

Complément d'information relatif à l'attestation annuelle 2025 sur l'application des *Normes de conduite de transport*

– suivi de la lettre du 20 mai 2026 de la Régie

1. Contexte

1 Le Transporteur prend acte de la correspondance ([A-0009](#)) de la Régie du 20 mai 2026
2 relative à l'examen de son rapport annuel 2024, notamment en ce qui concerne l'attestation
3 du respect des *Normes de conduite de transport* (les « Normes »).

4 Le Transporteur souligne que le cadre d'attestation du respect des Normes, incluant les
5 règles et procédures d'audit mises en œuvre par l'unité Conformité d'entreprise, a été
6 présenté conformément à la décision [D-2023-036](#) et a fait l'objet d'un examen par un expert
7 indépendant. Les rapports annuels 2024 et 2025 ont été déposés conformément aux
8 demandes de la Régie et effectués conformément aux règles et procédures d'audit.

9 Les précisions apportées dans la présente lettre visent à répondre aux questions de la
10 Régie.

11 Dans sa lettre du 20 mai 2026, la Régie soulève certaines préoccupations quant à la
12 description des mesures associées aux exigences prévues au chapitre 7 des Normes.

13 La Régie indique notamment « Le Transporteur ne réfère à aucun article du chapitre 7 des
14 NC traitant de ces principes dans la description des Règles et procédures déployées au
15 sein de l'entreprise par l'unité Conformité d'entreprise pour le respect des NC ».

16 Dans la section 2 de l'annexe A présentée à la pièce [B-0009](#) du rapport annuel 2024,
17 *Mesures pour le respect des exigences contenues aux Normes*, les numéros des articles
18 visés n'ont pas été inscrits puisque la section référait plutôt aux principes qu'aux articles.
19 Cette section couvre aussi les articles 7.7, 7.8, 7.9, 7.10 et 7.11 du chapitre 7. Il en va de
20 même des explications contenues aux sections 3.1 à 3.4 comme en fait foi notamment
21 l'utilisation du terme « utilisateurs du réseau » bien que les numéros des articles aient été
22 cités.

23 Les autres validations effectuées, telles qu'indiquées à la section 3.5, visent notamment les
24 articles 7.4 à 7.6.

25 Plus spécifiquement, l'attestation de la conformité du chapitre 7 est établie à la suite des
26 contrôles suivants :

- 27 • La mise en place de contrôles d'accès informatiques et physiques ;
- 28 • La transmission de rappels annuels aux employés concernés quant à la priorisation
29 de la fiabilité du réseau ;
- 30 • Le suivi de la formation obligatoire portant sur les Normes de conduite ;
- 31 • L'obtention d'attestations formelles quant au respect des règles applicables ;
- 32 • La vérification des accès physiques et informatiques aux installations et systèmes
33 sensibles et visés par les Normes de conduite ;

- 1 • L'analyse des divulgations ou des situations d'urgence, le cas échéant.

2 Ainsi, le Transporteur confirme que l'ensemble des articles prévus au Chapitre 7 visant le
3 Coordonnateur de la fiabilité sont pris en comptes dans les règles et procédures d'audit
4 mises en œuvre par l'unité Conformité d'entreprise. Les contrôles énumérés
5 précédemment ont bien été appliqués et vérifiés aux fins des attestations 2024 et 2025 et
6 la présente lettre vient compléter l'information déjà déposée.

2. Rapport d'expert

7 Dans sa lettre du 20 mai 2026, la Régie souligne que le rapport de l'expert Deloitte se
8 concentre sur deux des 5 composantes du référentiel COSO sans en expliquer les motifs.
9 De plus, elle « *s'interroge sur les raisons pour lesquelles le risque associé au non-respect*
10 *d'une exigence des NC ne soit pas mentionné dans les Règles et procédures d'audit en*
11 *particulier dans le contexte où la composante Évaluation des risques est l'une des*
12 *composantes du COSO retenue par l'expert dans sa revue* ».

13 Le rapport de l'expert Deloitte faisait suite à la demande de la Régie contenue au
14 paragraphe 100 de la décision [D-2023-036](#) de « *déposer, dans le cadre du rapport*
15 *annuel 2024, un suivi décrivant les règles et procédures d'audit déployées par la DCE,*
16 *accompagné d'un rapport d'expert* ».

17 Parmi les 5 composantes du référentiel COSO, la première, soit « *l'environnement de*
18 *contrôle* », confirmait le bon positionnement organisationnel sans toutefois qu'il y ait de
19 mention du référentiel COSO dans le rapport précédent de l'expert Deloitte, soumis à la
20 pièce [B-0050](#) dans le cadre du dossier R-4162-2021. L'expert mandaté par la Régie,
21 l'IGOPP avait par ailleurs conclu dans son rapport¹ que :

- 22 • La Direction – Conformité et développement durable se qualifie comme un groupe
23 de la 2^e ligne de maîtrise et indépendante des équipes du Transporteur ;
24 • Il y a indépendance de la DCDD et que sa position en tant que 2^e ligne de maîtrise
25 est pertinente ;

26 Cette composante avait donc déjà été prise en compte auparavant.

27 En ce qui a trait aux composantes « *information et communication* » et « *activités de suivi* »,
28 l'expert Deloitte n'a pu se prononcer puisque :

- 29 • Pour la composante « *information et communication* » des discussions ont entouré
30 les sources des données utilisées pour la réalisation de la première attestation. Pour
31 information, les données liées à la formation et au contrôle des accès physiques et
32 informatiques proviennent des systèmes d'entreprise et sont pertinentes et de

¹ Dossier R-4162-2021, Rapport de l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques (l'IGOPP),
pièce [A-0012](#).

1 qualité. Les exigences de formation et d’affichage des différentes règles assurent
2 un bon niveau de communication interne et externe. La Régie soulignait ainsi elle-
3 même que la diffusion des procédures écrites constituait une amélioration².
4 Cependant, l’exercice d’attestation annuelle 2024 n’étant pas complété au moment
5 où Deloitte a soumis son rapport, l’expert ne pouvait pas confirmer le respect de ce
6 critère dans son rapport, mais confirmait que les sources de données envisagées
7 étaient adéquates.

- 8 • Pour le critère « *activité de suivi* », comme mentionné dans son rapport, l’expert
9 Deloitte mentionne que le programme est revu au mieux annuellement. La révision
10 annuelle vise à s’assurer que le programme est adapté à la réalité opérationnelle.
11 Il s’agit ici d’une évaluation continue effectuée par l’unité Conformité quant à
12 l’évolution des systèmes informatiques ou à d’autres éléments qui demanderaient
13 une adaptation. Quant à l’élément portant sur les déficiences relatives au contrôle
14 interne, la situation n’est jamais survenue en plus de 20 ans de suivis. Toutefois, si
15 une telle situation survenait, les moyens déjà en place en matière de conformité
16 seraient appliqués, soit d’identifier le problème, sa cause et d’élaborer un plan
17 d’action avec des livrables clairs et des délais précis pour éviter qu’une telle
18 déficience se reproduise.

19 Le Transporteur dépose à l’annexe A du présent document une lettre de l’expert Deloitte
20 au soutien de ses prétentions.

21 Le Transporteur précise de plus que l’approche retenue consiste à intégrer les risques
22 identifiés directement dans la conception des mesures de contrôle, encadrées par des
23 règles et des procédures, de manière à contribuer à leur maîtrise. Ainsi, les contrôles mis
24 en place visent explicitement à vérifier que les mesures visant à réduire le risque de
25 non-conformité aux Normes sont efficaces, notamment par :

- 26 • La séparation des fonctions ;
- 27 • Le contrôle des accès physiques et informatiques ;
- 28 • Et la formation des employés.

29 Cette approche repose donc sur l’intégration de ces mesures de contrôle dans les
30 processus opérationnels, plutôt que sur une documentation distincte des risques, de
31 manière à contribuer à leur maîtrise et à la réalisation des objectifs, conformément aux
32 principes du référentiel COSO.

33 Le Transporteur souligne que l’expert Deloitte a conclu « *que l’unité Conformité d’entreprise*
34 *a bâti des règles et procédure d’audit lui permettant de fournir à la Régie une assurance*

² [D-2023-036](#), par. 81.

- 1 *raisonnable quant au respect des Normes » et que « Ses règles et procédures d'audit sont*
- 2 *globalement conformes aux principes énoncés pour les composantes Évaluation des*
- 3 *risques et Activités de contrôle du référentiel COSO ».*

Annexe A Correspondance de l'expert

Le 7 juillet 2026

Tél. : 514-393-7115
Télec. : 514-390-
4115 www.deloitte.ca

Strictement confidentiel

Madame Geneviève Bergeron
Avocate
Cheffe affaires juridiques – conformité d'entreprise
1001 Robert Bourassa, 16^e étage
Montréal, (Québec) H3B 0B6
Cheffe - 7

Objet : Réponse de la Régie de l'énergie concernant le Rapport annuel 2024 du Transporteur en vertu de l'article 75 de la Loi sur la Régie de l'énergie (Dossier R-9000-2025)

Madame,

À la suite de la correspondance de la Régie de l'énergie (la Régie) adressée au Transporteur en date du 20 mai 2026 relativement à l'examen du rapport annuel sur l'application des *Normes de conduite de Transport*, notamment en ce qui concerne l'attestation du respect des Normes de conduite de transport, vous nous avez contacté pour partager les éléments relevés par la Régie concernant notre rapport daté d'avril 2025 et déposé en annexe au rapport annuel d'Hydro-Québec (annexe B du dossier R-9000-2024).

La présente lettre a pour objectif de vous apporter des précisions et clarifications sur les éléments relevés par la Régie sur les thèmes suivants :

- Les composantes du COSO exclues du périmètre de nos travaux;
- Le fait que le risque de non-conformité ne soit pas documenté;
- La revue des règles et procédures d'audit effectuée au moins une fois par an.

Composantes du COSO

Comme souligné dans la correspondance de la Régie (pages 4 et 5), nos travaux ont « particulièrement porté sur les deux composantes *Évaluation des risques* et *Activités de contrôles* et leurs *principes* du référentiel intégré de contrôle interne COSO comprenant cinq composantes, sans que cela ne soit justifié. »

Nous reconnaissons que nous aurions pu préciser dans l'annexe présentant le référentiel de contrôle interne COSO pourquoi les autres composantes de ce référentiel n'étaient pas incluses dans nos travaux. En voici les raisons :

Environnement de contrôle

Cette composante et les principes associés (p.ex., indépendance et surveillance du Conseil) sont importants mais ne nous apparaissaient pas comme applicables dans le cadre de l'évaluation de la conception du programme de travail.

En outre, ils avaient été couverts dans le cadre des travaux effectués en 2021¹ et 2022² lors de l'évaluation du fait que ce soit l'unité Conformité d'entreprise qui est responsable de cette vérification de conformité et attestation à la Régie. Nous avons alors conclu que ce transfert de responsabilité correspondait à la structure et aux rôles et responsabilités attendus,

¹ [Demande R-4162-2021 Rapport de la firme Deloitte - Juin 2021](#)

² [Demande R-4162-2021 Rapport de la firme Deloitte - Révision en mai 2022](#)

et permettait de confier cette responsabilité à un groupe disposant notamment des compétences, de la légitimité et de l'indépendance requises.

Information et communication

Cette composante et les principes associés sont importants et, de fait, nous avons questionné l'unité Conformité d'entreprise quant à l'origine des données qui seraient utilisées pour l'application du programme de vérification (p.ex., données confirmant le suivi de formations, affichage sur le site intranet d'Hydro-Québec). En effet, comme l'objectif de nos travaux était d'évaluer les règles et procédures conçues par Hydro-Québec dans le cadre de ses travaux de conformité aux Normes de conduite de transport, comme demandé par la Régie au paragraphe 100 de la décision D-2023-036, nous n'avons pas évalué l'information effectivement utilisée par l'unité Conformité d'entreprise dans l'application du programme de travail.

Toutefois, il faut noter que, dans le cadre de la revue de la documentation des activités de contrôles (principes 10 et 11 dans la composante *Activités de contrôle*), nous avons été en mesure de juger de la pertinence des informations qui devraient être utilisées. Ainsi, nous n'avons pas de motifs de croire que le programme d'audit s'appuie sur des données qui ne seraient pas adéquates.

Activités de suivi

Dans le cadre des travaux de conformité aux *Normes de conduite de Transport*, les travaux réalisés par l'unité Conformité d'entreprise peuvent être interprétés comme étant des « évaluations continues et/ou distinctes », telles qu'attendues au principe 16. Dès lors, nous n'avons pas explicitement inclus ce principe dans notre évaluation.

De plus, considérant que l'unité Conformité d'entreprise n'a, depuis l'entrée en vigueur du *Code de conduite* puis des *Normes de conduite de transport*, relevé aucune déficience/non-conformité, nous avons discuté avec l'unité Conformité – Normes de conduite du processus qui serait mis en place advenant une déficience pour s'assurer que celle-ci serait corrigée et que les processus sous-jacents seraient, au besoin, bonifiés ou ajustés de façon à limiter le risque que la déficience ne survienne à nouveau (p.ex., que se passerait-il en cas de non-conformité? Est-ce que l'équipe ou groupe responsable de la mesure ou du contrôle devrait documenter un plan d'action? Quel suivi serait effectué par le groupe Conformité – Normes de conduite? À quel intervalle?). Même si nous n'étions pas en mesure d'évaluer la mise en œuvre de ce processus de suivi puisqu'il n'y avait aucune occurrence à revoir, les réponses fournies par l'unité Conformité d'entreprise nous permettent de penser que les mesures qui seraient mises en œuvre en cas de non-conformités seraient adéquates.

Documentation du risque de non-conformité

Comme souligné dans la correspondance de la Régie (page 5), dans le cadre de l'analyse du principe 7. *Identification et analyse des risques* de la composante *Évaluation des risques* du COSO, nous avons indiqué avoir « compris que les risques ont été pris en compte pour chaque thème par l'unité Conformité d'entreprise *bien qu'ils ne soient pas mentionnés dans les règles et procédures d'audit* ». Il est possible ici que nous n'ayons pas été clairs aussi nous souhaiterions fournir plus d'informations sur les éléments qui soutiennent notre constat.

L'unité Conformité d'entreprise a construit son programme de travail en documentant, sous forme de tableau, les éléments suivants :

- Chapitre des Normes (p.ex., chapitre 1, chapitre 7)
- Règle (p.ex., règle de transparence, désignation du coordonnateur de la fiabilité par la Régie)
- Thème (p.ex., pour le chapitre 7 : Définitions, Exigences de non-discrimination, Priorisation de la fiabilité du réseau de transport d'électricité, Règles d'indépendance et Règles générales)
- Numéro et libellé de chaque article
- Mesure ou contrôle en place au regard de chaque article
- Objectif de la mesure ou du contrôle
- Comment auditer la mesure ou le contrôle en place, soit les procédures de test à effectuer

Bien qu'il n'y ait pas de colonne « Risque », au regard de l'objectif du programme de travail (c'est-à-dire fournir une assurance quant à la conformité et au respect des Normes), à la documentation des mesures ou contrôles en place, des objectifs et des procédures de test, il nous apparaissait clair que le risque de non-conformité des Normes de conduite était systématiquement pris en compte, de façon granulaire qui plus est (soit article par article pour s'assurer de n'en laisser aucun de côté). Ainsi, le risque était, pour chaque article, une non-conformité à l'article en question et il nous semblait que la documentation de ce risque n'aurait eu que peu de valeur ajoutée dans le programme de travail.

Revue des règles et procédures d'audit

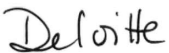
Comme indiqué par la Régie dans sa correspondance (page 5), nous indiquons dans notre rapport d'expert que « *nous comprenons que les règles et procédures d'audit seront revues au moins annuellement afin de s'assurer que les changements les plus significatifs sur les activités ou contrôles attendus puissent être identifiés et adéquatement pris en compte [...]* ».

Ceci nous paraît être conforme aux bonnes pratiques dans la mesure où l'unité Conformité d'entreprise s'engage à revoir la pertinence et l'adéquation des règles et procédures de test et à les mettre à jour :

- Au moins une fois par an dans le cadre de la préparation de ses travaux de vérification. Cela pourrait être fait pour, par exemple, refléter des changements aux mesures ou contrôles attendus, améliorer l'efficacité de ces travaux, mettre à jour le nom de rapports utilisés ou des liens référencés dans le programme de travail.
- En cours d'année si des changements significatifs étaient apportés :
 - o Aux Normes de conduite de transport, pour vérifier si les mesures ou contrôles attendus, tels que documentés, sont toujours pertinents et, au besoin, les mettre à jour;
 - o Aux mesures ou contrôles attendus (p.ex., avec la mise en place d'un nouveau système).

Dans les deux cas, l'objectif serait alors de veiller à ce que le programme de travail demeure pertinent et adapté au besoin vérifier la conformité aux Normes de conduite et de fournir une attestation de conformité à la Régie.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

 S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Samantha Welscheid

Associée, Conseils en audit

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.