité pour le Transporteur de procéder à la réduction de production des parcs éoliens intégrés à son réseau et qui n'ont pas été raccordés à la suite d'un appel d'offres du Distributeur (parc de Murdochville), sans contrevenir à son obligation envers le producteur d'intégrer au réseau la totalité de la production de ces parcs (par. 30);

- En l'absence de preuve sur les conséquences économiques directes sur les producteurs ou les acheteurs d'électricité résultant de la réduction de production présumée par la Régie, la décision de refuser la proposition du Transporteur pour le Rehaussement thermique, en plus d'être non fondée, est incomplète puisque le Transporteur ne peut effectuer le partage de responsabilités pour déterminer qui des producteurs, des acheteurs d'électricité ou du Transporteur devraient assumer ces pertes économiques (par. 31);
- Le Transporteur cite l'auteur Ouellette¹⁰ traitant de la révision judiciaire de décisions de tribunaux administratifs : « [...] *les cours interviendront en révision judiciaire en cas d'absence totale de preuve sur un élément vital du dossier (« no evidence »), ou en cas de décision rendue dans l'ignorance d'un élément pertinent de la preuve [...] »*;
- L'auteur ajoute que les « [...] *cours de justice ne se substitueront pas aux tribunaux spécialisés dans l'appréciation de la preuve ou de son poids, elles se limiteront à vérifier s'il existe au dossier de la preuve intelligible justifiant rationnellement la conclusion ou la déduction du tribunal administratif [...]. La conclusion de fait irrationnelle peut résulter de diverses situations : absence de preuve sur un élément vital du dossier [...] conclusion tout simplement contraire à la preuve [...] »*¹¹;
- Pour ces raisons, le Transporteur conclut que la Décision est entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalider (par. 32).

2.4 DEUXIÈME MOTIF DE RÉVISION

Sur son deuxième motif de révision relié à l'absence ou à l'insuffisance des motifs de la Décision, le Transporteur soumet ce qui suit :

- La Régie s'est exprimée sur les critères de conception du réseau de transport et les règles relatives à sa conception des installations du Transporteur dans sa décision D-2003-65 et s'en est déclarée satisfaite (par. 33);

¹⁰ Yves OUELLETTE, *Les tribunaux administratifs au Canada : procédure et preuve*, Montréal (Québec), Éditions Thémis, 1997, pages 378 et 379.

¹¹ *Ibid.* aux pages. 378 et 379.

- Dans cette même décision¹², la Régie a considéré les critères fixant le degré de fiabilité à atteindre pour contrer les événements les plus probables comparables à ceux des réseaux voisins membres du Northeast Power Coordinating Council et a estimé normal que le Transporteur se dote de critères complémentaires afin de prendre en compte certaines situations particulières de son réseau, comme le grand éloignement entre la majeure partie des centres de production et les principaux centres de consommation et la configuration distincte du réseau de transport du Québec (par. 34);
- La Régie s'est également dite¹³ d'avis que le Transporteur faisait preuve de prudence en se dotant d'exigences complémentaires pour que son réseau possède la robustesse suffisante pour faire face à une situation d'urgence et elle a pris acte du fait que les normes sont nécessaires pour la conception du réseau de transport et qu'elles étaient utilisées (par. 35);
- La Régie a précisé¹⁴ qu'elle considérait raisonnables et acceptables les trois principes sur lesquels le Transporteur s'appuyait pour fixer ses exigences techniques relatives à l'intégration des centrales à son réseau de transport, soit la sécurité du public et du personnel, la qualité de service à la clientèle et la protection du réseau et des équipements et a confirmé que les exigences résultant de l'application de ces principes permettent au Transporteur de gérer efficacement son réseau (par. 36);
- Depuis l'entrée en vigueur du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹⁵, le Transporteur a systématiquement appliqué à tous ses projets d'acquisition et de construction d'actifs ou d'immeubles destinés au transport, des critères et exigences techniques que la Régie a toujours reconnus et acceptés (par. 37);
- La Régie, dans la Décision, n'a pas adéquatement motivé sa décision de modifier sa position face aux critères de conception et exigences techniques du Transporteur et de ne pas reconnaître et accepter les critères avancés par le Transporteur dans le passé (par. 38);

¹² Décision D-2003-65, dossier R-3498-2002, 1^{er} avril 2003, page 25.

¹³ *Ibid.* à la page 26.

¹⁴ *Ibid.* à la page 31.

¹⁵ (2001) 122, G.O. II, 6165, décret 970-2001, 23 août 2001.

- Dans le cadre de l'appel d'offres du Distributeur pour la production éolienne, la Régie ne s'est pas objectée à ce que le Transporteur évalue la totalité des soumissions reçues par ce dernier, selon des critères et pratiques de conception applicables à l'intégration au réseau identiques dans tous les cas, afin de ne pas discriminer en faveur de l'une ou l'autre des soumissions reçues et d'intégrer au réseau la totalité de l'électricité produite par les parcs éoliens retenus par le Distributeur (par. 39);
- Le fait de modifier, au stade de la Décision, les critères et pratiques de conception applicables à l'intégration de l'un ou l'autre des parcs éoliens retenus par le Distributeur dans son appel d'offres, en implantant le mécanisme de réduction de production présumée par la Régie, introduit un fait nouveau qui aurait pu modifier le choix des soumissions (par. 40);
- La première formation n'a pas motivé, dans la Décision, pourquoi elle modifiait les critères et pratiques de conception applicables de l'un ou l'autre des parcs éoliens, ni traité, de façon utile et efficace, de la question de la responsabilité financière qui pourrait en résulter pour le Transporteur (par. 41);
- L'article 18 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹⁶ (la Loi) veut qu'une décision soit motivée. Il cite l'auteur Ouellette : « *L'omission ou le refus de motiver la décision [...] justifie la cour d'annuler la décision non motivée en raison d'excès de juridiction [...]* » et sur l'insuffisance des motifs précisant que « *pour être considérés comme suffisants, les motifs doivent être raisonnablement précis en faits et en droit, en plus d'être clairs et intelligibles.* »¹⁷;
- L'absence de motifs sur des éléments déterminants de cette partie de la Décision portant sur le Rehaussement thermique l'affecte d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalidier (par. 42).

¹⁶ L.R.Q. c. R-6.01.

¹⁷ Yves OUELLETTE, *Les tribunaux administratifs au Canada : procédure et preuve*, Montréal (Québec), Éditions Thémis, 1997, pages 441 et 443.

3. OPINION DE LA RÉGIE

Comme mentionné plus haut, les conclusions de la Décision pertinentes à la présente demande en révision se résument de la façon suivante :

- la première formation a accepté l'objectif du Transporteur d'éviter que la capacité thermique des lignes soit excédée;
- elle a considéré l'hypothèse (concours de circonstances pouvant mener à dépasser la capacité thermique de la ligne 1602) comme très peu susceptible de se produire;
- dans ces circonstances, la première formation a conclu qu'investir 6,3 M\$ pour satisfaire aux normes serait un surinvestissement;
- elle ajoute que si l'hypothèse se réalisait, le Transporteur disposerait d'un délai pour agir et, au besoin, réduire la production de certains parcs éoliens.

En révision, la Régie ne peut substituer son interprétation de la preuve à celle de la première formation. Ainsi, la conclusion de la première formation — voulant que l'événement contre lequel le Transporteur veut se prévaloir en investissant dans le Rehaussement thermique soit très peu susceptible de se produire et que cela puisse être considéré comme du surinvestissement — est peut-être discutable, mais elle n'est pas en soi insoutenable.

Cependant, et avec respect pour la première formation, la Décision a été rendue en l'absence de preuve sur un élément indissociable de la décision de refuser le Rehaussement thermique : la conclusion voulant que le Transporteur puisse « *agir et au besoin réduire la production de certains parcs* »¹⁸. Cette conclusion n'est pas basée sur la preuve. Comme le souligne le Transporteur, la preuve établit la conséquence qui découlerait de la non-réalisation du Rehaussement thermique, à savoir l'arrêt complet de l'un des trois parcs éoliens¹⁹. Il n'y a rien en preuve sur la pertinence de l'arrêt de production, ni sur les conséquences.

¹⁸ Décision D-2007-141, dossier R-3631-2007, 18 décembre 2007, page 15.

¹⁹ Dossier R-3631-2007, réponse 4.2 à une demande de renseignements de la Régie, pièce HQT-14, document 1, page 10.

La première formation pouvait se demander si, dans les circonstances, il était d'intérêt public d'investir 6,3 M\$ pour pallier à un événement très peu susceptible de se produire. Le Transporteur était néanmoins en droit de faire valoir son point de vue sur cette question importante avant de voir son projet amputé d'un investissement de 6,3 M\$ pour le Rehaussement thermique. L'occasion ne lui a pas été donnée de ce faire.

La Régie considère bien fondée la demande de révision au motif d'absence de preuve. Cela étant dit, la Régie n'a pas à se prononcer sur l'autre motif voulant que la première formation n'ait pas suffisamment motivé la Décision au niveau du changement des normes dans les circonstances propres à cette affaire.

La Régie accueille donc la demande en révision. Cependant, sur la base de la preuve au dossier, la Régie ne se prononce pas sur la nécessité de l'investissement en Rehaussement thermique de préférence à l'alternative de la réduction de production. Le Transporteur devra compléter sa preuve à cet égard.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande en révision du Transporteur;

RÉVOQUE cette partie de la décision D-2007-141 de la Régie refusant la proposition de Rehaussement thermique du circuit 1602;

SUSPEND sa décision finale sur l'autorisation de l'investissement de 6,3 M\$ pour le Rehaussement thermique du circuit 1602;

PERMET au Transporteur de compléter sa preuve écrite sur la justification du Rehaussement thermique du circuit 1602 d'ici le 22 avril 2008 à 12 h.

Richard Lassonde
Régisseur

Lucie Gervais
Régisseur

Marc Turgeon
Régisseur

Hydro-Québec est représentée par M^e F. Jean Morel;
M^e Josée Ringuette pour la Régie de l'énergie.