

RAPPORT D'AUDIT

AUDIT DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES

GESTION DU CARBURANT

MARS 2018

TABLE DES MATIÈRES

1. VUE D'ENSEMBLE	5
1.1 RÔLES ET RESPONSABILITÉS	7
2. OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'AUDIT.....	9
3. RÉSULTATS DE L'AUDIT	11
3.1 RESPONSABILISATION ET PRISE EN CHARGE.....	12
3.1.1 IMPUTABILITÉ	12
3.1.2 SUIVI D'INVENTAIRE ET PROCESSUS DE COMMANDE.....	12
3.1.3 SYSTÈMES D'INVENTAIRE AUTOMATISÉ	14
3.1.4 SUIVI DU PRIX DU CARBURANT ET APPROBATION DU PRIX FACTURÉ	15
3.1.5 RÉCLAMATION DE LA TAXE SUR LE CARBURANT	16
3.2 SYSTÈMES DE CONTRÔLES SERVANT À SÉCURISER L'ACCÈS AU CARBURANT.....	18
3.2.1 SYSTÈMES DE CONTRÔLES D'ACCÈS AU CARBURANT	19
3.2.2 ACCÈS AUX INSTALLATIONS.....	20
3.2.3 CADENASSAGE	22
3.2.4 SÉCURISATION DU CARBURANT DES GÉNÉRATRICES.....	24
3.3 SYSTÈMES DE CONTRÔLE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT	27
3.3.1 MARCHE AU RALENTI	27
3.3.2 CONSOMMATION DE CARBURANT	28
3.3.3 GESTION DES BIDONS	29
ANNEXE 1.....	33

1. VUE D'ENSEMBLE

De façon quotidienne, la Ville de Sherbrooke utilise des véhicules, des équipements et de l'outillage pour répondre à ses divers besoins opérationnels. De l'essence et du diesel sont requis pour alimenter les véhicules, les équipements et l'outillage de la Ville ainsi que les génératrices d'appoint réparties dans les différents bâtiments. Les services utilisateurs sont principalement : le Service de l'entretien et de la voirie, le Service de police, le Service de la protection contre les incendies, le Service des infrastructures urbaines et de l'environnement (SIUE), le Service de la planification et du développement urbain (SPDU) ainsi que le Service d'Hydro-Sherbrooke.

Le parc des véhicules et équipements comptait en décembre 2017 plus de 832 unités dont 81 % requéraient du carburant. La Ville utilise également plus de 532 petits outils et équipements portatifs alimentés en carburant tel, des souffleuses à feuilles, des scies à béton ou des tondeuses à gazon.

Tableau 1 : Portrait du parc de véhicules et équipements et des outils qui nécessitent du carburant

Catégorie	Quantité	Consomme du carburant	% qui en utilise
Véhicules et équipement	832	678	81 %
Outils	652	532	82 %
Total	1 484	1 210	82 %

Pour alimenter en carburant ses véhicules, ses équipements et ses outils, la Ville s'est dotée de sites d'approvisionnement dans ses principaux centres de services. Les réservoirs et les pompes à carburant de la Ville sont localisés dans 3 endroits distincts

soit, au Centre Jean-Charles Côté (CJCC), au Site de la voirie ouest et au Centre Hydro-Sherbrooke. La Ville possède également de petits réservoirs à même les installations du Mont-Bellevue. La capacité totale d'entreposage des réservoirs de carburant est de 187 870 litres, dont 20 000 litres pour le Centre Hydro-Sherbrooke. Les réservoirs du Mont-Bellevue ont quant à eux, une capacité d'entreposage de 2 000 litres.

La Ville fait également usage de carburant diesel coloré afin d'alimenter plusieurs génératrices réparties dans les différents bâtiments municipaux. Les réservoirs utilisés pour les génératrices de la Ville ont une capacité d'entreposage de plus de 118 000 litres et visent principalement à sécuriser les réseaux d'eau potable, des eaux usées et de divers bâtiments.

L'accès au carburant des différents sites de la Ville requiert que l'employé soit préalablement autorisé. Les informations relatives à la transaction sont enregistrées et incluent notamment le numéro de l'employé, le numéro du véhicule, le kilométrage à l'odomètre, le type et la quantité de carburant utilisé ainsi que les lieux, date et heure du remplissage.

Pour l'année 2017, plus de 40 473 transactions ont été autorisées, dont 32 118 (79 %) pour le site CJCC.

Tableau 2 : Achat de carburant par type de produits de 2015 à 2017

Produit	Utilisateur	Achats de carburant			Litres de Carburant achetés		
		2015	2016	2017	2015	2016	2017
Diesel Clair	CJCC - Grandes-Fourches	1 223 379 \$	1 101 502 \$	1 202 971 \$	1 331 171	1 343 736	1 327 962
	Voirie ouest - Rock-Forest	239 333 \$	226 426 \$	275 834 \$	250 813	268 657	294 313
	Hydro-Sherbrooke	221 000 \$	188 598 \$	205 997 \$	236 340	225 751	222 722
	Mont Bellevue	14 796 \$	13 276 \$	15 462 \$	15 030	15 868	16 467
	Autre	1 342 \$	2 912 \$	2 002 \$	1 423	3 299	1 992
	SOUS-TOTAL	1 699 850 \$	1 532 713 \$	1 702 265 \$	1 834 777	1 857 311	1 863 455
	Variation avec l'année antérieure		-10%	11%		1%	0.3%
Essence	CJCC ;Grandes-Fourches	556 210 \$	536 653 \$	567 208 \$	621 363	644 878	623 698
	Voirie ouest - Rock-Forest	61 372 \$	53 254 \$	58 412 \$	68 558	63 667	63 794
	Hydro-Sherbrooke	39 669 \$	35 724 \$	52 868 \$	43 542	42 189	56 758
	Mont Bellevue	2 108 \$	1 334 \$	2 115 \$	2 357	1 511	2 325
	SOUS-TOTAL	659 359 \$	626 964 \$	680 603 \$	735 820	752 244	746 575
	Variation avec l'année antérieure		-5%	9%		2%	-0.8%
Diesel coloré	Division bâtiments	55 720 \$	44 635 \$	46 804 \$	68 611	61 721	53 937
	Division gestion des eaux	106 139 \$	103 644 \$	154 757 \$	131 796	143 213	181 347
	Station épuration		15 142 \$	14 678 \$		21 216	17 878
	SOUS-TOTAL	161 859 \$	163 421 \$	216 238 \$	200 406	226 150	253 163
	Variation avec l'année antérieure		1%	32%		13%	11.9%
TOTAL		2 521 067 \$	2 323 098 \$	2 599 107 \$	2 771 003	2 835 706	2 863 194

Pour les années 2015 à 2017, les achats de carburant pour la Ville de Sherbrooke ont représenté une dépense annuelle variant de 2,3 millions de dollars à 2,6 millions de dollars (tableau 2). Au global, la variation de la consommation totale en litres, représente une augmentation de 92 191 litres ou 3,3 %. De nombreux facteurs qui n'ont pas fait l'objet de la présente vérification, peuvent expliquer cette variation dont notamment, une flotte comportant plus de véhicules, des véhicules plus énergivores ou encore des niveaux d'activités qui varient d'une année à l'autre (par exemple le nombre et la durée des opérations de déneigement).

1.1 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

La gestion du carburant et des équipements pétroliers relève du Service de l'approvisionnement et des équipements. Ce service prépare les appels d'offres qui tiennent en compte le prix du carburant et sa livraison aux différents sites. Il s'assure notamment de faire le suivi de l'inventaire des réservoirs et de procéder aux commandes lorsque requis; certains sites sont sous réapprovisionnement automatique. Le Service donne également son approbation pour le paiement des factures d'essence et de diésel.

Dans son quotidien, le Service de l'approvisionnement et des équipements répond aux différentes demandes des utilisateurs. De plus, il effectue le paramétrage des véhicules et des utilisateurs dans le logiciel de gestion du carburant et il complète les documents nécessaires aux réclamations sur les taxes de carburant. Il produit occasionnellement, des rapports d'utilisation de carburant aux gestionnaires qui en font la demande.

Le Service de l'entretien et de la voirie quant à lui, prend en charge la sécurisation et la conformité des installations pétrolières en vue de maintenir le permis d'exploitation pour chacun des sites. De plus, il est responsable de la gestion de l'approvisionnement en carburant pour les génératrices alimentant les bâtiments municipaux et il assure la prise en charge des appels des utilisateurs sur chacun des sites en dehors des heures d'ouverture du magasin.

Le Service des infrastructures urbaines est pour sa part, responsable de l'alimentation en carburant pour les génératrices des postes de pompes de l'eau potable et des eaux usées.

2. OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'AUDIT

En vertu des dispositions de la Loi sur les cités et Villes¹, j'ai réalisé une mission d'audit d'optimisation des ressources portant sur le contrôle entourant la gestion du carburant sur le territoire de la Ville de Sherbrooke. J'ai réalisé cette mission conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCCM 3001) ainsi qu'aux autres normes canadiennes de certification s'appliquant au secteur public émises par le *Conseil des normes d'audit et de certification soutenu par CPA Canada*.

Mon audit visait à m'assurer que la Ville de Sherbrooke gère de façon efficiente et efficace, le carburant.

Les objectifs poursuivis par ce mandat visaient principalement les contrôles entourant la gestion du carburant utilisé pour les véhicules de la Ville dont notamment, ceux du Service de l'entretien et de la voirie, des Services de police et de protection contre les incendies, du Service des infrastructures urbaines et de l'environnement (SIUE), du Service de la planification et du développement urbain (SPDU), d'Hydro-Sherbrooke ainsi que pour les petits outils et équipements. Une revue sommaire de la sécurité des accès au carburant pour les génératrices a été effectuée. La portée du mandat ne visait pas la conformité des équipements pétroliers aux différentes réglementations qui y sont associées.

La responsabilité de la Vérificatrice générale de la Ville de Sherbrooke consiste à fournir une conclusion sur les objectifs de l'audit. Pour ce faire, j'ai recueilli les éléments probants suffisants et appropriés pour fonder ma conclusion et pour obtenir un niveau élevé d'assurance. Mon évaluation est basée sur les critères que j'ai jugés valables dans les circonstances et qui sont également détaillés à l'annexe 1.

La Vérificatrice générale de la Ville de Sherbrooke applique la Norme canadienne de contrôle qualité (NCCQ 1) et en conséquence, maintient un système exhaustif de contrôle qualité qui comprend des normes internes documentées en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables. De plus, elle se conforme aux règles sur

¹ Québec Loi sur les cités et villes, RLRQ, chap.C-19, à jour au 1er février 2018

l'indépendance et aux autres règles du Code de déontologie des comptables professionnels agréés du Québec, lesquelles reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Mon audit couvre principalement les activités des trois dernières années d'opération complètes de la Ville soit 2015, 2016 et 2017. Mes observations, mes procédés de vérification et mes examens de dossiers ont été réalisés en 2017. Mes travaux ont pris fin en mars 2018.

3. RÉSULTATS DE L'AUDIT

Pour alimenter en carburant ses véhicules, ses équipements et ses outils, la Ville s'est dotée de sites d'approvisionnement dans ses principaux centres de services. De façon générale, les contrôles entourant l'accès au carburant sont bien gérés, toutefois, la qualité des suivis exercés d'un site à l'autre est variable. Pour certains, l'accès au site n'est pas contrôlé suffisamment. Des ex-employés de la Ville ont conservé leur droit d'accès aux sites d'approvisionnement. Les sondes de niveaux permettant de connaître en temps réel le niveau de carburant et le niveau d'eau ne sont possibles que pour 5 des 9 réservoirs. La Ville devrait uniformiser les contrôles exercés dans ses sites d'approvisionnement en identifiant et en appliquant les meilleures pratiques utilisées par chacun de ses sites.

La gestion des carburants ne fait pas l'objet de descriptions de tâches documentées pour les employés qui y sont affectés mettant en cause la continuité des opérations en cas de départ soudain d'un employé. De plus, des tâches incompatibles sur le contrôle des quantités de carburant reçues et leur paiement sont réalisées par une même personne et la Ville ne s'assure pas qu'elle bénéficie de tous les escomptes accordés par les fournisseurs.

Afin d'assurer le maintien de services essentiels en cas de panne d'électricité, plusieurs bâtiments municipaux sont munis de génératrices d'urgence. Les contrôles exercés sur la sécurisation des tuyaux de remplissage et des événements des réservoirs alimentant ces génératrices ne sont pas suffisants pour protéger la qualité de leur contenu.

Les contrôles exercés sur l'utilisation des bidons de carburant pour alimenter les petits équipements sont déficients. Ainsi, un code d'employé fut utilisé 15 fois, dans un court laps de temps, pour un volume de transactions représentant plus de 552 litres. Cette situation est certes anormale tout comme la méconnaissance par la Ville du nombre de bidons en circulation et le fait qu'ils ne sont pas identifiés.

Malgré la politique interne de la Ville à cet effet, il a été observé que des véhicules étaient laissés en marche pendant de longues périodes sans personne à bord. L'image alors projetée nuit sans doute à la réputation d'une ville qui se veut sensible à la protection de l'environnement.

3.1 RESPONSABILISATION ET PRISE EN CHARGE

Les bonnes pratiques suggèrent que chaque secteur d'activité soit encadré par une structure d'imputabilité qui favorise une responsabilisation des différents acteurs par une description claire des tâches et des responsabilités sous leur gouverne. Les tâches associées à la gestion du carburant, sans s'y limiter, incluent notamment le suivi des inventaires de carburant, la gestion des commandes, la facturation et les réclamations découlant des taxes payées sur le carburant.

3.1.1 Imputabilité

Les activités liées à la gestion du carburant relèvent du Service de l'approvisionnement et des équipements. J'ai constaté que le Chef de section du Service de l'approvisionnement et des équipements possède une description de tâches qui définit clairement que le contrôle des activités de distribution et de réapprovisionnement du carburant est sous sa responsabilité, et ce, pour les différents sites où il y a des réservoirs. La définition précise de son rôle et de ses responsabilités sur la gestion du carburant le rend clairement imputable des différentes opérations reliées à ce secteur.

Il est tout autrement pour les employés relevant du Chef de section. Ces derniers ont des descriptions de tâches qui ne font pas la distinction entre les tâches reliées aux opérations des magasins et celles reliées à la gestion de carburant. Ces descriptions décrivent plutôt de façon générale l'ensemble des tâches relevant de leurs responsabilités. Des descriptions de tâches propres à chacun de ces secteurs responsabiliseraient davantage les employés.

De plus, bien que chacun connaisse les tâches qu'il doit exécuter, la gestion du carburant ne fait pas l'objet de procédures écrites sur chacune des tâches associées à sa gestion. Cette situation ne permet pas d'assurer un encadrement efficient et efficace et n'assure pas une bonne continuité des opérations en cas de départ soudain d'un employé.

3.1.2 Suivi d'inventaire et processus de commande

Les bonnes pratiques suggèrent qu'un processus de commande permette d'éviter toute rupture de stock en mettant en place des mécanismes de contrôles et de suivis appropriés qui englobent à la fois, la vérification des quantités en inventaire, les quantités commandées et la vérification du prix.

Le processus de suivi d'inventaire de carburant au site CJCC est effectué quotidiennement par un employé du Service de l'approvisionnement et des équipements. La quantité en inventaire dans chacun des réservoirs est vérifiée à l'aide du logiciel de gestion de carburant. Les commandes aux fournisseurs sont effectuées lorsque le seuil minimal des réservoirs est atteint. Les quantités reçues lors de la livraison sont compilées dans un fichier Excel.

Pour le Site de la voirie ouest (Rock Forest), un suivi de l'inventaire des réservoirs est fait chaque matin par le personnel sur place; les quantités sont vérifiées manuellement puis transmises par courriel au Service de l'approvisionnement et des équipements pour y être compilées dans le même fichier Excel.

Les commandes de carburant pour les Sites de la voirie ouest (Rock Forest) et d'Hydro-Sherbrooke fonctionnent différemment du site de C.J.C.C. Pour ces sites, des livraisons sont effectuées systématiquement chaque semaine. Les quantités de carburant livré sont comptées à la pompe, ce qui facilite le suivi des quantités livrées. Les données sont également suivies et compilées dans le chiffrier Excel du Service de l'approvisionnement et des équipements. L'ensemble des données ainsi compilées permettent une gestion rigoureuse des inventaires de carburant.

Par ailleurs, la méthode de redistribution des quantités qu'utilise le Service de l'approvisionnement et des équipements pour répartir les quantités livrées par gravité d'un même produit à une même adresse, ne donne pas des résultats exacts. À la base, lorsqu'il s'agit d'une livraison par gravité, la quantité globale du chargement est connue; toutefois, si ce chargement doit être réparti en plusieurs réservoirs, les quantités déversées par gravité, par réservoir, ne sont pas mesurées par la Ville ni corroborées avec les quantités mesurées par le fournisseur avant et après la livraison. Ne connaissant pas la quantité livrée par réservoir, le Service tente par essais-erreurs de balancer le chiffrier Excel en inscrivant différentes quantités afin de faire balancer les quantités théoriques de chacun des réservoirs. Cette méthode imprécise ne permet pas de connaître les quantités réelles de carburant contenu dans chacun des réservoirs. Estimer les quantités afin de balancer un chiffrier de suivi ne fait pas partie des meilleures pratiques, est peu efficient et rend le suivi d'inventaire caduc.

Il n'existe pas de conciliation des inventaires de carburant pour le site du Mont-Bellevue. L'absence de suivi des inventaires ne permet pas de s'assurer que le carburant est utilisé dans son intégralité pour les besoins de la Ville.

3.1.3 Systèmes d'inventaire automatisé

Les installations destinées à utiliser, entreposer ou distribuer un produit pétrolier sont soumises à la réglementation des chapitres « Installation d'équipements pétroliers » du Code de construction et du Code de sécurité »². La réglementation stipule notamment que la gestion des inventaires doit être effectuée pour chacun des réservoirs sujets à la réglementation.

Afin de faciliter la prise d'inventaire, plusieurs des réservoirs de la Ville sont munis de sondes de niveau qui permettent de mesurer les niveaux en surface dans les réservoirs.

Tableau 3 : Sites de carburant munis de sondes de niveaux

Lieu	Type de réservoir	Capacité (litres)	Produit	Sonde de niveau de carburant	Sonde de niveau d'eau
CJCC	Souterrain	45 000 litres	Diesel clair	oui	oui
	Souterrain	45 000 litres	Diesel clair	oui	oui
	Souterrain	60 000 litres	Essence	oui	oui
Site de la Voirie Ouest - Rock Forest	Hors sol	13 600 litres	Diesel clair	non	non
	Hors sol	4 270 litres	Essence	non	non
Centre Hydro-Sherbrooke	Souterrain	10 000 litres	Diesel clair	oui	oui
	Souterrain	10 000 litres	Essence	oui	oui
Mont Bellevue	Hors sol	1 000 litres	Diesel	non	non
	Hors sol	1 000 litres	Essence	non	non
Total	oui			5	5
	non			4	4

Les sondes de niveaux permettent de connaître en temps réel, le niveau de carburant et le niveau d'eau dans 5 des 9 réservoirs de la Ville. Les accumulations d'eau, le cas échéant, se trouvant au fond des réservoirs peuvent être mesurées et retirées lorsqu'elles deviennent importantes. L'absence de sondes de niveaux dans 4 des 9 réservoirs ne facilite pas la gestion quotidienne; par exemple, le niveau de carburant des

² Régie du bâtiment du Québec — Équipements pétroliers

réservoirs de Rock Forest doit être mesuré manuellement, chaque jour, avec une baguette graduée insérée dans chacun des réservoirs.

Par ailleurs, la Ville ne vérifie pas le niveau d'eau dans les réservoirs qui ne sont pas munis de sondes servant à mesurer leur présence. L'absence de vérification du niveau d'eau n'est pas souhaitable puisque l'accumulation par condensation, par infiltration ou par l'ajout de produits contaminés peut poser son lot de problèmes pour le fonctionnement des moteurs.

Pour éviter les pénuries et optimiser la gestion du carburant, les bonnes pratiques suggèrent que les fournisseurs aient accès, à distance et en temps réel, au niveau de carburant des réservoirs et qu'ils planifient les livraisons en conséquence. Cette façon de procéder permet d'alléger la charge de travail des employés. À la Ville de Sherbrooke, bien que le niveau d'inventaire de certains réservoirs soit connu en temps réel, le fournisseur n'a pas accès à cette information. Le Service de l'approvisionnement et des équipements se prive ainsi d'une opportunité d'optimisation de ses processus.

3.1.4 Suivi du prix du carburant et approbation du prix facturé

Le prix du carburant varie constamment et les bonnes pratiques requièrent qu'un mécanisme de contrôle soit mis en place afin de s'assurer que le prix facturé corresponde au prix négocié.

Le Service de l'approvisionnement et des équipements reçoit du fournisseur tous les vendredis, la liste des prix qui seront effectifs par type de carburant pour la semaine suivante. Ils sont ensuite colligés par le Service de l'approvisionnement et des équipements dans un fichier Excel. Lors de la réception d'une facture, le Service de l'approvisionnement et des équipements vérifie si le prix au litre facturé par types de produits et par types de livraisons correspond au prix hebdomadaire.

La vérification des escomptes négociés par la Ville n'est pas effectuée, c'est donc dire que la Ville tient pour acquis que le prix hebdomadaire soumis par le fournisseur correspond au prix négocié. L'absence de vérification ne permet pas de s'assurer que le prix fourni tienne compte des réductions négociées, ce qui au final, peut représenter un manque à gagner pour la Ville. Considérant les volumes importants de carburant, une erreur, ne serait-ce que de un sou (1 ¢), sur une partie des 2,9 millions de litres achetés en 2017, peut représenter une somme non négligeable.

Par ailleurs l'enregistrement des réceptions de carburant, la vérification des prix et le traitement des factures pour fins de paiements aux fournisseurs sont entrés dans le système par une même employée; la séparation des tâches ne respecte pas les règles en la matière et par conséquent, n'assure pas un contrôle adéquat.

3.1.5 Réclamation de la taxe sur le carburant

Le gouvernement du Québec autorise le remboursement de la taxe relative au carburant utilisé à des fins autres que la propulsion d'un véhicule. Un exercice de comptabilisation est réalisé annuellement afin de réclamer le remboursement des taxes sur le carburant consommé, et ce, pour les catégories d'équipements visés par la politique de recouvrement de taxes.

Tableau 4 : Réclamations de taxes admissibles sur 3 ans

Entité	2015	2016	2017	Réclamations pour 3 ans
Hydro-Sherbrooke	5 899 \$	6 659 \$	6 277 \$	18 835 \$
Voirie	34 642 \$	33 270 \$	30 516 \$	98 428 \$
TOTAL par année	40 541 \$	39 929 \$	36 793 \$	117 263 \$

Le total de taxes admissibles à un remboursement représente pour les 3 années, 117 263 \$.

RECOMMANDATION

Je recommande à la direction du Service de l'approvisionnement et des équipements :

- 1. - de préciser les descriptions de tâches et la documentation des procédures de façon à s'assurer d'encadrer l'ensemble des activités associées à la gestion du carburant;*
- 2. - d'optimiser le processus de gestion des commandes, des livraisons et du suivi des*

inventaires;

3. - d'évaluer la possibilité de munir le Site de la voirie ouest, de sondes de niveaux pour ses réservoirs;

4. - d'évaluer la possibilité d'impartir le déclenchement des commandes par les fournisseurs en donnant accès à distance aux inventaires de carburant;

5. - de mettre en place lors de livraisons par gravité, un mécanisme de prise de mesure des niveaux de chacun des réservoirs avant et après les livraisons;

6. - de faire la conciliation d'inventaire pour l'ensemble des réservoirs;

7. - de mettre en place une procédure pour s'assurer de la vérification périodique du niveau d'eau dans les réservoirs;

8. - de mettre en place un mécanisme de vérification du prix qui tienne compte des escomptes de prix négociés;

9. - de revoir le contrôle par la séparation des tâches incompatibles.

COMMENTAIRES DE LA DIRECTION

1. - les descriptions de tâches ainsi que les procédures seront mises à jour d'ici la fin de l'année.

2. - pour optimiser le processus de gestion des commandes, les quantités en stock doivent idéalement, être disponibles via une lecture électronique. Cette dernière est disponible au site CJCC, mais demanderait des investissements importants aux sites d'Hydro-Sherbrooke et de Rock Forest. Nous évaluerons ces investissements en collaboration avec l'équipe du SEV – Bâtiments. Au niveau de la redistribution des quantités dans les réservoirs, la méthode à utiliser est connue, mais fera l'objet d'une procédure écrite, tel que mentionné pour la recommandation 1. Pour le site du Mont-Bellevue, nous envisageons de démanteler les réservoirs. L'ensemble de ces propositions sera évalué d'ici la fin de l'année.

3. - les travaux d'installation d'une sonde de niveaux et de vérification de la présence

d'eau dans le réservoir du site de la voirie ouest sont en préparation et seront complétés à l'automne 2018.

4. - pour rendre cette option possible, les quantités en stock doivent être disponibles via une lecture électronique. Cette dernière est disponible au site CJCC, mais demanderait des investissements importants aux sites d'Hydro-Sherbrooke et de Rock Forest. Nous évaluerons ces derniers en collaboration avec l'équipe du SEV – Bâtiments à l'automne 2018.

5. - un mécanisme de prise de mesures est déjà en place pour l'ensemble des sites à l'exception du Mont-Bellevue. Pour ce site, nous envisageons de démanteler les réservoirs. Cette proposition sera évaluée d'ici la fin de l'année.

6. - un mécanisme de conciliation est déjà en place pour l'ensemble des sites à l'exception du Mont-Bellevue. Pour ce site, nous envisageons de démanteler les réservoirs. Cette proposition sera évaluée d'ici la fin de l'année.

7. - un mécanisme de vérification est déjà en place pour l'ensemble des sites à l'exception du Mont-Bellevue et de Rock Forest. Pour ce dernier site, nous étudierons cette possibilité même si les risques sont faibles étant donné que c'est un réservoir hors terre. Pour le site de Mont-Bellevue, nous envisageons de démanteler les réservoirs. Ces propositions seront évaluées d'ici la fin de l'année.

8. - un mécanisme de vérification est déjà en place. Cependant, une procédure écrite sera rédigée (voir recommandation 1). À la suite du passage de la Vérificatrice générale, nous avons vérifié l'ensemble des transactions et aucune erreur de facturation n'a été décelée. Cette proposition sera évaluée d'ici la fin de l'année.

9. - nous allons revoir le contrôle par la séparation des tâches, d'ici la fin de l'année.

3.2 SYSTÈMES DE CONTRÔLES SERVANT À SÉCURISER L'ACCÈS AU CARBURANT

Les dépenses annuelles en carburant sont importantes et elles se doivent d'être contrôlées dans leur intégralité. Les bonnes pratiques suggèrent que soit utilisé un système de contrôle d'accès aux pompes afin que chacune des transactions soit autorisée et qu'elle puisse être validée en fonction de paramètres prédéfinis. Ceci inclut notamment l'identification des usagers ainsi que l'identification des véhicules et de

leurs attributs dont l'unité administrative, le type de carburant autorisé, la capacité du réservoir du véhicule, l'autonomie à la suite d'un plein et les mesures de suivi d'utilisation, tels les heures-moteur ou les kilomètres.

3.2.1 Systèmes de contrôles d'accès au carburant

L'ensemble des trois principaux sites desservant les véhicules de la Ville soit le CJCC, le Centre Hydro-Sherbrooke et le Site de la voirie ouest sont munis d'un système de contrôle d'accès. Pour obtenir du carburant, l'employé doit, au préalable, s'identifier sur le terminal en saisissant son numéro d'identification et son mot de passe et il devra identifier le véhicule, saisir le kilométrage ou les heures-moteur du véhicule et le numéro de lance ou de boyau. L'ensemble des informations demandées vise à restreindre l'accès au produit si certaines conditions ne sont pas respectées.

À titre d'exemple, le kilométrage saisi par l'employé doit être supérieur au dernier entré sans être plus grand que l'autonomie prédéfinie. Si le kilométrage saisi est hors de la plage prédéfinie, l'employé se verra refuser l'accès au carburant.

Il peut sembler contraignant de saisir toutes ces informations, mais ces mesures de contrôle permettent de sécuriser l'accès au produit et les informations recueillies peuvent également être utilisées à d'autres fins. Ainsi, la saisie de l'odomètre ou des heures-moteurs du véhicule est liée à la cédule d'entretien, ce qui constitue une bonne pratique.

Il est également possible pour un employé requérant du carburant pour des petits outils d'en mettre dans un bidon. Il doit alors saisir un numéro générique correspondant à une unité administrative et qui fait office de numéro de véhicule; aucun kilométrage n'est alors exigé.

Tableau 5 : Identification des lances par site et par produit

Lieu	Cueilleur	Pistolet	Produit	Lance identifiée
CJCC	oui	Lance 1	Essence	oui
		Lance 2	Diesel clair	oui
		Lance 3	Essence	oui
		Lance 4	Diesel clair	oui
Site de la Voirie Ouest - Rock Forest	oui	Lance 1	Diesel clair	oui
		Lance 2	Diesel clair	oui
		Lance 3	Essence	non
Centre Hydro-Sherbrooke	oui	Lance 1	Essence	oui
		Lance 2	Diesel	oui
Mont Bellevue	non		Diesel	oui
			Essence	non
Total		oui		9
		non		2

Au Site de la voirie ouest, le type de carburant n'est pas identifié sur la pompe. C'est également le cas pour le réservoir d'essence du Mont-Bellevue où, bien que ce soit identifié, le type de carburant n'est pas apparent pour l'utilisateur. Le risque de mettre le mauvais carburant dans un véhicule est présent puisque 22 identifiants sont paramétrés pour utiliser du diesel et de l'essence. L'ajout du mauvais carburant dans un bidon, un véhicule ou dans l'outillage n'est évidemment pas souhaitable.

3.2.2 Accès aux installations

Les cours des bâtiments municipaux regorgent d'activités et de mouvements de véhicules. Les bonnes pratiques suggèrent que l'accès à ces lieux soit sécurisé par un système autonome de contrôle des accès. Ce type de système présente plusieurs avantages dont notamment, celui d'automatiser l'ouverture des barrières et de permettre l'accès aux personnes autorisées seulement. Un accès sécurisé offre une protection supplémentaire aux sites de carburant tout en diminuant les risques associés à une intrusion.

La vérification ne visait pas à évaluer la sécurité des lieux, mais plutôt à mesurer la sécurité de l'accès au carburant.

Tableau 6 : Bilan des mécanismes de contrôle d'accès par site

Lieu	Accès aux pompes et au carburant contrôlés par une barrière automatisée	Mécanisme qui permet l'ouverture de la barrière	Barrière fermée en tout temps	Usager qui entre sur le site est identifié	Pompes à carburant surveillées par caméra
CJCC	oui	Carte à puce	oui	oui	oui
Site de la Voirie Ouest Rock Forest	non	Ouverture manuelle	non	non	oui
Hydro-Sherbrooke	oui	Télécommande	oui	non	oui
Total	oui		2	1	3
	non		1	2	0

Le résultat de la vérification démontre la diversité des mécanismes de contrôle des accès pour l'ensemble des sites :

- l'accès aux pompes à carburant est contrôlé par une barrière automatisée pour 2 des 3 sites;
- l'ouverture des barrières sur un des sites est contrôlée par une carte à puce; sur le second l'ouverture se fait par télécommande alors que pour le troisième les barrières sont ouvertes manuellement au début du quart de travail et refermées de la même façon à la fermeture des bureaux. Les barrières sont fermées en tout temps pour 2 des 3 sites;
- les usagers qui entrent sur le site sont identifiés pour un 1 seul des 3 sites;
- l'ensemble des pompes à carburant est surveillé par caméra pour chacun des sites.

La méconnaissance des allées et venues sur les sites ou le libre accès à la cour n'est pas souhaitable et expose la Ville aux risques inhérents.

L'accès aux sites et au carburant suppose que les employés soient autorisés. Les listes des personnes autorisées doivent par conséquent, être mises à jour. Des listes non actualisées feraient en sorte que d'ex-employés ou d'autres usagers externes dont les services ne sont plus requis, pourraient avoir des accès encore valides.

J'ai voulu m'assurer de l'efficacité de la gestion des accès. J'ai utilisé la liste des employés qui ne sont plus à l'emploi de la Ville depuis 2010. J'ai ensuite vérifié si ces ex-employés avaient toujours des accès actifs pour entrer sur le Site CJCC et des accès actifs pour accéder au carburant. Le tableau suivant présente les résultats de ce recoupage d'informations.

Tableau 7 : Employés non à l'emploi de la Ville depuis 2010 et ayant des accès actifs

Accès des employés ayant quitté depuis 2010		
Accès au site	Accès au carburant	Accès à la fois au CJCC et au carburant
45	40	15

Résultats de la vérification :

- 45 ex-employés ont conservé leur droit d'accès au Site CJCC;
- les accès de 40 ex-employés sont toujours autorisés en décembre 2017 sur le système de gestion de carburant;
- 15 ex-employés ont à la fois, accès au Site CJCC et au carburant.

Les accès encore actifs d'ex-employés de la Ville ou d'ex-fournisseurs présentent, certes, un risque qu'on pourrait éviter.

3.2.3 Cadenassage

Le carburant est entreposé à la fois, dans des réservoirs souterrains et dans des réservoirs hors terre. Les accès au produit se doivent d'être sécurisés afin de préserver l'intégrité du produit et de prévenir les risques de vols et de vandalisme. Une vérification des réservoirs a été réalisée sur chacun des sites de carburant.

Tableau 8 : Tableau synthèse du cadenassage des réservoirs par site

Lieu	Type de réservoir	Capacité (litres)	Produit	Cadenas présent sur le réservoir	Accès au réservoir barré
CJCC	Souterrain	45 000 litres	Diesel clair	oui	oui
	Souterrain	45 000 litres	Diesel clair	oui	oui
	Souterrain	60 000 litres	Essence	oui	oui
Site de la Voirie Ouest - Rock Forest	Hors sol	13 600 litres	Diesel clair	oui	oui
	Hors sol	4 270 litres	Essence	oui	oui
Centre Hydro-Sherbrooke	Souterrain	10 000 litres	Diesel clair	oui	non
	Souterrain	10 000 litres	Essence	oui	oui
Mont Bellevue	Hors sol	1 000 litres	Diesel	non	non
	Hors sol	1 000 litres	Essence	oui	oui
Total	oui			8	7
	non			1	2

Les résultats de la vérification :

- un des 7 réservoirs n'était pas muni de cadenas et l'accès aux réservoirs n'était pas sécurisé pour 2 d'entre eux (photo 1) ;
- le puits d'accès du bouchon d'un réservoir était sans couvercle de protection et gorgé de neige. (photo 2).



Photo 1

Cadenas présent — Bouchon du réservoir souterrain non sécurisé



Photo 2

Puits d'accès au bouchon du réservoir souterrain sans couvercle de protection et gorgé de neige

L'absence de cadenas, un cadenas présent qui ne sécurise pas le bouchon du réservoir ou encore un puits d'accès au bouchon du réservoir sans couvercle de protection et gorgé de neige, ne sécurise pas adéquatement le contenu du réservoir. Un contenu accessible présente des risques de vandalisme par la contamination du produit ainsi que des risques de sécurité et de vol. La contamination potentielle du carburant n'est pas sans conséquence sur les opérations et sur les coûts associés aux réparations des moteurs.

Le cadenassage des réservoirs s'avère une bonne pratique, encore faut-il que les cadenas utilisés soient résistants. En présence d'employés de la Ville, j'ai vérifié la résistance des cadenas en essayant de les couper avec un outil acheté dans un magasin grande surface. Les cadenas testés ont pu être coupés sans difficulté; ils ont été remplacés sur-le-champ. Des cadenas peu résistants n'assurent pas la sécurité à laquelle on est en droit de s'attendre, tenant compte des risques que cela comporte.

Pour un des sites visités, j'ai observé l'utilisation de cadenas standards tels que ceux utilisés par plusieurs services de la Ville. Ces cadenas requièrent une clé unique qui ouvre tous les cadenas du même type à différents endroits dans la ville. Le nombre de clés en circulation n'est pas connu et plusieurs employés sont en possession de ces clés. Considérant le risque associé, l'utilisation de cadenas utilisés couramment ailleurs dans la Ville et qui peuvent être ouverts par une de nombreuses clés identiques en circulation, ne permet pas d'assurer la protection attendue par le cadenassage.

3.2.4 Sécurisation du carburant des génératrices

Pour assurer la continuité des opérations en cas de panne, la Ville de Sherbrooke a équipé plusieurs bâtiments municipaux de génératrices. Dans le cadre du mandat, j'ai voulu vérifier si l'accès au carburant de ces génératrices était sécurisé; la vérification ciblant tout spécifiquement les tuyaux de remplissage et les événements. Tout comme pour les vérifications des réservoirs, l'objet de la présente vérification ne visait pas à mesurer la sécurité des lieux ni les failles potentielles, mais bien à mesurer l'accès au carburant pour les lieux ciblés qui ont été visités.

Aux fins de compréhension, les génératrices sont habituellement localisées à l'intérieur de bâtiments municipaux sécurisés. Le mode de remplissage de leur réservoir dépend de la configuration des lieux et du modèle de la génératrice. Le remplissage du réservoir peut parfois être effectué de l'intérieur du bâtiment ou encore se faire par un tuyau donnant sur l'extérieur. Les bonnes pratiques veulent que les tuyaux de remplissage et les tuyaux d'évent soient sécurisés. Pour ces raisons, les sites visités ne sont pas identifiés, mais plutôt numérotés et présentés de manière à faire ressortir les constats.

Tableau 9 : Bilan de la sécurisation de l'accès au carburant des génératrices

Localisation de la génératrice	#	Site clôturé (oui/non)	Clôture barrée (oui/non)	Tuyau de remplissage sécurisé (oui/non)	Event sécurisé ou hors d'atteinte (oui/non)	Site avec caméra (oui/non)	Caméra fonctionnelle (oui/non)
À l'extérieur - en plein air	1	non	N/A	oui	oui	non	
	2	oui	oui	non	oui	non	
	3	oui	oui	oui	oui	non	
	4	oui	oui	oui	oui	non	
	5	non	N/A	oui	oui	non	
	sous-total	3 sur 5 sont clôturés	3 sur 3 sont barrées	4 sur 5 sont sécurisés	5 sur 5 sont sécurisés	0 avec caméra	
À l'intérieur d'un bâtiment	1	non	N/A	oui	non	non	
	2	non	barrière ouverte	non	oui	oui	oui
	3	oui	oui	oui	oui	non	
	4	non	N/A	oui	oui	non	
	5	non	N/A	oui	non	non	
	6	oui	oui	oui	non	non	
	7	oui	oui	oui	non	non	
	8	oui	oui	oui	oui	non	
	9	oui	oui	non	oui	non	
	sous-total	5 sites sur 9 sont clôturés	5 sur 5 sont barrées	7 sur 9 sont sécurisés	5 sur 9 sont sécurisés	1 avec caméra	1 avec caméra

Résultats de la vérification :

- 4 des 5 tuyaux de remplissage des génératrices sont sécurisés pour les génératrices situées à l'extérieur; l'ensemble de leurs événements l'est également;
- 7 des neuf 9 tuyaux de remplissage donnant sur un mur extérieur sont sécurisés;
- 5 des 9 événements adjacents sont sécurisés;
- un seul des 14 sites était muni d'une caméra fonctionnelle.

Les tuyaux de remplissage et des événements non sécurisés exposent la Ville à des risques de vandalisme qui pourrait être lourd de conséquences. L'absence de caméras de sécurité ne permet pas d'exercer une surveillance des lieux ou d'avoir un effet dissuasif pour une personne mal intentionnée.



Photo 3

Génératrice extérieure — Dans l'ordre, événement sécurisé, tuyau de remplissage sans cadenas.



Photo 4

Tuyau de remplissage sans bouchon, non sécurisé.



Photo 5

Dans l'ordre, tuyau de remplissage sans cadenas et événement sécurisé avec un coude en U.



Photo 6

Dans l'ordre, tuyau de remplissage sécurisé et événement non sécurisé fermé avec une vis à serrage à main.

Tout comme pour la sécurisation des réservoirs, assistée d'un employé de la Ville, j'ai vérifié la résistance des cadenas utilisés pour barrer les tuyaux. À l'aide du même outil acheté dans un magasin de type grande surface, j'ai tenté et réussi à couper les cadenas ciblés pour les fins de l'exercice. Les cadenas coupés ont été remplacés.

RECOMMANDATION

Je recommande à la direction du Service de l'approvisionnement et des équipements :

10. - d'évaluer la possibilité d'optimiser la sécurité lors de l'identification des véhicules et des employés sur le terminal de saisie, par l'élimination de l'utilisation du clavier numérique pour leur identification;

11. - d'identifier les réservoirs et les pompes et de spécifier le type de carburant associé;

12. - de mettre en place un processus de suivi et de contrôle pour s'assurer de la mise à jour des systèmes de gestion des accès et désactiver les accès aux sites de carburant pour les employés et les fournisseurs qui ne sont plus au service de la Ville;

13. - de sécuriser l'ensemble des réservoirs, des tuyaux de remplissage et des événements sur

les bâtiments et les lieux possédant des génératrices;

14. - d'évaluer la nécessité d'installer des caméras de sécurité sur les bâtiments munis de génératrices en tenant compte des risques liés aux opérations.

COMMENTAIRES DE LA DIRECTION

10. - des lecteurs de cartes magnétiques seront installés à compter de l'automne 2018, pour l'accès aux postes de carburant.

11. - l'identification des réservoirs des pompes et du type de carburant sera effectuée d'ici la fin de l'année 2018.

12. - une procédure de mise à jour régulière sera mise en place à l'automne 2018.

13. - la division des bâtiments installera, au cours de l'été 2018, un système de sécurisation des événements des réservoirs. Elle vérifiera également, la possibilité de demander aux fournisseurs de carburant, d'installer un système de cadenassage sur les tuyaux de remplissage des réservoirs.

14. - la Division des bâtiments évaluera la possibilité d'installer des caméras de sécurité et en évaluera les coûts d'ici la fin de 2018.

3.3 SYSTÈMES DE CONTRÔLE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

Les achats de carburant représentent des sommes importantes et leur utilisation n'est pas sans conséquences environnementales. Des mécanismes doivent permettre de gérer la consommation et d'identifier à la source, une surconsommation de carburant.

3.3.1 Marche au ralenti

Les bonnes pratiques suggèrent que la marche au ralenti des véhicules soit prise en charge. La Ville de Sherbrooke a depuis 2008, une politique sur la limitation de la marche au ralenti des véhicules (Résolution numéro 2008-4864-00 du Conseil

municipal³). En préambule de sa politique, la Ville mentionne : «À l'échelle mondiale, les changements climatiques préoccupent de plus en plus les gouvernements et la population de Sherbrooke n'est pas épargnée par les phénomènes qui touchent la planète : augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES), smog urbain, pluies acides, pollution de l'air, etc. Une partie de la solution se trouve toutefois entre les mains des quelque 1 600 personnes à l'emploi de la Ville de Sherbrooke. En faisant leur part, toutes les personnes qui utilisent des équipements municipaux motorisés et celles qui prennent leur véhicule personnel pour venir travailler à la Ville peuvent servir de modèle à la population Sherbrookoise, aux entreprises et organisations de notre communauté en limitant la marche au ralenti des moteurs».

La politique interne de la Ville stipule que «les chauffeurs et les opérateurs d'équipements motorisés doivent restreindre la marche au ralenti inutile à un maximum de 3 minutes après le démarrage du moteur et couper le contact du véhicule pour les arrêts de plus de 3 minutes».

Il a été observé sur les sites de la Ville à de multiples reprises, que des véhicules étaient laissés en marche sans personne à bord pendant de longues périodes, ce qui permet d'affirmer que la politique de la Ville n'est pas respectée par tous avec les conséquences économiques et climatiques qui en découlent.

3.3.2 Consommation de carburant

Les bonnes pratiques suggèrent que la consommation de carburant soit mesurée et analysée afin de cibler les véhicules plus énergivores ou encore les utilisateurs ayant une consommation plus élevée que la normale. Des analyses permettraient de comprendre les raisons liées à une surconsommation de carburant et d'agir de façon proactive sur ces éléments.

Le système de gestion de carburant de la Ville peut produire des rapports de consommation par véhicule, mais non par conducteur. Aucune analyse n'est systématiquement produite; elles sont fournies occasionnellement et sur demande seulement. L'absence d'analyse ne permet pas de cibler à la source, les problématiques ni d'intervenir au moment opportun. Elle ne permet pas non plus de tenir compte de

³ Politique sur la limitation de marche au ralenti — Ville de Sherbrooke

l'ensemble des coûts lors de la prise de décision quant au renouvellement des véhicules, à l'impartition des services ou autres.

3.3.3 Gestion des bidons

La Ville de Sherbrooke utilise des bidons de carburant pour ses besoins opérationnels. Les bidons de capacité moyenne de 20 litres sont utilisés par les employés pour transporter du carburant ou pour transvider au besoin, dans les réservoirs des petits outils; par exemple, les tondeuses. Le système de gestion du carburant permet à un usager autorisé de mettre du carburant dans un bidon en saisissant au terminal, un numéro générique associé aux transactions pour les bidons. Des numéros génériques ont été définis pour identifier le service auquel l'employé se rapporte. Les numéros génériques sont utilisés essentiellement à des fins budgétaires et permettent de connaître la quantité de carburant utilisé pour chacun des services.

Des limites de capacités variables ont été définies pour chacun des services; la plupart ont une limite de capacité de 20 litres, ce qui correspond à la capacité d'un bidon. D'autres limites ont cependant été définies, dont une de 80 litres pour le Service de police et une autre de 150 litres pour le Service des travaux publics. Les limites de capacités élevées vont à l'encontre de l'objectif de base d'une limite de capacité soit, exercer un contrôle.

Aucune contre-indication du système de gestion du carburant n'empêche un utilisateur d'utiliser le même numéro générique plusieurs fois consécutives. J'ai voulu vérifier s'il pouvait arriver que plusieurs transactions successives puissent être attribuées à un même employé dans un court laps de temps tout en utilisant le même numéro générique. Cette analyse m'a permis de constater qu'un même code a été utilisé 15 fois sur une période de 15 minutes en mai 2016, pour un volume de transactions représentant plus de 552 litres; le volume par transaction variant considérablement passant de 5 litres à 105 litres puis à 5 litres. Cette même analyse a permis d'identifier en juin 2016, un nombre de 60 transactions consécutives variant entre 1 litre et 19 litres effectuées sur une période de 59 minutes et représentant un total de plus de 880 litres. De plus, l'analyse a fait ressortir en juillet 2017, une transaction de 347 litres associée à un numéro générique de bidon qui pourtant, permet uniquement des transactions de 20 litres. Ce même numéro générique a été utilisé de 2015 à 2017, pour 111 transactions qui dépassaient la limite de capacité autorisée. Les transactions

successives ne sont pas analysées et aucun mécanisme ou registre ne permet de savoir à quoi a servi le carburant utilisé. L'absence d'analyse, de vérification et d'imputabilité pour les transactions successives ou qui dépassent les limites ne permet pas de s'assurer que le carburant est utilisé pour les fins auxquelles il se doit.

De 2015 à 2017, plus de 183 318 litres de carburant ont été transvidés dans des bidons non identifiés à la Ville. Le nombre de bidons en circulation n'est pas connu ni contrôlé par la Ville. L'absence, à la fois, de contrôle du nombre de bidons et d'une identification qui leur est propre, ne permet pas d'assurer que le carburant est transféré dans les bidons qui appartiennent à la Ville.

RECOMMANDATION

Je recommande à la direction du Service de l'approvisionnement et des équipements :

- 15. - de s'assurer du respect de la politique sur la marche au ralenti des véhicules;*
- 16. - de produire des analyses de consommation par conducteur et par type de véhicule afin d'identifier et de gérer les problématiques;*
- 17. - de revoir les limites de capacité des bidons par service de manière à identifier les transactions successives;*
- 18. - de mettre en place un mécanisme d'évaluation et d'imputabilité des transactions successives;*
- 19. - de mettre en place un mécanisme d'identification simple et peu coûteux permettant de valider l'usage du carburant mis dans les bidons.*

COMMENTAIRES DE LA DIRECTION

15. - la politique sur la marche au ralenti sera revue et rediffusée. Aussi, nous analyserons les différents outils disponibles sur le marché pour faciliter le contrôle de celle-ci. Ce travail sera fait en 2019.

16. - nous analyserons différents outils disponibles sur le marché pour les analyses de consommation. Ce travail sera fait en 2019.

17. - nous analyserons différents outils disponibles sur le marché pour les analyses de consommation. Ce travail sera fait en 2019.

18. - nous analyserons différents outils disponibles sur le marché pour les analyses de consommation. Ce travail sera fait en 2019.

19. - nous analyserons différents outils disponibles sur le marché pour les analyses de consommation. Ce travail sera fait en 2019.

ANNEXE 1

Suivi détaillé des contrôles de carburant sur le territoire de la Ville de Sherbrooke

Objectif

S'assurer que la Ville de Sherbrooke gère de façon efficiente et efficace le carburant.

Critères d'évaluation

- la Ville de Sherbrooke possède une structure de responsabilisation et d'imputabilité pour la consommation de carburant;
- la Ville de Sherbrooke possède un système de contrôle et un mécanisme de suivi efficace pour sécuriser l'approvisionnement en carburant et minimiser les risques de vol et vandalisme;
- la Ville de Sherbrooke possède un système de contrôle pour gérer la consommation de carburant et pour identifier, à la source, une surconsommation de carburant.