
Projet QC-2015-01

Norme MOD-028-2 - Méthodologie selon les échanges entre zones

1. ÉVALUATION DE LA PERTINENCE

La norme MOD-028-2 a pour objectif d'améliorer la cohérence et la fiabilité des calculs de la capacité de transfert disponible (ATC) et de la capacité de transfert totale (TTC) effectués par les fournisseurs de service de transport et les exploitants de réseau de transport selon la méthodologie des échanges entre zones.

La version précédente de la norme (MOD-028-1) devait être clarifiée en ce qui a trait au calendrier et à la fréquence des calculs de la TTC nécessaires pour les calculs de l'ATC et servant à appuyer l'analyse et l'exploitation du réseau.

Cette norme s'inscrit dans le cadre de la norme MOD-001 qui demande à l'exploitant de réseau de transport d'opter pour l'une des trois méthodologies de calcul suivantes :

- Méthodologie selon les échanges entre zones – norme MOD-028 ;
- Méthodologie du trajet de réseau nominal – norme MOD-029 ;
- Méthodologie des interfaces de transit – norme MOD-030.

2. PRÉREQUIS À L'ADOPTION

Aucun

3. MODIFICATIONS À D'AUTRES NORMES OU AUX DÉFINITIONS DU GLOSSAIRE

3.1. Normes ou exigences à retirer lors de l'entrée en vigueur :

Aucune

3.2. Nouvelles définitions à ajouter au glossaire :

Aucune

3.3. Définitions du glossaire à modifier :

Aucune

3.4. Définitions à retirer du glossaire :

Aucune

4. APPLICABILITÉ

Cette norme s'applique aux exploitants de réseau de transport et aux fournisseurs de service de transport qui utilisent la méthodologie selon les échanges entre zones pour calculer le TTC et l'ATC des chemins ATC.

Exigences	Fonctions visées	
	Exploitant de réseau de transport (TOP)	Fournisseur de service de transport (TSP)
MOD-028-2	x	x
E1	x	x
E2	x	
E3	x	
E4	x	
E5	x	
E6	x	
E7	x	
E8		x
E9		x
E10		x
E11		x

5. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LE QUÉBEC

Aucune

6. DATES D'ENTRÉE EN VIGUEUR PROPOSÉES

Aux États-Unis, la date d'entrée en vigueur de la norme MOD-028-2 était le 1^{er} octobre 2013.

Dans un scénario de rattrapage des versions en vigueur aux États-Unis et dans les provinces voisines, le Coordonnateur de la fiabilité propose une entrée en vigueur rapide de cette norme au Québec.

Norme	Date d'entrée en vigueur aux États-Unis	Date d'entrée en vigueur proposée au Québec	Justification
MOD-028-2	1 ^{er} octobre 2013	Le premier jour du premier trimestre civil à survenir un mois après l'adoption de la norme par la Régie de l'énergie.	Uniformisation des pratiques avec les autres juridictions.

7. ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE L'IMPACT

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

Note : L'impact est nul lorsque l'entité choisit une autre méthodologie que la méthodologie selon les échanges entre zones – norme MOD-028.

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.
Élevé :	Changement qui nécessite de prévoir et d'allouer des ressources matérielles, humaines ou financières importantes pour planifier et réaliser l'implantation, le maintien ou le suivi de la conformité à la norme proposée.

8. ÉVALUATION FINALE DE L'IMPACT

Section à compléter à la réception des formulaires d'évaluation de l'impact et à la conclusion du processus de consultation préalable au dépôt des normes à la Régie de l'énergie.

A. Introduction

1. **Titre : Méthodologie selon les échanges entre zones**
2. **Numéro :** MOD-028-2
3. **Objet :** Améliorer la cohérence et la fiabilité en ce qui concerne la mise au point et la documentation des calculs de *capacité de transfert*, pour usage à court terme, effectué par les entités faisant appel à 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 service 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 :** Dans les territoires où une approbation réglementaire est nécessaire, cette norme entrera en vigueur le premier jour civil du premier trimestre civil après l'approbation réglementaire pertinente. Dans les territoires où une telle approbation réglementaire n'est pas nécessaire, cette norme entrera en vigueur le premier jour civil du premier trimestre civil après l'approbation de la norme par le conseil d'administration de la NERC.

B. Exigences

- E1. Chaque *fournisseur de service 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 de temps : planification de l'exploitation*]
 - E1.1. L'information décrivant comment la méthodologie choisie a été mise en œuvre, avec suffisamment de détails, de sorte qu'avec la même information utilisée par l'*exploitant de réseau de transport*, 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 pour 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 champ *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 service 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 de temps : 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 du *coordonnateur de la fiabilité* immédiatement adjacentes et celles au-delà ;
 - 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 service 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 service de transport* adjacents et tout autre *fournisseur de service de transport* avec lequel des ententes de coordination ont été conclues : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon de temps : planification de l'exploitation*]
 - E3.1.** Pour les TTC, utilisez les paramètres suivants (ainsi que toutes autres valeurs et paramètres additionnels comme spécifié 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 horaires ou quotidiennes de charge dans les TTC utilisés pour le calcul des ATC du jour même et du jour suivant ;
 - E3.1.3.** Les prévisions quotidiennes de charge pour les TTC utilisés pour le calcul des ATC des jours 2 à 31.
 - E3.1.4.** Les prévisions mensuelles de charge pour les TTC utilisés dans le calcul des ATC des mois 2 à 13 TTCs ;
 - E3.1.5.** L'engagement des groupes et la *consigne de répartition*, pour inclure toutes les ressources en réseau désignées 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 de temps : 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 à être programmé, tel que spécifié dans l'ATCID (filtré pour réduire ou éliminer les impacts en double des transactions utilisant le *service de transport* de multiples *fournisseurs de service de transport*) pour le *fournisseur de service de transport*, tous les *fournisseurs de service de transport* adjacents, et tout autre *fournisseur de service 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 service de transport*, utilisez, 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 service de transport*, utilisez, 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 service de transport*, utilisez, comme source, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de service de transport* duquel la puissance doit provenir ;
- si la source, comme spécifié dans l'ATCID, n'a pas été identifiée dans la réservation, utilisez, comme source, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de service 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 service de transport*, utilisez, 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 service de transport*, utilisez, 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 service de transport*, utilisez, comme destination, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de service de transport* duquel la puissance doit provenir ;

- si la destination, comme spécifié dans l'ATCID, n'a pas été identifiée dans la réservation, utilisez, comme destination, le *responsable de l'équilibrage* immédiatement adjacent associé au *fournisseur de service 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 de temps : 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 de temps : 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 du *responsable de l'équilibrage* producteur et en réduisant la production et/ou en augmentant la charge à l'intérieur de la zone du *responsable de l'équilibrage* consommateur jusqu'à ce que :
 - une *limite d'exploitation du réseau* (SOL) soit atteinte sur le réseau du *fournisseur de service de transport* ; ou
 - une SOL a été atteinte sur tout autre réseau adjacent 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 l'étape 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 service 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 de réseau de transport* peut utiliser un facteur de répartition inférieur à 5 % s'il le désire.

- 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 service de transport* de telle sorte que les TTC ne dépassent pas les droits contractuels de chacun des *fournisseurs de service de transport*.
- E7.** L'*exploitant de réseau de transport* doit fournir au *fournisseur de service 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 de temps : 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 service de transport* doit utiliser l'algorithme suivant : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon de temps : 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 service 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 service de transport* 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 de *service de transport ferme* 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 tout autre (s) service (s), contrat (s) ou entente (s) non spécifié (s) ci-dessus qui utilise (ent) le *service de transport ferme*, incluant tout autre (s) ajustement (s) ferme (s) pour refléter les impacts des autres *chemins ATC* du *fournisseur de service 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 service de transport* doit utiliser l'algorithme ci-dessous : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon de temps : 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 service 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 service de transport* 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 tout autre (s) service (s), contrat (s) ou entente (s) non spécifié(s) ci-dessus qui utilise (ent) le *service de transport ferme*, incluant tout autre (s) ajustement (s) ferme (s) pour refléter les impacts des autres *chemins ATC* du *fournisseur de service 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 de temps : planification de l'exploitation*]

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

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* ;

transits inverses_F correspond aux ajustements de l'ATC ferme comme déterminés par le *fournisseur de service 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 service de transport* doit utiliser l'algorithme suivant : [*Facteur de risque de la non-conformité : faible*] [*Horizon de temps : planification de l'exploitation*]

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

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 service 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* ;

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

C. Mesures

- M1.** Chaque *fournisseur de service 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 d'installations (comme de la documentation écrite, des registres et des données) attestant que les données décrites aux 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 des copies d'ententes de coordination, de réservations, de 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 des registres et des données, et des copies datées de demandes du *fournisseur de service 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 des documents écrits) attestant 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 service de transport* les valeurs de TTC les plus récentes en conformité avec l'exigence E7. (E7)
- M10.** Le *fournisseur de service 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 les données utilisées pour le calculer pour la période de temps désignée. Les données utilisées doivent respecter les exigences spécifiées dans la norme MOD-028-2 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 attestant que le *fournisseur de service 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-028-2 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 attestant que le *fournisseur de service de transport* a utilisé l'algorithme de l'exigence E9 pour calculer son, ETC non ferme. (E9)

- M12.** Chaque *fournisseur de service 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. Notez 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 transits 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 service de transport*. (E10)
- M13.** Chaque *fournisseur de service 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. Notez 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 transits inverses, de la TRM, de la CBM, etc.). La documentation à l'appui peut être fournie dans la forme et le format conservé par le *fournisseur de service de transport*. (E11)

D. Conformité

1. Processus de surveillance de la conformité

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

Pour les entités qui ne travaillent pas pour l'*entité régionale*, l'*entité régionale* doit servir de responsable de la surveillance de l'application des normes.

Pour les entités fonctionnelles qui travaillent pour leur *entité régionale*, l'ERO ou une *entité régionale* approuvée par l'ERO et la FERC ou par une autre autorité gouvernementale pertinente doit servir de responsable de la surveillance de l'application des normes.

1.2. Conservation des données

Les périodes de conservation des pièces justificatives indiquées ci-après établissent la durée pendant laquelle une entité est tenue de conserver certaines pièces justificatives afin de démontrer sa conformité. Dans les cas où la période de conservation indiquée est plus courte que le temps écoulé depuis le dernier audit, le responsable de la surveillance de l'application des normes peut demander à l'entité de fournir d'autres pièces justificatives attestant sa conformité pendant la période complète écoulée depuis le dernier audit.

L'*exploitant de réseau de transport* et le *fournisseur de service de transport* doivent conserver les données ou les pièces justificatives attestant leur conformité tel qu'identifié ci-dessous, à moins que son responsable de la surveillance de l'application des normes lui demande de conserver certains documents plus longtemps aux fins d'une enquête :

- le *fournisseur de service de transport* doit conserver son ATCID en application et en vigueur et n'importe quelles versions antérieures de l'ATCID qui ont été en vigueur depuis le dernier audit de conformité pour montrer sa conformité à E1 ;

- *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 E2 ;
- *l'exploitant de réseau de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité à E3 pour les 12 derniers mois ou jusqu'à ce que le modèle utilisé pour calculer les TTC soit mis à jour, selon la plus longue des deux périodes ;
- *l'exploitant de réseau de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité à E4, E5, E6 et E7 pour les 12 derniers mois ;
- *le fournisseur de service de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité relative au calcul des valeurs horaires requises en E8 et E9 pour les 14 derniers jours, les pièces justificatives pour montrer sa conformité relative au calcul des valeurs quotidiennes requises en E8 et E9 pour les 30 derniers jours et les pièces justificatives pour montrer sa conformité relative au calcul des valeurs mensuelles requises en E8 et E9 pour les 60 derniers jours ;
- *le fournisseur de service de transport* doit conserver les pièces justificatives pour montrer sa conformité à E10 et E11 pour les 12 derniers mois ;
- si un *fournisseur de service 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.

1.3. Processus de surveillance et de mise en application de la conformité

Les processus suivants peuvent être utilisés :

- audits de conformité
- déclarations sur la conformité
- contrôle ponctuel
- enquêtes de conformité
- déclaration volontaire
- plaintes

1.4. Autres informations sur la conformité

Aucune

2. Niveaux de gravité de la non-conformité

E #	VSL Faible	VSL Modéré	VSL Élevé	VSL Critique
E1.	<p>Le fournisseur de service 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 lesquelles de ses sous-exigences) 	<p>Le fournisseur de service 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 lesquelles de ses sous-exigences) 	<p>Le fournisseur de service 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 lesquelles de ses sous-exigences) 	<p>Le fournisseur de service 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 lesquelles 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 d'installation 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 d'installation 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 d'installation 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 installation différentes de celles spécifiées par un propriétaire d'installation 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 ; • L'exploitant de réseau de transport n'a pas utilisé un

E #	VSL Faible	VSL Modéré	VSL Élevé	VSL Critique
				modèle de <i>transport</i> qui inclut les données de modélisation et la topologie (ou une représentation équivalente) de deux ou plusieurs <i>zones de fiabilité</i> adjacentes.
E3.	L' <i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas inclus, dans le processus des TTC, d'une à dix indisponibilités, ajouts ou retraits anticipés de <i>transport</i> ou de production, comme spécifié dans l'ATCID.	L' <i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas inclus, dans le processus des TTC, de onze à vingt-cinq indisponibilités, ajouts ou retraits anticipés de <i>transport</i> ou de production, comme spécifié dans l'ATCID.	L' <i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas inclus, dans le processus des TTC, de vingt-six à cinquante indisponibilités, ajouts ou retraits anticipés de <i>transport</i> ou de production, comme spécifié dans l'ATCID.	Une ou plusieurs des situations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • L'<i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas inclus, dans le processus des TTC, plus de cinquante indisponibilités, ajouts ou retraits anticipés de <i>transport</i> ou de production, comme spécifié dans l'ATCID ; • L'<i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas inclus la prévision de <i>charges</i> ou l'engagement des groupes dans son calcul des TTC comme décrit en E3.
E4.	L' <i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas modélisé les sources ou les destinations des réservations comme décrit en E4.3 pour plus de zéro réservation, mais pour au plus 5 % de toutes les réservations ; ou 1 réservation, selon la plus élevée des deux.	L' <i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas modélisé les sources ou les destinations des réservations comme décrit en E4.3 pour plus de 5 %, mais pour au plus 10 % de toutes les réservations ; ou 2 réservations, selon la plus élevée des deux.	L' <i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas modélisé les sources ou les destinations des réservations comme décrit en E4.3 pour plus de 10 %, mais pour au plus 15 % de toutes les réservations ; ou 3 réservations, selon la plus élevée des deux.	Une ou plusieurs des situations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • L'<i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas inclus, dans le calcul des TTC les contingences qui satisfaits aux critères décrits dans l'ATCID ; • L'<i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas respecté les affectations contractuelles des TTC ; • L'<i>exploitant de réseau de transport</i> n'a pas modélisé les

E #	VSL Faible	VSL Modéré	VSL Élevé	VSL Critique
				<p>sources ou les destinations des réservations comme décrit en E4.3 pour plus de 15 % de toutes les réservations ou plus de 3 (soit la plus élevée de ces valeurs) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'exploitant de réseau de transport n'a pas utilisé les réservations fermes pour estimer les échanges ou n'a pas utilisé cette estimation dans le calcul des TTC comme décrit en E4.3.
E5.	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <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 horaires ou quotidiens à l'intérieur de 7 jours civils, mais il a établi les valeurs à l'intérieur de 10 jours civils ; • 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. 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <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 horaires ou quotidiens à l'intérieur de 10 jours civils, mais il a établi les valeurs à l'intérieur de 13 jours civils ; • 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. 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <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 horaires ou quotidiens à l'intérieur de 13 jours civils, mais il a établi les valeurs à l'intérieur de 16 jours civils ; • 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. 	<p>Une ou plusieurs des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs d'ATC horaires ou quotidiens à l'intérieur de 16 jours civils ; • L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC pour utilisation dans les calculs d'ATC mensuels durant plus quatre mois civils consécutifs ou plus ; • L'exploitant de réseau de transport n'a pas établi les TTC dans les 24 heures suivant un des déclencheurs définis en E5.3.
E6.	Sans objet	Sans objet	Sans objet	L'exploitant de réseau de transport n'a pas calculé les TTC selon le processus spécifié en E6.

E #	VSL Faible	VSL Modéré	VSL Élevé	VSL Critique
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 service de transport les TTC de 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 ; • L'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de service de transport les TTC de 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. 	<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 service de transport les TTC de 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 ; • L'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de service de transport les TTC de 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. 	<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 service de transport les TTC de 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 ; • L'exploitant de réseau de transport n'a pas fourni à son fournisseur de service de transport les TTC de 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. 	<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 service de transport les TTC de 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 service de transport les TTC de ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC horaires ou quotidiens ; • L'exploitant de réseau de transport a fourni à son fournisseur de service de transport les TTC de 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 service de transport les TTC de ses chemins ATC utilisés dans les calculs des ATC mensuels.
E8.	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de service de transport a calculé un ETC ferme dont la valeur absolue diffère de celle</p>	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de service de transport a calculé un ETC ferme dont la valeur absolue diffère de celle</p>	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de service de transport a calculé un ETC ferme dont la valeur absolue diffère de celle</p>	<p>Pour une période donnée, le fournisseur de service de transport a calculé un ETC ferme dont la valeur absolue diffère de celle</p>

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

E #	VSL Faible	VSL Modéré	VSL Élevé	VSL Critique
E11.	Le <i>fournisseur de service de transport</i> n'a pas utilisé tous les éléments définis en E11 lors de la détermination des ATC non fermes, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour plus de zéro <i>chemins ATC</i> , mais au plus 5 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou 1 <i>chemin ATC</i> (selon la plus élevée des deux valeurs).	Le <i>fournisseur de service de transport</i> n'a pas utilisé tous les éléments définis en E11 lors de la détermination des ATC non fermes, ou a utilisé des éléments supplémentaires, 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 au plus 10 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou 2 <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 E11 lors de la détermination des ATC non fermes, ou a utilisé des éléments supplémentaires, 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 au plus 15 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou 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 E11 lors de la détermination des ATC non fermes, ou a utilisé des éléments supplémentaires, pour plus de 15 % de tous les <i>chemins ATC</i> ou de 3 <i>chemins ATC</i> (selon la plus élevée des valeurs).

Historique des versions

Version	Date	Intervention	Suivi des modifications
1	26 août 2008	Adoption par le conseil d'administration	
1	24 juillet 2013	Niveaux de gravité de la non-conformité mis à jour basés sur l'approbation du 24 juin 2013.	
2	9 février 2012	Adoption par le conseil d'administration	
2	24 juillet 2013	Ordonnance de la FERC émise le 18 juillet 2013 approuvant MOD-028-2.	

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-028-2
- 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 : xx mois 201x
 - 5.2.** Adoption de l'annexe par la Régie de l'énergie : xx mois 201x
 - 5.3.** Date d'entrée en vigueur de la norme et de l'annexe au Québec : xx mois 201x

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. Conservation des données

Aucune disposition particulière

1.3. Processus de surveillance et de mise en application de la conformité

Aucune disposition particulière

1.4. Autres informations sur la conformité

Aucune disposition particulière

2. Niveaux de gravité de la non-conformité

Aucune disposition particulière

Historique des révisions

Version	Date	Intervention	Suivi des modifications
0	xx mois 201x	Nouvelle annexe	Nouvelle

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-028-2
- 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 : xx mois 201x
 - 5.2.** Adoption de l'annexe par la Régie de l'énergie : xx mois 201x
 - 5.3.** Date d'entrée en vigueur de la norme et de l'annexe au Québec : xx mois 201x

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. Conservation des données

Aucune disposition particulière

1.3. Processus de surveillance et de mise en application de la conformité

Aucune disposition particulière

1.4. Autres informations sur la conformité

Aucune disposition particulière

2. Niveaux de gravité de la non-conformité

Aucune disposition particulière

Historique des révisions

Version	Date	Intervention	Suivi des modifications
0	xx mois 201x	Nouvelle annexe	Nouvelle