

SERVICE CORRECTIONNEL CANADA

TRANSFORMONS DES VIES. PROTÉGEONS LES CANADIENS.



Audit des biens du parc automobile

SECTEUR DE LA VÉRIFICATION INTERNE

10 janvier 2020

Cette page est laissée en blanc afin de permettre l'impression
recto verso.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières.....	3
Sommaire.....	4
Réponse de la direction.....	5
Acronymes et abréviations.....	6
1.0 Introduction.....	7
1.1 Contexte.....	7
1.2 Cadre législatif et stratégique.....	8
1.3 Organisation du Service correctionnel du Canada.....	9
1.4 Évaluation des risques.....	10
2.0 Objectifs et portée.....	11
2.1 Objectifs de l’audit.....	11
2.2 Portée de l’audit.....	11
3.0 Constatations et recommandations découlant de l’audit.....	12
3.1 Cadre de gestion.....	12
Conclusion.....	14
3.2 Respect des politiques.....	14
Conclusion.....	18
4.0 Conclusion générale.....	20
5.0 Réponse de la direction.....	21
6.0 À propos de l’audit.....	22
6.1 Approche et méthodologie.....	22
6.2 Audits et examens antérieurs liés à la gestion du parc automobile.....	23
6.3 Énoncé de conformité.....	24
Annexe A : Critères de l’audit.....	25
Annexe B : Sélection des établissements.....	26

SOMMAIRE

Ce que nous avons examiné

L'audit des biens du parc automobile a une portée nationale et inclut les cinq régions ainsi que l'administration centrale (AC). Les objectifs de l'audit étaient de fournir une assurance raisonnable que le SCC :

- a mis en place un cadre de gestion pour soutenir une gestion efficace et efficiente des biens du parc automobile ; et
- enregistre et comptabilise avec exactitude les biens de son parc automobile.

L'audit comprenait l'examen des directives, des politiques et des processus pertinents liés à l'enregistrement, au suivi et à la disposition des biens du parc automobile. Dans le cadre de cet audit, les termes « parc automobile » ou « véhicule » désignent les véhicules automobiles et les autres équipements mobiles (AEM).

Pourquoi est-ce important?

Dans le contexte du gouvernement fédéral, les ministères et les organismes doivent gérer les activités de gestion du matériel, y compris celles du parc automobile, d'une manière durable et financièrement responsable afin d'appuyer la prestation rentable et efficiente des programmes gouvernementaux.

Ce que nous avons constaté

L'équipe d'audit a constaté que le SCC a défini des politiques en conformité avec les exigences du Conseil du trésor pour la gestion du parc automobile. Toutefois, les améliorations suivantes sont nécessaires :

- une mise à jour de l'ensemble des politiques en vigueur pour une meilleure compréhension par les utilisateurs ;
- une clarification et une meilleure communication de la distribution des rôles et responsabilités entre les personnes responsables de la gestion du parc automobile à l'administration centrale, régionale et dans les établissements ; et
- la mise en place d'un dispositif de soutien et d'accompagnement structuré susceptible de fournir les outils nécessaires pour respecter les politiques de SCC et assurer la bonne gestion du parc automobile.

Au chapitre de la conformité, l'audit a révélé que dans l'ensemble, l'information relative au parc automobile est enregistrée dans le Système d'information sur la gestion du parc automobile (SIGPA), aussi appelé ARI¹, et dans le Système intégré de gestion des finances et du matériel (SIGFM). Depuis notre dernier audit, nous avons noté plusieurs améliorations de la gestion du

¹ ARI (Automotive Resources International) est une entreprise mondiale de services de gestion de flotte.

parc automobile, toutefois d'autres améliorations sont également nécessaires. Plus précisément :

- l'information contenue dans l'ARI et le SIGFM est incomplète, manque de fiabilité et n'est pas régulièrement réconciliée ; et
- les procédures relatives à l'aliénation des biens du parc automobile ont besoin d'être mieux définies et clarifiées afin d'éliminer toute zone grise.

Réponse de la direction

La direction est d'accord avec les constatations et les recommandations présentées dans le rapport d'audit. Elle a préparé un plan d'action de la gestion détaillé en réponse aux points soulevés dans le cadre de l'audit et aux recommandations qui y sont associées. Le plan d'action de la gestion sera entièrement mis en œuvre d'ici le 31 décembre 2020.

ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

AC:	Administration centrale
AEM :	Autre équipement mobile
ANS :	Accord sur les niveaux de service
AR :	Administration régionale
ARI :	« Automotive Resources International »
CEDB :	Comité d'étude sur la disposition des biens
CGI :	Chef, Gestion des installations
DASG :	Directeur adjoint, Services de gestion
DF :	Directive financière
DSI:	Directive sur les services internes
LGFP :	Loi sur la gestion des finances publiques
PARD :	Plan d'action pour la réduction du déficit
SCC:	Service correctionnel du Canada
SIGFM:	Système intégré de gestion des finances et du matériel
SIGPA :	Système d'information sur la gestion du parc automobile
SVI :	Secteur de la vérification interne

1.0 INTRODUCTION

1.1 Contexte

L'audit est lié à la priorité organisationnelle du SCC d'avoir « des pratiques de gestion efficaces, efficaces et reflétant un leadership axé sur les valeurs », ainsi qu'au risque organisationnel « que le SCC ne puisse mettre en place les modifications législatives et les mesures de contraintes budgétaires ».

L'audit des biens du parc automobile fait suite aux constatations de l'audit de la gestion des biens de 2016, qui soulignait la nécessité de travaux supplémentaires dans le domaine de l'enregistrement et du suivi du parc automobile. L'audit des biens du parc automobile a été ajouté à l'origine au Plan d'audit axé sur les risques de 2016-2019 du Secteur de la vérification interne (SVI) de Service correctionnel du Canada (SCC) et les travaux ont commencé en septembre 2016. Au cours de l'étape de planification initiale, d'importantes lacunes ont été relevées et l'audit a été reporté afin de donner à la Direction des services techniques le temps de répondre aux préoccupations et de mettre en œuvre les aspects pertinents du plan d'action de la gestion liés à l'audit de la gestion des biens.

Selon la Directive sur les services internes (DSI) 335², un véhicule automobile se définit comme « un véhicule conçu ou adapté et immatriculé en vue de permettre le transport de biens, de matériel ou de passagers sur les routes ou les chemins (p. ex., berlines, familiales, fourgonnettes, autobus, camions et véhicules automobiles spécialisés dont l'immatriculation permet la conduite) ». L'autre équipement mobile (AEM) se définit comme étant « de l'équipement mobile ayant une valeur capitalisée de 10 000 \$ ou plus, ou tout autre équipement désigné par le gestionnaire du parc automobile national. Parmi les exemples d'AEM, on retrouve : l'équipement agricole, les engins de construction, les véhicules de plaisance, l'équipement pour pelouses et jardins et les groupes électrogènes mobiles ».

Cet audit a porté à la fois sur les véhicules automobiles et sur l'AEM. À cet égard, afin de faciliter la lecture toute utilisation des termes « parc automobile » ou « véhicule » fait référence aux véhicules et à l'AEM.

Au SCC et à CORCAN, la comptabilisation des biens du parc automobile s'effectue au moyen du Système intégré de gestion des finances et du matériel (SIGFM).

De plus, l'information relative au parc automobile est enregistrée dans le système ARI (Automotive Resources International). ARI est une entreprise mondiale de gestion de flotte qui fournit le logiciel utilisé pour documenter l'utilisation et la maintenance des biens du parc automobile. Il permet de suivre les renseignements tels que : marque, modèle, coût, date de livraison, emplacement, services reçus, numéro de contrat et de facture, date d'aliénation, type de carburant, gardien, utilisation de la carte de crédit affectée au bien, etc. Le Système d'information sur la gestion du parc automobile (SIGPA) est aussi appelé ARI, et dans la suite du présent rapport, les deux termes (SIGPA ou ARI) sont interchangeables.

² Directive sur les services internes 335, Gestion du parc automobile, 2012-03-21

En date de décembre 2018, le SIGFM répertoriait plus de 2 400 biens du parc automobile au SCC, et plus de 120 à CORCAN en janvier 2019.

1.2 Cadre législatif et stratégique

Législation

La *Loi sur la gestion des finances publiques* établit l'autorisation légale pour la bonne gestion des actifs et des passifs détenus par le gouvernement du Canada, au besoin, afin d'assurer la présentation exacte de la situation financière du Canada.

La *Loi sur les biens de surplus de la Couronne* établit le fondement juridique et le cadre de gestion des biens de surplus de la Couronne que détiennent les ministères et organismes fédéraux.

Directives et lignes directrices

La Politique sur la gestion du matériel du Conseil du Trésor oriente les ministères et organismes fédéraux en matière de gestion du matériel et établit la responsabilité ultime des administrateurs généraux envers leur ministre respectif et le Conseil du Trésor quant à la saine intendance du matériel qui leur est confié ou utilisé par leur organisation.

La Directive du Conseil du Trésor sur l'aliénation du matériel en surplus fournit des directives et des exigences plus précises (que celles énoncées dans la Politique sur la gestion du matériel du Conseil du Trésor) aux ministères et organismes fédéraux pour l'étape de l'aliénation du cycle de vie des biens matériels.

La Directive financière (DF) 350, Marchés et gestion du matériel, est la directive financière globale du SCC et de CORCAN sur la gestion du matériel.

La Directive sur les services internes (DSI) 335, Gestion du parc automobile, mise à jour pour la dernière fois en 2012, décrit les rôles et les responsabilités du personnel de SCC en ce qui a trait à la gestion du parc automobile du SCC. Un certain nombre de changements et la centralisation des responsabilités sont survenus à la suite de la mise en œuvre du Plan d'action pour la réduction du déficit (PARD), ce qui a rendu la DSI 335 plutôt désuète. Cependant, l'AC a déclaré que la nouvelle Directive sur les services internes sera finalisée et entrera en vigueur lorsque les conclusions du présent audit seront connues.

Chaque région a signé un Accord sur les niveaux de service (ANS) entre le Sous-commissaire adjoint, Opérations correctionnelles, le Sous-commissaire adjoint, Services intégrés et le Directeur général, Services techniques et installations. Cet ANS, qui est entré en vigueur en 2017, confie dans les établissements, l'administration de la sécurité du parc automobile (réservation, immatriculation, suivi, accès, contrôle des clefs, établissement d'un calendrier) au Directeur adjoint, Services de gestion (DASG). Ce dernier doit également définir les besoins opérationnels liés au parc automobile. Quant au Chef, Gestion des installations (CGI), il est responsable de la maintenance et de l'entretien du parc automobile.

La Direction des services de contrats et de gestion du matériel à l'AC a réuni dans le document SCM-INST-2018-024, Processus d'aliénation des biens du parc automobile, les instructions à suivre lorsqu'une unité opérationnelle n'a plus besoin d'un article dans son parc.

CORCAN, avec son mode de fonctionnement centralisé, applique ses propres principes directeurs, ainsi que les politiques du Conseil du Trésor, et certaines directives financières du SCC, soit la DF 350 sur les Marchés et gestion du matériel et la DF 350-1 sur la Gestion des biens de SCC.

1.3 Organisation du Service correctionnel du Canada

Administration centrale

La Direction des services techniques et des installations du Secteur des services corporatifs à l'AC gère et surveille l'achat et la vente des biens immobiliers de SCC. Elle examine et évalue les besoins relatifs au parc automobile. Cette direction entame le processus d'achat et gère l'achat de tous les biens du parc automobile.

La Direction des services de contrats et de gestion du matériel du Secteur des services corporatifs à l'AC amorce et soutient le processus d'inventaire physique annuel des biens de SCC, y compris le parc automobile. Le Coordonnateur du parc automobile de cette direction met à jour les informations contenues dans le SIGFM pour déterminer les éléments du parc automobile qui sont excédentaires et devraient faire l'objet d'une aliénation.

Administrations régionales

Depuis 2017, le rôle de l'AR dans la gestion du parc automobile des établissements est presque inexistant. La DSI 335, principale directive qui encadre cette gestion, est désuète.

Selon les responsabilités inscrites dans la DSI 335, Gestion du parc automobile de 2012, l'administrateur régional, Services techniques (ou le Directeur régional, ressources matérielles pour la région du Québec) doit entre autres : assurer la liaison avec le gestionnaire du parc automobile, fournir des conseils et son appui aux gestionnaires des parcs automobiles des unités opérationnelles à l'égard de l'acquisition de véhicules, et de leur aliénation.

L'administrateur régional doit aussi vérifier les données du SIGPA afin de s'assurer qu'elles sont exactes et complètes.

En revanche, l'ANS de 2017 confie la responsabilité au CGI de la maintenance et de l'entretien du parc automobile des établissements, en rappelant que le CGI relève directement du Gestionnaire régional, ingénierie et entretien des installations.

L'ANS précise que le Gestionnaire régional, ingénierie et entretien des installations relève de la Direction générale des services techniques et des installations du Secteur des services corporatifs de l'AC, mais fournit peu d'information sur le rôle et les responsabilités dévolues à l'AR.

En somme, l'ANS de 2017 ne clarifie pas le rôle et les responsabilités de l'AR, mais introduit de nouvelles dispositions qui s'appliquent simultanément avec la DSI 335 qui est désuète.

Établissements

Selon la DSI 335 de 2012, Le Directeur de l'établissement doit vérifier et valider les propositions de remplacement au parc automobile régional se rapportant à son unité opérationnelle.

L'ANS a confié depuis 2017, au DASG la responsabilité d'administrer le parc automobile et d'en définir les besoins opérationnels, tout en précisant qu'il relève du Directeur de l'établissement.

1.4 Évaluation des risques

L'équipe d'audit a réalisé une évaluation des risques en s'appuyant sur des audits antérieurs et d'autres rapports associés à la gestion du parc automobile, ainsi que sur des entrevues menées auprès d'intervenants clefs. À cette fin, l'équipe a également tenu compte des documents d'orientation applicables.

Au début de l'audit, l'équipe a cerné les principaux risques suivants à la lumière d'une évaluation préliminaire :

- Les politiques ne sont pas respectées, car elles ne sont pas claires ;
- Les membres du personnel des établissements impliqués dans la gestion du parc automobile ne sont pas au courant de leur rôle ni de leur impact, ce qui les empêche d'identifier les défaillances potentielles ou les conduits à négliger les étapes du processus ;
- Les biens du parc automobile ne font pas l'objet d'un enregistrement et d'un suivi approprié dès leur acquisition jusqu'à leur aliénation, ce qui pourrait donner lieu à des déclarations inexactes dans les états financiers, à une utilisation inappropriée ou à une disparition de véhicules.
- Les biens du parc automobile ne sont pas aliénés en temps opportun.

Ces risques ont été pris en compte dans l'élaboration des objectifs et des critères de l'audit.

2.0 OBJECTIFS ET PORTÉE

2.1 Objectifs de l'audit

Les objectifs généraux du présent audit consistaient à fournir une assurance raisonnable que :

- un cadre de gestion est en place pour soutenir une gestion efficace et efficiente des biens du parc automobile
- le SCC enregistre et comptabilise avec exactitude les biens de son parc automobile.

On présente les critères d'audit à l'**annexe A**.

2.2 Portée de l'audit

L'audit, d'envergure nationale, a été mené dans les cinq régions ainsi qu'à l'AC. Il a permis l'examen des directives et des politiques pertinentes, ainsi que l'audit de l'enregistrement de l'acquisition et de l'aliénation des biens du parc automobile d'avril 2018 à mars 2019. L'équipe d'audit a également mené une vérification physique du parc automobile des sites visités, pour les biens répertoriés dans le SIGFM et l'ARI.

L'audit a aussi permis d'effectuer la vérification physique dans les établissements des biens du parc automobile de CORCAN, et la revue des acquisitions et aliénations entre avril 2018 et février 2019.

L'audit a été axé sur la validation de l'exactitude de l'information contenue dans le système financier. Ainsi, les décisions relatives à la gestion globale du cycle de vie du parc automobile, et la validation de l'entretien des véhicules ne sont pas incluses dans le présent audit, mais pourront faire l'objet d'un futur audit.

3.0 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DÉCOULANT DE L'AUDIT

3.1 Cadre de gestion

Le premier objectif de l'audit consistait à déterminer si le cadre de gestion en place facilitait la gestion efficace et efficiente des biens du parc automobile.

Les sections suivantes mettent en évidence les aspects pour lesquels les attentes sont satisfaites et les aspects sur lesquels la direction devrait porter une attention particulière. On présente à l'**annexe A** l'évaluation globale de tous les critères de l'audit.

3.1.1 Politiques et procédures

L'audit devait permettre de constater que les politiques propres à la gestion du parc automobile sont à jour, claires et comprises.

L'équipe d'audit a jugé que ce critère n'était pas satisfait. Les constatations connexes sont présentées ci-après.

Les politiques propres à la gestion du parc automobile ne sont ni à jour, ni claires, ni comprises des personnes qui gèrent le parc automobile.

L'audit a révélé que des politiques ont été mises en place pour la gestion du parc automobile, et que ces politiques n'entrent pas en contradiction avec les exigences du Conseil du trésor.

L'AC a initié plusieurs changements pour mener à une centralisation des responsabilités dans le cadre de son Plan d'action pour la réduction du déficit. Il s'ensuit :

- les modifications apportées aux procédures de la gestion du parc automobile ne sont pas prises en compte dans les politiques clés telles que la Directive sur les services internes (DSI) 335, ou encore le document SCM-INST-2018-024 Processus d'aliénation des biens du parc automobile, ce qui rend ces politiques désuètes ; et la plupart des personnes rencontrées dans les établissements conviennent que des politiques ont été mises en place, mais qu'elles ne reflètent pas la réalité ;
- les politiques du SCC relatives à la gestion du parc automobile consistent en plusieurs politiques du Conseil du Trésor, directives du commissaire, et différentes instructions de travail. Il n'existe pas un document principal qui rassemble toutes les informations nécessaires en un seul point tel un « guichet unique » pour toutes les informations relatives à la gestion du parc automobile. Cet éparpillement de l'information ne facilite pas le respect des différentes politiques et peut créer des différences dans leur application entre les établissements.

Si l'ensemble des politiques n'est pas à jour, facilement accessible et compréhensible, le personnel responsable de la gestion du parc automobile risque de ne pas les respecter, tel que démontré à propos de l'objectif 2 sur la conformité aux politiques.

3.1.2 Rôles et responsabilités

L'audit s'attendait à ce que les personnes responsables de l'enregistrement et de la protection des biens du parc automobile comprennent et se conforment à leurs rôles et responsabilités.

L'équipe d'audit a jugé que ce critère n'était pas satisfait. Les constatations connexes sont présentées ci-après.

Les personnes responsables de la gestion du parc automobile ne comprennent pas leurs rôles et responsabilités et ne s'y conforment pas.

Le SCC est une organisation très décentralisée. L'AC est située à Ottawa, tandis que 43 établissements, 14 centres correctionnels communautaires, 92 bureaux de libération conditionnelle et cinq AR sont répartis à l'échelle du Canada. Les rôles et responsabilités liés à la gestion du parc automobile se situent à l'AC, dans les AR et dans les établissements.

Dans un but de centralisation, l'AC a récupéré la gestion de différentes procédures telle la mise à jour dans le système financier de l'information relative aux acquisitions et aliénations initialement dévolues à l'AR et aux établissements. En 2017, chaque région a signé un ANS entre le Sous-commissaire adjoint, Opérations correctionnelles, le Sous-commissaire adjoint, Services intégrés et le Directeur général, Services techniques et installations, dans lequel le DASG est désigné comme responsable de l'administration du parc automobile et le CGI comme responsable de la maintenance, et de l'entretien du parc automobile.

En dépit de l'entrée en vigueur de l'ANS, l'équipe d'audit a constaté que les CGI continuent à effectuer les activités d'administration du parc de véhicules (réservation, enregistrement, suivi, contrôle des clefs et programmation) comme par le passé. Assurer traditionnellement l'entretien du parc automobile leur donne les connaissances et l'expérience requises pour l'administrer. En revanche, les DASG ne disposent pas de cette expertise, ne participent pas au quotidien à l'administration du parc automobile et délèguent leurs responsabilités au CGI, nonobstant l'absence de lien hiérarchique entre les deux rôles.

En dehors du manque d'expérience dans la gestion du parc automobile relevé, la majorité des DASG ont exprimé un besoin de clarification des attentes qu'impliquent leurs rôles et responsabilités dans ce cadre.

Les AR étaient beaucoup plus impliqués dans la gestion du parc automobile et interagissaient plus avec les établissements. Mais depuis que la plupart des décisions sont prises à l'AC, les AR tendent à penser que la plupart des responsabilités relèvent de l'AC.

La DSI 335 sur la Gestion du parc automobile stipule que « l'administrateur régional vérifiera les données du Système d'information sur la gestion du parc automobile (SIGPA) afin de s'assurer qu'elles sont exactes et complètes ». Toutefois, interrogés à propos de leur implication concernant l'exactitude des données dans les systèmes ARI et SIGFM, les gestionnaires régionaux, services de contrats et de gestion du matériel s'accordent pour dire que cette responsabilité est du ressort de l'AC.

Les gestionnaires régionaux, services de contrats et de gestion du matériel doivent, tel que prévu par le document Instructions SCM – Vérification physique des biens, examiner les feuilles de dénombrement remplies pour s'assurer de l'exhaustivité et de l'intégrité du dénombrement. Cependant, les AR ne surveillent pas directement la conduite des opérations de décompte dans

les établissements pour pouvoir en garantir l'intégrité et l'exhaustivité. Elles reçoivent les décomptes d'inventaires du parc automobile des différents établissements, les compilent et les acheminent à l'AC.

L'ANS ne fournit pas de détails sur le rôle et les responsabilités de l'AR dans la nouvelle répartition des responsabilités entre DASG et CGI.

Les politiques ne définissent pas dans les détails de quelle manière l'AC, l'AR et les établissements interagissent. L'éloignement géographique, ainsi que la multitude des différents acteurs concernés par la gestion du parc automobile accentue l'imprécision des rôles et responsabilités, et renforce la confusion, ce qui se ressent sur la qualité de la communication entre les personnes responsables de la gestion du parc automobile.

En l'absence d'un dispositif de soutien et d'accompagnement structuré, d'une communication officielle et claire des rôles et responsabilités, les personnes responsables de la gestion du parc automobile pourraient ne pas disposer de tous les outils et des informations nécessaires pour remplir leurs obligations.

Conclusion

En ce qui concerne le premier objectif, l'équipe d'audit a constaté que des politiques en conformité avec les exigences du Conseil du trésor ont été définies pour la gestion du parc automobile. Toutefois, les améliorations suivantes sont nécessaires :

- une mise à jour de l'ensemble des politiques en vigueur pour une meilleure compréhension par les utilisateurs ;
- une clarification et une meilleure communication de la distribution des rôles et responsabilités entre les personnes responsables de la gestion du parc automobile à l'administration centrale, régionale et dans les établissements ;
- la mise en place d'un dispositif de soutien et d'accompagnement structuré susceptible de fournir les outils nécessaires pour que le personnel de SCC respecte les politiques et gère le parc automobile de manière efficiente.

3.2 Respect des politiques

Le second objectif de l'audit consistait à déterminer si le SCC enregistre et comptabilise avec exactitude les biens du parc automobile. Ainsi qu'il a été mentionné précédemment dans la section « Portée » du présent rapport d'audit, l'équipe d'audit s'est concentrée sur la validation de l'exactitude de l'information contenue dans le SIGFM et dans ARI.

On présente à l'**annexe A**, l'évaluation globale de tous les critères de l'audit.

3.2.1 Exactitude de la base de données sur les biens du parc automobile

L'audit devait permettre de constater que tous les biens du parc automobile sont enregistrés dans le SIGFM et l'ARI de façon exacte et opportune pendant tout leur cycle de vie.

L'équipe d'audit a jugé que ce critère était partiellement satisfait. Les constatations connexes sont présentées ci-après.

Globalement, l'information contenue dans ARI et dans SIGFM est incomplète et n'est pas fiable. En revanche, l'information relative aux nouvelles acquisitions s'est améliorée.

L'AC reconnaît qu'il existe de nombreuses incohérences, entre l'information contenue dans les deux bases de données, qui nécessitent qu'une réconciliation soit effectuée afin de pouvoir les corriger.

L'équipe d'audit a visité 12 établissements et conduit une vérification physique des biens du parc automobile rattachés à l'établissement, à partir de l'information figurant dans l'ARI et dans le SIGFM.

L'équipe d'audit a pu confirmer pour les 12 établissements visités l'existence physique de 96 % (584 sur 606) des véhicules examinés. Des incohérences concernant l'information contenue dans les systèmes ont toutefois été relevées, telles que :

- 9 % (52 sur 606) des véhicules étaient enregistrés dans le SIGFM mais non dans l'ARI ;
- 4 % (27 sur 606) des véhicules étaient enregistrés dans l'ARI mais non dans le SIGFM ;
- 12 % (71 sur 606) des véhicules étaient enregistrés à un établissement autre que celui indiqué selon l'information figurant dans l'ARI ou le SIGFM.

En outre, l'information de plusieurs véhicules (numéro de série, numéro d'actif, etc.) ne correspond pas à l'information figurant dans l'ARI ou le SIGFM, ou encore l'information qui figure dans l'ARI est différente de celle du SIGFM.

En ce qui concerne CORCAN, l'équipe d'audit a pu vérifier l'existence physique de 100 % (12 sur 12) des véhicules des 4 sites de CORCAN visités.

Des inventaires physiques du parc automobile sont effectués, mais leur exactitude reste problématique.

L'AC envoie à l'AR et aux établissements au titre de chaque exercice fiscal une lettre d'appel pour effectuer la vérification physique des biens du parc automobile, et en vérifier la concordance avec les informations du SIGFM. Toutefois, l'AR ne supervise pas directement les opérations de décompte dans les établissements. L'audit a révélé que les inventaires sont effectués et les décomptes acheminés à l'AR, puis à l'AC. Cependant, en examinant les décomptes d'inventaires pour les 12 établissements visités, l'équipe d'audit a relevé les incohérences suivantes :

- 4 sur 606 (moins de 1 %) des véhicules ont été certifiés présents sur les décomptes d'inventaire à un établissement alors qu'ils étaient physiquement présents à un autre établissement ;
- 13 sur 606 (2 %) des véhicules utilisés à certains établissements n'avaient pas été inclus dans leur parc automobile.

Les nouvelles procédures relatives à l'enregistrement des acquisitions fonctionnent. Par contre, la communication relative à la livraison a besoin d'amélioration.

L'audit devait permettre de constater si l'acquisition des biens du parc automobile se fait conformément aux politiques applicables.

Nous avons examiné 294 nouvelles acquisitions de véhicules au plan national, pour la période d'avril 2018 à février 2019 extraites de SIGFM et de ARI, et avons constaté que 99 % (292 sur 294) de ces acquisitions avaient été inscrites dans les deux systèmes. Le processus d'acquisition, maintenant géré de manière centralisée par l'AC, s'est notablement amélioré et l'information qui en résulte a gagné en exactitude.

En revanche, nous pensons que la communication entre l'AC, l'AR et les établissements peut encore être améliorée, surtout en ce qui concerne la confirmation de la réception des véhicules qui doit être envoyée à l'AC. Les retards dans la récupération des véhicules auprès du concessionnaire, et la confirmation de réception peuvent occasionner des frais.

En ce qui concerne CORCAN, 79 % (22 sur 28) des nouvelles acquisitions étaient inscrites dans le SIGFM et l'ARI, avec 21 % (6 sur 28) uniquement inscrite dans le SIGFM.

3.2.2 Processus d'aliénation

L'audit devait permettre de confirmer que l'aliénation des biens du parc automobile se fait conformément aux exigences des politiques et des lois établies.

L'équipe d'audit a jugé que ce critère était partiellement satisfait. Les constatations connexes sont présentées ci-dessous.

Les procédures propres à l'aliénation sont incomplètes.

Selon les politiques applicables, l'aliénation d'un véhicule doit intervenir dans les 30 jours suivant la réception du nouveau bien. Les établissements ont exprimé avoir de la difficulté à aliéner l'ancien véhicule dans les 30 jours de la réception du nouveau. En effet, il arrive que le nouveau véhicule, dans l'attente de l'installation d'un équipement de sécurité ou de sièges supplémentaires, ne puisse être immédiatement mis en service. Certains établissements nous ont expliqué que le retard dans l'aliénation de l'ancien bien est dû à l'attente de l'autorisation de l'aliénation par un Comité d'étude sur la disposition des biens (CEDB). Les politiques applicables ne fournissent pas de directives précises sur la marche à suivre lorsque les établissements n'arrivent pas à aliéner les biens dans les 30 jours de la réception du nouveau bien.

Conformément à l'instruction SCM-INST-2018-024 Processus d'élimination des biens liés du parc automobile de SCC, l'aliénation physique est du ressort de l'établissement ou de l'AC. Le document ne fournit aucune orientation ou directive additionnelle sur la marche à suivre pour l'aliénation physique des biens.

Lorsque les biens sont aliénés par le site de GC Surplus, les établissements considèrent que leur responsabilité prend fin dès que le bien est enregistré sur le site GC Surplus. Le véhicule est par la suite récupéré directement par GC Surplus, mais les procédures n'incluent aucune confirmation formelle envoyée à l'AC par GC Surplus ou l'établissement.

À partir d'un échantillon de véhicules aliénés au plan national et retirés des deux systèmes (SIGFM et ARI), l'équipe d'audit a obtenu une preuve d'aliénation pour 69 % (157 sur 229) de l'échantillon. La confirmation d'aliénation n'a pas été reçue par l'AC dans les autres cas.

Un CEDB national doit se réunir mensuellement pour approuver toute aliénation des biens du parc automobile. Toutefois, 44 % (100 sur 229) de véhicules aliénés dans les deux systèmes n'ont pu être reliés au CEDB les ayant approuvés. En outre, l'examen des rapports de CEDB d'avril 2018 à février 2019 montre que certains véhicules se retrouvent soit plusieurs fois sur le même rapport d'autorisation du CEDB ou sur des rapports de CEDB successifs.

En général, l'information relative aux véhicules mis hors service, en voie d'aliénation (surplus) ou aliénés est enregistrée dans le SIGFM et l'ARI, mais le suivi et la réconciliation n'est pas effectuée régulièrement.

Nous nous attendions à ce que les véhicules mis hors service, en voie d'aliénation et aliénés soient enregistrés uniformément dans les deux systèmes et en temps opportun.

L'examen d'un échantillon national de 331 véhicules mis hors service, en voie d'aliénation ou aliénés extraits du SIGFM ou de l'ARI pour la période d'avril 2018 à mars 2019 a permis de relever les statuts présentés dans le tableau ci-dessous.

Statut des véhicules examinés dans l'ARI et le SIGFM	Nombre	Pourcentage
Aliénés (229) ou hors service (8) retirés de l'ARI et du SIGFM	237	72 %
Aliénés et retirés de l'ARI mais en service dans le SIGFM	39	12 %
Aliénés et retirés de l'ARI mais en voie d'aliénation dans le SIGFM	27	8 %
Aliénés et retirés de l'ARI mais non localisés dans le SIGFM	12	4 %
Aliénés et retirés du SIGFM mais en service dans l'ARI	2	1 %
Aliénés et retirés du SIGFM mais non localisés dans l'ARI	14	4 %
Total	331	100 %

Il s'écoule en moyenne 78 jours entre la date d'aliénation et la date à laquelle le véhicule aliéné est retiré du SIGFM.

Seule l'AC actualise l'information dans les deux systèmes, une fois que la confirmation que le bien a quitté la propriété de SCC lui est transmise par les établissements. Il arrive donc que cette confirmation parvienne tardivement à l'AC, ce qui en conséquence retarde l'inscription de l'aliénation dans les deux systèmes.

Les procédures ne prévoient pas que les établissements reçoivent une confirmation que l'information a été prise en compte. Les incohérences qui ne sont pas relevées et corrigées dans le SIGFM risquent d'avoir une incidence négative sur les états financiers.

En ce qui concerne CORCAN, sur un échantillon national de 15 véhicules mis hors service, en voie d'aliénation ou aliénés extraits du SIGFM ou de l'ARI pour la période d'avril 2018 à janvier 2019, les statuts des véhicules examinés sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Statut des véhicules examinés dans l'ARI et le SIGFM	Nombre	Pourcentage
Aliénés et retirés de l'ARI et du SIGFM	8	53 %
Aliéné et retiré de l'ARI mais en service dans le SIGFM	1	7 %
Aliénés et retirés de l'ARI mais en voie d'aliénation dans le SIGFM	4	27 %
Aliénés et retirés du SIGFM mais non localisés dans l'ARI	2	13 %
Total	15	100 %

L'information relative aux aliénations est enregistrée en général dans l'ARI et le SIGFM, mais son exactitude doit être encore améliorée pour permettre une meilleure réconciliation entre les deux systèmes.

Conclusion

En ce qui concerne le second objectif, l'audit a révélé que dans l'ensemble, l'information relative au parc automobile est enregistrée dans l'ARI et le SIGFM. Depuis notre dernier audit, nous avons noté plusieurs améliorations de la gestion du parc automobile, toutefois d'autres améliorations sont également nécessaires. Plus précisément :

- l'information contenue dans l'ARI et le SIGFM n'est pas réconciliée régulièrement, n'est pas exhaustive et manque de fiabilité ;
- différentes étapes du processus relatives à l'aliénation des biens du parc automobile ont besoin soit d'être mieux définies ou précisées pour que les aliénations soient mieux gérées et que toutes zones d'ombre soient éliminées.

Recommandation 1

Le commissaire adjoint, Services corporatifs doit renforcer le cadre de gestion. Plus précisément, il doit :

- veiller à ce que l'ensemble des politiques propres à la gestion du parc automobile soit à jour et clair ;
- veiller à une clarification, une meilleure communication de la distribution des rôles et responsabilités entre les personnes responsables de la gestion du parc automobile, tant dans les administrations centrale et régionale, que dans les établissements ;
- assurer la mise en place d'un dispositif de soutien et d'accompagnement structuré susceptible de fournir les outils nécessaires pour que le personnel de SCC respecte les politiques et gère le parc automobile de manière efficiente.

Réponse de la direction

La direction est d'accord avec cette recommandation. D'ici le 1^{er} septembre 2020, le CASC terminera la mise en œuvre des mesures décrites dans le cadre de la première recommandation du PAG.

Recommandation 2

Le commissaire adjoint, Services corporatifs doit améliorer l'information relative au parc automobile contenue dans le système de gestion du parc automobile. Plus précisément, il doit :

- veiller à ce que l'information contenue dans ARI et SIGFM soit réconciliée plus régulièrement et toute incohérence rectifiée, pour garantir une information fiable et exhaustive ;
- préciser ou mieux définir toutes les étapes du processus d'aliénation des biens du parc automobile afin d'en éliminer toutes les zones d'ombres.

Réponse de la direction

La direction est d'accord avec cette recommandation. D'ici le 31 décembre 2020, le CASC terminera la mise en œuvre des mesures décrites dans le cadre de la deuxième recommandation du PAG.

4.0 CONCLUSION GÉNÉRALE

En général, l'équipe d'audit a constaté que des politiques en conformité avec les exigences du Conseil du trésor ont été définies pour la gestion du parc automobile.

Toutefois, les améliorations suivantes sont nécessaires :

- une mise à jour de l'ensemble des politiques en vigueur pour une meilleure compréhension par les utilisateurs ;
- une clarification et une meilleure communication de la distribution des rôles et responsabilités entre les personnes responsables de la gestion du parc automobile à l'administration centrale, régionale et dans les établissements ;
- la mise en place d'un dispositif de soutien et d'accompagnement structuré susceptible de fournir les outils nécessaires pour respecter les politiques du SCC et assurer la gestion du parc automobile.

Au chapitre de la conformité, l'audit a révélé que dans l'ensemble l'information relative au parc automobile est enregistrée dans l'ARI et dans le SIGFM. Depuis notre dernier audit, nous avons noté plusieurs améliorations de la gestion du parc automobile, toutefois d'autres améliorations sont également nécessaires. Plus précisément :

- l'information contenue dans l'ARI et le SIGFM n'est pas cohérente puisqu'elle n'est pas réconciliée régulièrement. Cette information est aussi incomplète et manque de fiabilité ;
- les procédures relatives à l'aliénation des biens du parc automobile ne sont pas assez détaillées et précises, et l'information relative aux aliénations contenues dans les deux systèmes présente également des incohérences.

5.0 RÉPONSE DE LA DIRECTION

La direction est d'accord avec les constatations et les recommandations présentées dans le rapport d'audit. Elle a préparé un plan d'action de la gestion détaillé en réponse aux points soulevés dans le cadre de l'audit et aux recommandations qui y sont associées. Le plan d'action de la gestion sera entièrement mis en œuvre d'ici le 31 décembre 2020.

6.0 À PROPOS DE L'AUDIT

6.1 Approche et méthodologie

Diverses méthodes ont été employées pour recueillir les données de l'audit.

Entrevues

L'équipe d'audit a mené des entrevues auprès de membres de la haute direction et du personnel à l'administration centrale, dans les administrations régionales et dans les établissements. Les personnes rencontrées comprennent : le gestionnaire national du parc automobile, les directeurs d'établissement, les gestionnaires du parc automobile de l'établissement et d'autres membres du personnel, au besoin.

Examen de la documentation

L'équipe d'audit a examiné la documentation pertinente, comme les lois, les politiques, les directives et les rapports. Les documents particuliers examinés, sans toutefois s'y limiter, comprennent : rapports d'approvisionnement du SIGFM et de l'ARI, vérification physique des inventaires, rapports sur les surplus et les aliénations de GCSurplus.

Essais

L'équipe d'audit a :

- examiné des documents pertinents (liste des véhicules, rapports d'additions d'ARI et le SIGFM, factures, formulaires de confirmation de réception) pour déterminer si les biens du parc automobile acquis ont été inscrits dans le SIGFM et l'ARI avec exactitude et à temps ;
- comparé les données relatives au parc automobile dans le SIGFM à celles de ARI pour examiner leur cohérence et exactitude ;
- comparé un échantillon de l'information contenue dans SIGFM et ARI à l'inventaire physique réalisé au titre de l'exercice fiscal 2018-2019 pour vérifier si les systèmes sont tenus à jour ;
- également examiné un échantillon de rapports d'aliénation de GCSurplus pour s'assurer que les systèmes sont mis à jour à la suite de l'aliénation des biens du parc automobile.

Observations

L'équipe d'audit a mené des vérifications physiques du parc automobile dans 12 établissements afin de vérifier d'une part la présence effective des biens du parc automobile rattachés à l'établissement visité, et d'autre part, si tous les véhicules présents à l'établissement ont été pris en compte dans les systèmes SIGFM et d'ARI.

Sélection des établissements

Les établissements sélectionnés dans le cadre de cet audit sont présentés à l'annexe B.

6.2 Audits et examens antérieurs liés à la gestion du parc automobile

Vérification de la gestion du cycle de vie du parc automobile

En 2010, le SVI de SCC avait effectué un audit de la gestion du cycle de vie du parc automobile de SCC et de CORCAN. À la suite de l'audit, il avait été principalement recommandé au SCC, un renforcement des mécanismes de suivi et de rapports afin que les renseignements à l'appui de la gestion du parc automobile soient complets et fiables. Il avait été aussi recommandé une amélioration du processus de prise d'inventaire, ainsi que la tenue et la mise à jour de registres complets sur la planification, l'inventaire, l'utilisation et l'entretien du parc automobile conformément aux politiques.

La principale recommandation adressée à CORCAN consistait à tenir et à présenter, conformément aux politiques et aux directives du Conseil du Trésor, des registres sur l'utilisation et l'entretien des véhicules.

Audit de la gestion des biens

En 2016, le SVI de SCC avait mené un audit de la gestion des biens. Dans l'ensemble, il avait été recommandé que le cadre de gestion soit précisé de sorte que tous les aspects de l'acquisition, de l'enregistrement, de la production, de la vérification annuelle et de l'aliénation des biens soient clairement définis, compris et observés. Il avait été aussi recommandé que toutes les unités opérationnelles maintiennent des données exactes et à jour sur les biens dans le Module des immobilisations.

Audit des biens du parc automobile

L'audit des biens du parc automobile avait été lancé en septembre 2016. Toutefois, au cours de l'étape de la planification, l'audit avait dû être reporté parce que des lacunes importantes avaient été relevées. Du temps avait été laissé à la Direction des services techniques pour répondre aux préoccupations et pour mettre en œuvre les aspects pertinents du plan d'action de la direction liés à l'audit de la gestion des biens. Selon ce plan, une analyse et un nettoyage de l'information relative au parc automobile dans les bases de données de SIGFM et de ARI ont été initiés, et finalisés en décembre 2017. Les objectifs de cette action étaient de permettre une meilleure gestion du parc automobile, éliminer tout doublon, tout en réduisant les efforts de suivi et de comptage.

6.3 Énoncé de conformité

Selon mon jugement professionnel à titre de Dirigeant principal de la vérification, les procédures d'audit adéquates et appropriées ont été suivies, et les éléments probants ont été recueillis pour confirmer l'exactitude de l'opinion énoncée dans le présent rapport. L'opinion est fondée sur une comparaison des conditions telles qu'elles existaient alors, avec les critères d'audit convenus par la direction. L'opinion formulée ne vaut que pour les questions examinées.

L'audit est conforme aux Normes relatives à l'audit interne au sein du gouvernement du Canada, comme en témoignent les résultats du programme d'assurance et d'amélioration de la qualité. Les éléments probants étaient suffisants pour fournir à la haute direction une preuve d'opinion fondée sur l'audit interne.

Christian D'Auray, CPA, CA
Dirigeant principal de la vérification

ANNEXE A : CRITÈRES DE L'AUDIT

Le tableau ci-dessous expose les critères élaborés afin d'atteindre l'objectif et la portée de l'audit.

Objectif	Critères de l'audit	Satisfait/ Respecté à quelques exceptions près/ Respecté en partie/ Non respecté
Fournir une assurance raisonnable que le SCC a mis en place un cadre de gestion pour soutenir une gestion efficace et efficiente des biens du parc automobile.	1.1 – <u>Cadre stratégique</u> – Les politiques propres au suivi du parc automobile sont à jour, claires et comprises.	Non respecté
	1.2 – <u>Rôles et responsabilités</u> – Les personnes responsables de l'enregistrement et de la protection des biens du parc automobile comprennent leurs rôles et responsabilités et s'y conforment.	Non respecté
Fournir une assurance raisonnable que SCC enregistre et comptabilise avec exactitude les biens de son parc automobile.	2.1 – <u>Exactitude de la base de données sur les biens</u> – Tous les biens du parc automobile sont enregistrés dans le système d'information sur la gestion du parc automobile (SIGPA) et dans le SIGFM de façon exacte et opportune pendant tout leur cycle de vie.	Respecté en partie
	2.2 – <u>Processus d'aliénation</u> – L'aliénation des biens du parc automobile se fait conformément aux exigences des politiques et des lois établies.	Respecté en partie

ANNEXE B : SÉLECTION DES ÉTABLISSEMENTS

Région	Établissements
Atlantique	<ul style="list-style-type: none">• Établissement Nova pour femmes• Pénitencier de Dorchester
Québec	<ul style="list-style-type: none">• Établissement de La Macaza• Centre régional de réception
Ontario	<ul style="list-style-type: none">• Établissement de Bath• Établissement de Collins Bay
Prairies	<ul style="list-style-type: none">• Établissement d'Edmonton• Établissement Grierson• Établissement de Stony Mountain
Pacifique	<ul style="list-style-type: none">• Village de guérison Kwikwèxwelhp• Établissement Mountain• Établissement de Mission