

Évaluation préliminaire de la pertinence et des impacts des normes :

MOD-001-1a – Capacité disponible du réseau
MOD-028-1 – Méthodologie relative aux échanges de la zone
MOD-029-1a – Méthodologie du trajet de réseau nominal
MOD-030-2 – Méthodologie des interfaces de transit

A. Pertinence des normes à déposer

Cette évaluation s'applique aux normes MOD-001-1a, MOD-028-1, MOD-029-1a et MOD-030-2. Ces normes ont pour objectif de s'assurer que les fournisseurs de service de transport et les exploitants de réseau de transport effectuent les calculs leur permettant de connaître en tout temps la capacité de transfert disponible (ATC), la capacité de transfert totale (TTC) et la capacité disponible d'une interface de transit (AFC) sur leur réseau pour tous les horizons de temps requis. Ces calculs seront basés sur une des méthodologies suivantes :

- La méthodologie selon les échanges entre zones, tels que décrit à la norme MOD-028-1;
- La méthodologie par chemin de transport spécifique, tel que décrit à la norme MOD-029-1a;
- La méthodologie des interfaces de transit, tel que décrit à la norme MOD-030-2.

Pour atteindre ces objectifs, les exigences des normes encadrent les aspects suivants :

- Les pratiques d'échange d'informations et de documentation entre les fournisseurs de service de transport et les exploitants de réseau de transport du calcul de l'ATC, de la TTC et de l'AFC;
- Les pratiques de fiabilité spécifiques à intégrer dans le calcul de l'ATC, la TTC et AFC;
- La documentation des méthodes utilisées pour coordonner et calculer l'ATC, la TTC et l'AFC.

B. Applicabilité

Les normes s'appliquent aux exploitants de réseau de transport qui utilisent les méthodologies décrites ci-dessus pour calculer le TTC des chemins ATC et aux fournisseurs de service de transport qui utilisent les méthodologies décrites ci-dessus pour calculer l'ATC des chemins ATC.

C. Pertinence des dispositions particulières pour le Québec (Annexe QC-MOD-001-1a, Annexe QC-MOD-028-1, Annexe QC-MOD-029-1a, Annexe QC-MOD-030-2)

Ces normes s'appliquent au réseau de transport principal (RTP) puisque ce réseau comprend les chemins d'interconnexion et les éléments qui influent sur la capacité de ceux-ci.

D. Évaluation préliminaire de l'impact de l'adoption des normes au Québec

L'impact de ces normes est modéré puisque l'implantation de la méthodologie du calcul de l'ATC, la TTC et l'AFC est en cours. L'exploitant de réseau de transport et le fournisseur du service de transport à Hydro-Québec TransÉnergie appliquent la méthodologie du trajet de réseau nominal (norme MOD-029-1a) pour les calculs de capacités du réseau de transport. Les autres méthodes dans les normes MOD-028-1 et MOD-030-2 ne sont pas utilisées à Hydro-Québec TransÉnergie.

Sommaire des impacts

Ce sommaire établit, de façon condensée et préliminaire, les impacts sur les ressources matérielles, humaines ou financières de la norme proposée par rapport à la dernière version étudiée ou adoptée par la Régie de l'énergie. L'impact peut varier en fonction de l'applicabilité réelle de la norme chez certaines entités dont l'impact est moindre sur la fiabilité du système de production-transport d'électricité au Québec.

MOD-001-1a

	Faible	Modéré	Important
Implantation de la norme		●	
Maintien de la norme	●		
Suivi de la conformité		●	

MOD-028-1

	Faible	Modéré	Important
Implantation de la norme		●	
Maintien de la norme	●		
Suivi de la conformité		●	

MOD-029-1a

	Faible	Modéré	Important
Implantation de la norme		●	
Maintien de la norme	●		
Suivi de la conformité		●	

MOD-030-2

	Faible	Modéré	Important
Implantation de la norme		●	
Maintien de la norme	●		
Suivi de la conformité		●	

Légende :

Faible :	Pratique normale de l'industrie ou norme n'entraînant que des ajustements mineurs aux processus ou aux pratiques en place.
Modéré :	Changement qui nécessite d'allouer certaines ressources matérielles, humaines ou financières pour implanter, maintenir ou assurer le suivi de la conformité à la norme proposée.
Important :	Changement qui nécessite de prévoir et d'allouer des ressources matérielles, humaines ou financières important pour planifier et réaliser l'implantation, le maintien ou le suivi de la conformité à la norme proposée.

Une évaluation plus précise sera élaborée à partir des formulaires « Évaluation des impacts des normes proposée » reçus des entités visées durant la période de consultation. L'évaluation complétée sera déposée avec la norme à la Régie de l'énergie.

A. Introduction

1. **Titre :** Méthodologie selon les échanges entre zones
2. **Numéro :** MOD-028-1
3. **Objet :** Pour accroître la cohérence et la fiabilité dans le développement et la documentation des calculs de *capacité de transfert* pour l'utilisation à court terme qui sont effectués par les entités utilisant la *méthodologie selon les échanges entre zones* pour appuyer l'analyse et l'exploitation du réseau.
4. **Applicabilité :**
 - 4.1. Chaque *exploitant de réseau de transport* qui utilise la *méthodologie selon les échanges entre zones* pour calculer les *capacités totales de transfert* (TTC) pour les *chemins ATC*.
 - 4.2. Chaque *fournisseur de services de transport* qui utilise la *méthodologie selon les échanges entre zones* pour calculer les *capacités de transfert disponible* (ATC) pour les *chemins ATC*.
5. **Date d'entrée en vigueur proposée :** Le premier jour du premier trimestre civil à survenir 12 mois après la date où les quatre normes MOD-001-1, MOD-028-1, MOD-029-1, et MOD-030-1 sont approuvées par les organismes de réglementation pertinents.

B. Exigences

- E1. Chaque *fournisseur de services de transport* doit inclure, au minimum, dans son *document de mise en œuvre de la capacité de transfert disponible* (ATCID) les informations suivantes relatives à sa méthodologie pour déterminer la *capacité totale de transfert* (TTC) : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]
 - E1.1. L'information décrivant comment la méthodologie choisie a été mise en œuvre, avec suffisamment de détails, étant donné que l'information utilisée par l'*exploitant de réseau de transport* est la même, les résultats des calculs des TTC peuvent être validés ;
 - E1.2. Une description de la manière selon laquelle l'*exploitant de réseau de transport* tiendra compte des *programmes d'échange* dans le calcul des TTC ;
 - E1.3. N'importe quelle obligation contractuelle touchant à l'affectation des TTC ;
 - E1.4. Une description de la manière selon laquelle les *contingences* sont identifiées pour utilisation dans le processus des TTC ;
 - E1.5. Les informations suivantes sur comment la source et la destination pour un service de transport sont comptabilisées dans les calculs des ATC, incluant :
 - E1.5.1. Préciser si la source utilisée pour les calculs de la *capacité de transfert disponible* (ATC) est obtenue du champ source ou du *point de réception* (POR) de la réservation de transport ;
 - E1.5.2. Préciser si la destination utilisée pour les calculs de la *capacité de transfert disponible* (ATC) est obtenue du champ destination ou du champ *point de livraison* (POD) de la réservation de transport ;
 - E1.5.3. L'identification source/destination ou POR/POD et la correspondance avec le modèle ;

- E1.5.4.** Si le processus de calcul des ATC du *fournisseur de services de transport* contient un regroupement de production, l'ATCID doit identifier comment ces groupes de production participent à ce regroupement.
- E2.** Lors du calcul des TTC pour les *chemins ATC*, l'*exploitant de réseau de transport* doit utiliser un modèle de *transport* qui contient tous les éléments suivants : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]
- E2.1.** Les données de modélisation et la topologie de la zone du *coordonnateur de la fiabilité* de son *coordonnateur de la fiabilité*. Une représentation équivalente des lignes radiales et des installations de 161 kV ou moins est permise ;
- E2.2.** Les données de modélisation et la topologie (ou une représentation équivalente) des *zones* immédiatement adjacentes et celles au-delà de la zone du *coordonnateur de la fiabilité* ;
- E2.3.** Les *caractéristiques assignées d'une installation* spécifiées par les *propriétaires d'installation de production* et les *propriétaires d'installation de transport*.
- E3.** Lors du calcul des TTC pour les *chemins ATC*, l'*exploitant de réseau de transport* doit inclure les données suivantes pour la zone du *fournisseur de services de transport*. L'*exploitant de réseau de transport* doit aussi inclure les données suivantes associées aux *installations* explicitement représentées dans le modèle de transport, telles que fournies par les *fournisseurs de services de transport* adjacents et tout autre *fournisseur de services de transport* avec lequel des ententes de coordination ont été conclues : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon temporel : planification de l'exploitation*]
- E3.1.** Pour les TTC en pointe et hors pointe relatifs au jour même et au lendemain, utiliser les éléments suivants (ainsi que n'importe quelles autres valeurs et tous paramètres additionnels comme spécifiés dans l'ATCID) :
- E3.1.1.** les indisponibilités anticipées de production et de transport, les ajouts et les retraits, inclus comme spécifié dans l'ATCID ;
- E3.1.2.** les prévisions de charge pour la période faisant l'objet des calculs ;
- E3.1.3.** l'engagement des groupes et la consigne de répartition, pour inclure toutes les ressources de réseau engagées et les autres ressources qui sont engagées ou qui ont une obligation légale de produire, (à l'intérieur ou hors répartition économique) tels qu'ils sont anticipés de produire.
- E3.2.** Pour les TTC des jours 2 à 31 et les TTC des mois 2 à 13, utiliser les éléments suivants (ainsi que n'importe quelles autres valeurs et tous paramètres additionnels comme spécifiés dans l'ATCID) :
- E3.2.1.** les indisponibilités anticipées de production et de transport, les ajouts et les retraits, inclus comme spécifié dans l'ATCID ;
- E3.2.2.** les prévisions de charge quotidiennes pour les TTC des jours 2 à 31 qui ont été calculés et les prévisions mensuelles pour les TTC des mois 2 à 13 qui ont été calculés ;
- E3.2.3.** l'engagement des groupes et la consigne de répartition, pour inclure toutes les ressources de réseau engagées et les autres ressources qui sont engagées ou qui ont une obligation légale de produire, (à l'intérieur ou hors répartition économique) tels qu'ils sont anticipés de produire.

E4. Lors du calcul des TTC pour les *chemins ATC*, l'*exploitant de réseau de transport* doit remplir toutes les conditions suivantes : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]

E4.1. Utiliser toutes les *contingences* répondant aux critères décrits dans l'ATCID ;

E4.2. Respecter les affectations contractuelles des TTC ;

E4.3. Inclure, pour chaque période de temps, le *service de transport ferme* anticipé pour le programmer comme dans l'ATCID (filtré pour réduire ou éliminer les impacts en double des transactions utilisant le *service de transport* de multiples *fournisseurs de services de transport*) pour le *fournisseur de services de transport*, tous les *fournisseurs de services de transport* adjacents et n'importe quels *fournisseurs de services de transport* avec lequel des ententes de coordination ont été conclues, en modélisant la source et la destination comme suit :

- Si la source, comme spécifié dans l'ATCID, a été identifiée dans la réservation et a fait l'objet d'une modélisation discrète dans le modèle de *transport* du *fournisseur de services de transport*, utiliser, comme source, la modélisation discrète du point ;
- Si la source, comme spécifié dans l'ATCID, a été identifiée dans la réservation et que le point peut correspondre à une « équivalence » ou à une « représentation globale » dans le modèle de *transport* du *fournisseur de services de transport*, utiliser, comme source, l'équivalence modélisée ou la représentation globale ;
- Si la source, comme spécifié dans l'ATCID, a été identifiée dans la réservation et que le point ne peut pas correspondre à une modélisation discrète, à une « équivalence » ou à une « représentation globale » dans le modèle de *transport* du *fournisseur de services de transport*, utiliser, comme source, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de services de transport* duquel la puissance doit provenir ;
- Si la source comme spécifié dans l'ATCID n'a pas été identifiée dans la réservation, utiliser, comme source, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de services de transport* duquel la puissance doit provenir ;
- Si la destination, comme spécifié dans l'ATCID, a été identifiée dans la réservation et a fait l'objet d'une modélisation discrète dans le modèle de *transport* du *fournisseur de services de transport*, utiliser, comme destination, la modélisation discrète du point ;
- Si la destination, comme spécifié dans l'ATCID, a été identifiée dans la réservation et que le point peut correspondre à une « équivalence » ou à une « représentation globale » dans le modèle de *transport* du *fournisseur de services de transport*, utiliser, comme destination, l'équivalence modélisée ou la représentation globale ;
- Si la destination, comme spécifié dans l'ATCID, a été identifiée dans la réservation et que le point ne peut pas correspondre à une modélisation discrète, à une « équivalence » ou à une « représentation globale » dans le modèle de *transport* du *fournisseur de services de transport*, utiliser, comme destination, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de services de transport* duquel la puissance doit provenir ;

- Si la destination, comme spécifié dans l'ATCID, n'a pas été identifiée dans la réservation, utiliser, comme destination, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de services de transport* duquel la puissance doit provenir.
- E5.** Chaque *exploitant de réseau de transport* doit établir les TTC pour chaque *chemin ATC* comme défini ci-dessous : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]
- E5.1.** Au moins une fois à l'intérieur des 7 jours civils précédant la période spécifiée pour les TTC utilisés dans les calculs des ATC horaires et quotidiens ;
 - E5.2.** Au moins une fois par mois civil pour les TTC utilisés dans les calculs des ATC mensuels ;
 - E5.3.** À l'intérieur des 24 heures suivant l'indisponibilité inattendue d'une *installation* de transport de 500 kV ou plus ou d'un transformateur avec un côté basse tension de 200 kV ou plus , pour les TTC en vigueur pendant la durée anticipée de l'indisponibilité, attendu que la durée estimée d'une telle indisponibilité soit supérieure ou égale à 24 heures.
- E6.** Chaque *exploitant de réseau de transport* doit établir les TTC pour chaque *chemin ATC* en utilisant le processus suivant : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]
- E6.1.** Déterminer la *capacité de transfert* supplémentaire incrémentielle de chaque *chemin ATC* en augmentant la production et/ou en réduisant la charge à l'intérieur de la *zone d'équilibrage productrice* et en réduisant la production et/ou en augmentant la charge dans la *zone d'équilibrage consommatrice* jusqu'à ce que :
 - une *limite d'exploitation du réseau* soit atteinte sur le réseau du *fournisseur de services de transport* ou
 - une SOL a été atteinte sur n'importe quels autres réseaux adjacents dans le modèle de *transport* qui n'est pas situé sur le chemin à l'étude et le facteur de répartition est supérieur ou égal à 5 %¹;
 - E6.2.** S'il n'est pas possible d'atteindre la limite de E6.1 en ajustant n'importe quelle combinaison de charge et de production, alors établir la *capacité de transfert* incrémentielle selon les résultats du cas où les ajustements maximaux ont été appliqués ;
 - E6.3.** Utiliser (comme TTC) la moindre de :
 - la somme de la *capacité de transfert* incrémentielle et des impacts des *services de transport fermes*, comme spécifié dans l'ATCID du *fournisseur de services de transport*, qui ont été inclus dans le modèle d'étude ou,
 - la somme des caractéristiques assignées de tous les liens composant le *chemin ATC*.

¹ L'exploitant du réseau de transport peut, s'il le désire, utiliser un facteur de répartition inférieur à 5 %.

- E6.4.** Pour les *chemins ATC* dont la capacité utilise des *installations* en copropriété ou affectées à ceux-ci, limiter les TTC des différents *fournisseurs de services de transport* de telle sorte que les TTC ne dépassent pas les droits contractuels de chacun des *fournisseurs de services de transport*.
- E7.** L'*exploitant de réseau de transport* doit fournir au *fournisseur de services de transport* du *chemin ATC* la dernière valeur en application des TTC relative à ce *chemin ATC* dans un délai de : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]
- E7.1.** Un jour civil après sa détermination dans le cas des TTC utilisés dans les calculs d'ATC horaires et quotidiens ;
- E7.2.** Sept jours civils après sa détermination dans le cas des TTC utilisés dans les calculs d'ATC mensuels.
- E8.** Lors du calcul des *engagements de transport en vigueur* (ETCs) relatifs aux engagements fermes (ETC_F) d'un *chemin ATC* pour toutes les périodes de temps, le *fournisseur de services de transport* doit utiliser l'algorithme suivant : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]

$$ETC_F = NITS_F + GF_F + PTP_F + ROR_F + OS_F$$

Où :

- NITS_F** est la capacité ferme mise en réserve pour le *service de transport en réseau intégré* (incluant la capacité utilisée pour desservir la charge regroupée à l'intérieur de la zone du *fournisseur de services de transport* avec des sources externes) sur les *chemins ATC* servant d'interface avec d'autres *responsables de l'équilibrage* ;
- GF_F** est la capacité ferme mise en réserve pour un *service de transport ferme* avec une clause d'antériorité et pour des contrats d'énergie et/ou de *service de transport ferme*, s'ils ont été exécutés avant la date d'entrée en vigueur des *Tarifs et conditions des services de transport* d'un *fournisseur de services de transport* conforme aux ou ont fait l'objet d'une exonération sur les *chemins ATC* qui servent d'interface avec d'autres *responsables de l'équilibrage* ;
- PTP_F** est la capacité ferme mise en réserve pour le *service de transport de point à point* confirmé ;
- ROR_F** est la capacité mise en réserve pour les droits de reconduction relatifs aux contrats qui accordent aux *clients d'un service de transport* le droit de premier refus pour ce qui est de continuer ou non à bénéficier du *service de transport* lorsque le contrat de *service de transport* du *client d'un service de transport* se termine ou est éligible à un renouvellement ;
- OS_F** est la capacité ferme mise en réserve pour n'importe quel(s) autre(s) service(s), contrat(s) ou entente(s) non spécifié(s) ci-dessus qui utilise(ent) le *service de transport ferme*, incluant n'importe quel(s) autre(s) ajustement(s) ferme pour refléter les impacts des autres *chemins ATC* du *fournisseur de services de transport*, comme spécifié dans l'ATCID.

- E9.** Lors des calculs des ETC relatifs aux engagements non fermes (ETC_{NF}) d'un *chemin ATC* pour toutes les périodes de temps, le *fournisseur de services de transport* doit utiliser l'algorithme ci-dessous : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]

$$ETC_{NF} = NITS_{NF} + GF_{NF} + PTP_{NF} + OS_{NF}$$

Où :

$NITS_{NF}$ est la capacité non ferme mise en réserve pour le *service de transport en réseau intégré* (c.à.d. le service secondaire incluant la capacité utilisée pour desservir la charge regroupée à l'intérieur de la zone du *fournisseur de services de transport* avec des sources externes) sur les *chemins ATC* servant d'interface avec d'autres responsables de l'équilibrage ;

GF_{NF} est la capacité non ferme mise en réserve pour un *service de transport ferme* avec une clause d'antériorité et pour des contrats d'énergie et/ou de *service de transport ferme*, s'ils ont été exécutés avant la date d'entrée en vigueur des *Tarifs et conditions des services de transport* d'un *fournisseur de services de transport* conforme aux ou ont fait l'objet d'une exonération sur les *chemins ATC* qui servent d'interface avec d'autres responsables de l'équilibrage ;

PTP_{NF} est la capacité non ferme mise en réserve pour le *service de transport de point à point* confirmé ;

OS_{NF} est la capacité non ferme mise en réserve pour n'importe quel(s) autre(s) service(s), contrat(s) ou entente(s) non spécifié(s) ci-dessus qui utilise(ent) le *service de transport ferme*, incluant n'importe quel(s) autre(s) ajustement(s) ferme pour refléter les impacts des autres *chemins ATC* du *fournisseur de services de transport*, comme spécifié dans l'ATCID.

- E10.** Lors des calculs de l'ATC ferme d'un *chemin ATC* pour une période donnée, le *fournisseur de service de transport* doit utiliser l'algorithme suivant : [*Facteur de risque (VRF) : faible*] [*Horizon : planification de l'exploitation*]

$$ATC_F = TTC - ETC_F - CBM - TRM + \text{capacités réoffertes}_F + \text{écoulements inverses}_F$$

Où :

ATC_F est la *capacité de transfert disponible* ferme du *chemin ATC* pour cette période ;

TTC est la *capacité de transfert totale* du *chemin ATC* pour cette période ;

ETC_F est la somme des engagements de *transport* fermes existants du *chemin ATC* pour cette période ;

CBM est la *marge de partage de capacité* du *chemin ATC* pour cette période ;

TRM est la *marge de fiabilité de transport* du *chemin ATC* pour cette période.

Capacités réoffertes_F correspond à toute variation de l'ATC ferme due à un changement dans l'utilisation du *service de transport* pour cette période, comme défini dans les *pratiques commerciales*.

écoulements inverses_F correspond aux ajustements de l'ATC ferme comme déterminés par le *fournisseur de services de transport* et spécifiés dans l'ATCID.

E11. Lors des calculs de l'ATC non ferme d'un *chemin ATC* pour une période donnée, le *fournisseur de services de transport* doit utiliser l'algorithme suivant : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon temporel : planification de l'exploitation*]

$$ATC_{NF} = TTC - ETC_F - ETC_{NF} - CBM_S - TRM_U + \text{capacités réoffertes}_{NF} + \text{écoulements inverses}_{NF}$$

Où :

ATC_{NF} est la *capacité de transfert disponible non ferme* du *chemin ATC* pour cette période ;

TTC est la *capacité totale de transfert* du *chemin ATC* pour cette période ;

ETC_F est la somme des engagements de *transport* fermes existants du *chemin ATC* pour cette période ;

ETC_{NF} est la somme des engagements de *transport* non fermes existants du *chemin ATC* pour cette période ;

CBM_S est la *marge de partage de capacité* du *chemin ATC* qui a été programmée sans réservation particulière pour cette période ;

TRM_U est la *marge de fiabilité de transport* du *chemin ATC* qui n'a pas été libérée par le *fournisseur de services de transport* pour la vente (non libérée) à titre de capacité non ferme durant cette période ;

Capacités réoffertes_{NF} correspond à toute variation de l'ATC non ferme due à un changement dans l'utilisation du *service de transport* pour cette période, comme défini dans les *pratiques commerciales*;

écoulements inverses_{NF} correspond aux ajustements de l'ATC non ferme comme déterminés par le *fournisseur de services de transport* et spécifiés dans l'ATCID.

C. Mesures

M1. Chaque *fournisseur de services de transport* doit fournir son ATCID en application qui contient les informations décrites à l'exigence E1 pour démontrer sa conformité à l'exigence E1. (E1)

M2. Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les pièces justificatives incluant le modèle utilisé pour calculer les TTC ainsi que toute autre pièce justificative (comme les *caractéristiques assignées d'une installation* fournies par les propriétaires des installations, la documentation écrite, les registres et les données) pour montrer que les exigences de modélisation définies à l'exigence E2 ont été respectées. (E2)

M3. Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les pièces justificatives, incluant les indisponibilités programmées, les ajouts et retraits des installations, (comme la documentation écrite, les registres et les données) attestant que les données décrites aux l'exigences E3 et E4, ont été incluses dans la détermination des TTC comme spécifié dans l'ATCID. (E3)

M4. Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les contingences utilisées pour déterminer les TTC et l'ATCID comme pièces justificatives pour montrer que les contingences décrites dans l'ATCID ont été incluses dans la détermination des TTC. (E4)

M5. Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les copies des contrats qui contiennent des exigences pouvant affecter les TTC et les valeurs des TTC pour montrer que les affectations contractuelles des TTC ont été respectées comme requis à l'exigence E4.2. (E4)

- M6.** Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les pièces justificatives (comme les copies des ententes de coordination, les réservations, les *transactions d'échange* ou d'autres documents) pour montrer que l'*échange programmé* a été estimé à partir des réservations fermes, que la modélisation de l'*échange programmé* était basée sur les règles décrites à l'exigence E4.3 et que l'échange programmé estimé a été inclus dans la détermination des TTC. (E4)
- M7.** Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les pièces justificatives (comme les registres et les données, et les copies datées des demandes du *fournisseur de services de transport* pour établir les TTC à intervalles spécifiques) que les TTC ont été établis au moins une fois au cours de la semaine civile précédant la période spécifiée pour les TTC utilisés dans les calculs d'ATC horaires et quotidiens, au moins une fois par mois civil pour les TTC utilisés dans les calculs d'ATC mensuels, et dans les 24 heures suivant l'indisponibilité inattendue d'une *installation* de transport de 500 kV ou plus ou d'un autotransformateur avec un côté basse tension de 200 kV ou plus pour les TTC en vigueur pendant la durée prévue de l'indisponibilité, à condition que la durée estimée d'une telle indisponibilité soit supérieure ou égale à 24 heures, conformément aux spécifications de l'exigence E5. (E5)
- M8.** Chaque *exploitant de réseau de transport* doit fournir les pièces justificatives (comme les documents écrits) que les TTC ont été calculés en utilisant le processus décrit à l'exigence E6. (E6)
- M9.** Chaque *exploitant de réseau de transport* doit avoir les pièces justificatives, incluant une copie des dernières valeurs des TTC calculées ainsi qu'une copie datée d'avis courriels, ou toute autre pièce justificative équivalente pour montrer qu'il a transmis à son *fournisseur de services de transport* les valeurs de TTC les plus récentes en conformité avec l'exigence E7. (E7)
- M10.** Le *fournisseur de services de transport* doit démontrer sa conformité à l'exigence E8 en recalculant l'ETC ferme pour n'importe quelle période de temps comme décrit à l'exigence E2 de la norme MOD-001 en utilisant l'algorithme défini à l'exigence E8 et fournir les données utilisées pour le calculer pour la période de temps désignée. Les données utilisées doivent respecter les exigences spécifiées dans la norme MOD-028-1 et dans l'ATCID. Pour tenir compte des différences qui peuvent survenir lors d'un nouveau calcul de la valeur (selon un processus automatisé, manuel ou mixte), n'importe quelle valeur recalculée à l'intérieur de $\pm 15\%$ ou 15 MW, selon la plus élevée, de la valeur originalement calculée est la pièce justificative que le *fournisseur de services de transport* a utilisé l'algorithme de l'exigence E8 pour calculer son ETC ferme. (E8)
- M11.** Pour démontrer sa conformité à l'exigence E9, le *fournisseur de service de transport* recalcule l'ETC non ferme pour n'importe quelle période de temps comme décrit à l'exigence E2 de la norme MOD-001 en utilisant l'algorithme défini en E9 et fournit les données utilisées pour ce calcul. Les données utilisées doivent respecter les exigences de la norme MOD-028-1 et l'ATCID. Pour tenir compte des différences qui peuvent survenir lors d'un nouveau calcul de la valeur (selon un processus automatisé, manuel ou mixte), n'importe quelle valeur recalculée à l'intérieur de $\pm 15\%$ ou 15 MW, selon la plus élevée, de la valeur originalement calculée est la pièce justificative que le *fournisseur de services de transport* a utilisé l'algorithme de l'exigence E9 pour calculer son ETC non ferme. (E9)

M12. Chaque *fournisseur de services de transport* doit produire la documentation à l'appui des processus utilisés pour mettre en œuvre l'algorithme qui calcule les ATC fermes, comme requis à l'exigence E10. Une telle documentation doit montrer que seules les variables permises à l'exigence E10 ont été utilisées pour calculer les ATC fermes, et que les processus utilisent les valeurs actuelles pour les variables comme déterminé dans les exigences ou les définitions. Noter que n'importe quelle variable peut être légitimement nulle si la valeur n'est pas applicable ou calculée afin d'être zéro (comme dans le cas des écoulements inverses, de la TRM, de la CBM, etc.). La documentation à l'appui peut être fournie dans la forme et le format comme conservé par le *fournisseur de services de transport*. (E10)

M13. Chaque *fournisseur de services de transport* doit produire la documentation à l'appui des processus utilisés pour mettre en œuvre l'algorithme servant à calculer les ATC non fermes, comme requis à l'exigence E11. Une telle documentation doit montrer que seules les variables permises à l'exigence E11 ont été utilisées pour calculer les ATC non fermes, et que les processus utilisent les valeurs actuelles pour les variables comme déterminé dans les exigences ou les définitions. Noter que n'importe quelle variable peut être légitimement nulle si la valeur n'est pas applicable ou calculée afin d'être zéro (comme dans le cas des écoulements inverses, de la TRM, de la CBM, etc.). La documentation à l'appui peut être fournie dans la forme et le format comme conservé par le *fournisseur de services de transport*. (E11)

D. Conformité

1. Processus de surveillance de la conformité

1.1. Responsabilité de la surveillance de l'application des normes

Entité régionale

1.2. Période de surveillance de la conformité et délai de retour en conformité

Sans objet

1.3. Conservation des données

L'*exploitant de réseau de transport* et le *fournisseur de services de transport* doivent conserver les données ou les pièces justificatives montrant la conformité identifiées ci-dessous, à moins que le *responsable de la surveillance de l'application des normes* lui ordonne de conserver des pièces justificatives spécifiques pour une plus longue période, dans le cadre d'une enquête :

- Le *fournisseur de services de transport* doit conserver son ATCID en application, en vigueur et n'importe quelles versions antérieures qui ont été en vigueur pour montrer sa conformité à l'exigence E1 depuis le dernier audit de conformité ;
- L'*exploitant de réseau de transport* doit avoir son dernier modèle utilisé pour calculer les TTC et les pièces justificatives de la version antérieure pour montrer sa conformité à l'exigence E2 ;
- l'*exploitant de réseau de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité à l'exigence E3 pendant 12 mois ou jusqu'à ce que le modèle utilisé pour calculer les TTC soit mis à jour, selon la plus longue des deux ;
- l'*exploitant de réseau de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité aux exigences E4, E5, E6 et E7 pour les 12 derniers mois ;

- le *fournisseur de services de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité relative au calcul des valeurs horaires requises aux exigences E8 et E9 pour les 14 derniers jours, les pièces justificatives pour montrer sa conformité relative au calcul des valeurs quotidiennes requises aux exigences E8 et E9 pour les 30 derniers jours et les pièces justificatives pour montrer sa conformité relative au calcul des valeurs mensuelles requises aux E8 et E9 pour les 60 derniers jours ;
- Le *fournisseur de services de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité aux exigences E10 et E11 pour les 12 derniers mois ;
- Si un *fournisseur de services de transport* ou un *exploitant de réseau de transport* est jugé non conforme, il doit conserver l'information relative à la non-conformité jusqu'à ce qu'il soit de nouveau jugé conforme ;
- le *responsable de la surveillance de l'application des normes* doit conserver les dossiers du dernier audit et tous les dossiers d'audit de conformité demandés et soumis subséquemment.

1.4. Processus de surveillance et de mise en application des normes

On peut faire appel aux processus suivant :

- Audits de conformité
- Déclarations sur la conformité
- Contrôles ponctuels
- Enquêtes sur les non-conformités
- Déclaration volontaire
- Plaintes

1.5. Autres informations sur la conformité

Aucune

2. Niveaux de gravités des non-conformité (VSL)

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
E1.	<p>Le fournisseur de services de transport a un ATCID, mais il manque l'une des exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ E1.1 ▪ E1.2 ▪ E1.3 ▪ E1.4 ▪ E1.5 (n'importe quelles de ses sous-exigences) 	<p>Le fournisseur de services de transport a un ATCID, mais il manque deux des exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ E1.1 ▪ E1.2 ▪ E1.3 ▪ E1.4 ▪ E1.5 (n'importe quelles de ses sous-exigences) 	<p>Le fournisseur de services de transport a un ATCID, mais il manque trois des exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ E1.1 ▪ E1.2 ▪ E1.3 ▪ E1.4 ▪ E1.5 (n'importe quelles de ses sous-exigences) 	<p>Le fournisseur de services de transport a un ATCID, mais il manque plus de trois des exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ E1.1 ▪ E1.2 ▪ E1.3 ▪ E1.4 ▪ E1.5 (n'importe quelles de ses sous-exigences)
E2.	<p>L'exploitant de réseau de transport a utilisé une à dix caractéristiques assignées d'une installation différentes de celles spécifiées par un propriétaire de réseau de transport ou par un propriétaire d'installation de production dans son modèle de transport.</p>	<p>L'exploitant de réseau de transport a utilisé onze à vingt caractéristiques assignées d'une installation différentes de celles spécifiées par un propriétaire de réseau de transport ou par un propriétaire d'installation de production dans son modèle de transport.</p>	<p>Une ou deux des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport a utilisé vingt et une à trente caractéristiques assignées d'une installation différentes de celles spécifiées par un propriétaire de réseau de transport ou par un propriétaire d'installation de production dans son modèle de transport ; ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas utilisé un modèle de transport qui inclut les données de modélisation et la topologie (ou une représentation équivalente) d'une zone de fiabilité adjacente. 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport a utilisé plus de trente caractéristiques assignées d'une installations différentes de celles spécifiées par un propriétaire de réseau de transport ou par un propriétaire d'installation de production dans son modèle de transport ; ▪ Le modèle de transport de l'exploitant de réseau de transport inclut une représentation équivalente d'installations non radiales à une tension supérieure à 161 kV de sa propre zone de fiabilité ;

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas utilisé un modèle de transport qui inclut les données de modélisation et la topologie (ou une représentation équivalente) de deux ou plusieurs zones de fiabilité adjacentes.
E3.	L'exploitant de réseau de transport n'a pas inclus dans le processus des TTC, une à dix indisponibilités de production et de transport anticipés, les ajouts ou les retraits comme spécifié dans l'ATCID.	L'exploitant de réseau de transport n'a pas inclus dans le processus des TTC, onze à vingt-cinq indisponibilités de production et de transport anticipés, les ajouts ou les retraits comme spécifié dans l'ATCID.	L'exploitant de réseau de transport n'a pas inclus dans le processus des TTC, vingt-six à cinquante indisponibilités de production et de transport anticipés, les ajouts ou les retraits comme spécifié dans l'ATCID.	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'exploitant de réseau de transport n'a pas inclus dans le processus des TTC, plus de 50 indisponibilités de production et de transport anticipés, les ajouts ou les retraits comme spécifié dans l'ATCID ; ▪ l'exploitant de réseau de transport n'a pas inclus la prévision de charges ou l'engagement des groupes dans ses calculs de TTC comme décrit à l'exigence E3.
E4.	L'exploitant de réseau de transport n'a pas modélisé les réservations de sources ou de destination comme décrit à l'exigence E5.3 pour plus de zéro réservation, mais moins de 5 % de toutes les	L'exploitant de réseau de transport n'a pas modélisé les réservations de sources ou de destination comme décrit à l'exigence E5.3 pour plus de 5 % mais moins de 10 % de toutes les réservations ; ou 2 réservations,	L'exploitant de réseau de transport n'a pas modélisé les réservations de sources ou de destination comme décrit à l'exigence E5.3 pour plus de 10 % mais moins de 15 % de toutes les réservations ; ou 3 réservations, (soit la plus élevée de ces valeurs).	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas inclus, dans les calculs de TTC les contingences respectant les critères décrits dans l'ATCID ;

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
	réservations ; ou 1 réservation, (soit la plus élevée de ces valeurs).	(soit la plus élevée de ces valeurs).		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>L'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas respecté les affectations contractuelles des TTC ; ▪ <i>l'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas modélisé les sources ou la destination comme décrit à l'exigence E4.3 pour plus de 15 % de toutes les réservations ou plus de 3 (soit la plus élevée de ces valeurs) ; ▪ <i>l'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas utilisé les réservations fermes pour estimer les échanges ou ne s'est pas servi de cette estimation dans les calculs de TTC comme décrit à l'exigence E4.3.
E5.	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>L'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens à l'intérieur de 7 jours civils mais il a établi ces valeurs à l'intérieur de 10 jours civils ; 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>L'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens à l'intérieur de 10 jours civils mais il a établi ces valeurs à l'intérieur de 13 jours civils ; 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>L'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens à l'intérieur de 13 jours civils mais il a établi ces valeurs à l'intérieur de 16 jours civils ; 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>L'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs d'ATC horaires ou quotidiens dans les 16 jours civils ; ▪ <i>L'exploitant de réseau de transport</i> n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs d'ATC mensuels durant plus quatre mois civils consécutifs ;

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs des ATC mensuels durant un mois civil, mais il a établi ces valeurs à l'intérieur du mois civil suivant. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs des ATC mensuels durant deux mois civil consécutifs, mais il a établi ces valeurs à l'intérieur du troisième mois civil suivant. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs des ATC mensuels durant trois mois civil consécutifs, mais il a établi ces valeurs à l'intérieur du quatrième mois civil suivant. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC dans les 24 heures après un des déclencheurs définis à l'exigence E5.3.
E6.	Sans objet	Sans objet	Sans objet	L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC selon le processus spécifié à l'exigence E6.
E7.	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport a fourni à son fournisseur de services de transport ses TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens plus d'un jour civil après leur détermination, mais pas plus de deux jours civils après leur détermination ; 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport a fourni à son fournisseur de services de transport ses TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens plus de deux jours civils après leur détermination, mais pas plus de trois jours civils après leur détermination ; 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport a fourni à son fournisseur de services de transport ses TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens plus de trois jours civils après leur détermination, mais pas plus de quatre jours civils après leur détermination ; 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport a fourni à son fournisseur de services de transport ses TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens plus de quatre jours civils après leur détermination ; ▪ l'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de services de transport les TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens ;

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de services de transport les TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC mensuels plus de 7 jours civils après leur détermination, mais pas plus de 14 jours civils après leur détermination. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de services de transport les TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC mensuels plus de 14 jours civils après leur détermination, mais pas plus de 21 jours civils après leur détermination. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de services de transport les TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC mensuels plus de 21 jours civils après leur détermination, mais pas plus de 28 jours civils après leur détermination. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ l'exploitant de réseau de transport a fourni à son fournisseur de services de transport les TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC mensuels plus de 28 jours civils après leur détermination ; ▪ l'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de services de transport les TTC relatifs à ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC mensuels.
E8.	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de services de transport a calculé des ETC fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M10 pour la même période, et cette différence en valeur absolue est plus de 15 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 15 MW, selon la plus élevée des valeurs, mais moins de 25 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 25 MW, selon la plus élevée des valeurs.</p>	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de services de transport a calculé des ETC fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M10 pour la même période, et cette différence en valeur absolue est plus de 25 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 25 MW, selon la plus élevée des valeurs, mais moins de 35 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 35 MW, selon la plus élevée des valeurs.</p>	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de services de transport a calculé des ETC fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M10 pour la même période, et cette différence en valeur absolue est plus de 35 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 35 MW, selon la plus élevée des valeurs, mais moins de 45 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 45 MW, selon la plus élevée des valeurs.</p>	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de services de transport a calculé des ETC fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M10 pour la même période, et cette différence est plus de 45 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 45 MW, selon la plus élevée des valeurs.</p>

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
E9.	Pour une période donnée, le <i>fournisseur de services de transport</i> a calculé des ETC non-fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M11 pour la même période, et cette différence en valeur absolue est plus de 15 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 15 MW, selon la plus élevée des valeurs, mais moins de 25 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 25 MW, selon la plus élevée des valeurs.	Pour une période donnée, le <i>fournisseur de services de transport</i> a calculé des ETC non-fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M11 pour la même période, et cette différence en valeur absolue est plus de 25 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 25 MW, selon la plus élevée des valeurs, mais moins de 35 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 35 MW, selon la plus élevée des valeurs.	Pour une période donnée, le <i>fournisseur de services de transport</i> a calculé des ETC non-fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M11 pour la même période, et cette différence en valeur absolue est plus de 35 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 35 MW, selon la plus élevée des valeurs, mais moins de 45 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 45 MW, selon la plus élevée des valeurs.	Pour une période donnée, le <i>fournisseur de services de transport</i> a calculé des ETC non-fermes dont la valeur absolue diffère de celle calculée selon la mesure M10 pour la même période, et cette différence est plus de 45 % de la valeur calculée selon la mesure ou à 45 MW, selon la plus élevée des valeurs.
E10.	Le <i>fournisseur de services de transport</i> n'a pas utilisé tous les éléments définis à l'exigence E10, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour déterminer les ATC fermes pour plus de zéro <i>chemins ATC</i> , mais moins de 5 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 1 <i>chemin ATC</i> (selon la plus élevée des deux valeurs).	Le <i>fournisseur de services de transport</i> n'a pas utilisé tous les éléments définis à l'exigence E10, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour déterminer les ATC fermes pour plus de 5 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 1 <i>chemin ATC</i> (selon la plus élevée des deux valeurs), mais moins de 10 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 2 <i>chemins ATC</i> (selon la plus élevée des valeurs).	Le <i>fournisseur de services de transport</i> n'a pas utilisé tous les éléments définis à l'exigence E10, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour déterminer les ATC fermes pour plus de 10 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 2 <i>chemins ATC</i> (selon la plus élevée des deux valeurs), mais moins de 15 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 3 <i>chemins ATC</i> (selon la plus élevée des valeurs).	Le <i>fournisseur de service de transport</i> n'a pas utilisé tous les éléments définis en E10, ou a utilisé des éléments supplémentaires pour déterminer les ATC fermes pour plus de 15 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 3 <i>chemins ATC</i> (selon la plus élevée des valeurs).

Exigence#	Faible	Modéré	Élevé	Critique
E11.	Le fournisseur de services de transport n'a pas utilisé tous les éléments définis à l'exigence E11, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour déterminer les ATC non-fermes pour plus de zéro chemins ATC, mais moins de 5 % de tous les chemins ATC ou de 1 chemin ATC (selon la plus élevée des deux valeurs).	Le fournisseur de services de transport n'a pas utilisé tous les éléments définis à l'exigence E11, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour déterminer les ATC non-fermes pour plus de 5 % de tous les chemins ATC ou de 1 chemin ATC (selon la plus élevée des deux valeurs), mais moins de 10 % de tous les chemins ATC ou de 2 chemins ATC (selon la plus élevée des valeurs).	Le fournisseur de services de transport n'a pas utilisé tous les éléments définis à l'exigence E11, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour déterminer les ATC non-fermes pour plus de 10 % de tous les chemins ATC ou de 2 chemins ATC (selon la plus élevée des deux valeurs), mais moins de 15 % de tous les chemins ATC ou de 3 chemins ATC (selon la plus élevée des valeurs).	Le fournisseur de service de transport n'a pas utilisé tous les éléments définis en E11, ou a utilisé des éléments supplémentaires pour déterminer les ATC non-fermes pour plus 15 % de tous les chemins ATC ou de 3 chemins ATC (selon la plus élevée des valeurs).

Cette annexe établit les dispositions particulières d'application de la norme au Québec. Les dispositions de la norme et de son annexe doivent obligatoirement être lues conjointement pour fins de compréhension et d'interprétation. En cas de divergence entre la norme et l'annexe, l'annexe aura préséance.

A. Introduction

- 1. Titre :** Méthodologie selon les échanges entre zones
- 2. Numéro :** MOD-028-1
- 3. Objet :** Aucune disposition particulière
- 4. Applicabilité :** Aucune disposition particulière
- 5. Date d'entrée en vigueur :**
 - 5.1.** Adoption de la norme par la Régie de l'énergie : le xx mois 201x
 - 5.2.** Adoption de l'annexe par la Régie de l'énergie : le xx mois 201x
 - 5.3.** Date d'entrée en vigueur de la norme et de l'annexe au Québec : le xx mois 201x
- 6. Champ d'application :** Aucune disposition particulière

B. Exigences

Aucune disposition particulière

C. Mesures

Aucune disposition particulière

D. Conformité

- 1. Processus de surveillance de la conformité**
 - 1.1. Responsable de la surveillance de l'application des normes**

La Régie de l'énergie est responsable, au Québec, de la surveillance de l'application de la norme de fiabilité et de son annexe qu'elle adopte.
 - 1.2. Période de surveillance de la conformité et délai de retour en conformité**

Aucune disposition particulière
 - 1.3. Conservation des données**

Aucune disposition particulière
 - 1.4. Processus de surveillance et de mise en application des normes**

Aucune disposition particulière
 - 1.5. Autres informations sur la conformité**

Aucune disposition particulière
- 2. Niveaux de gravités des non-conformité (VSL)**

Aucune disposition particulière

Historique des versions de l'annexe

Version	Date	Intervention	Suivi des modifications
0	Xx mois 201x	Date d'entrée en vigueur	Nouvelle