

**REVUE DES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE ET DU TRANSFERT DE TAXE
FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE**

par Richard Soberman, ing.

Le 5 septembre 2006

I. Sommaire

Les mesures récentes et actuelles prises par le gouvernement du Canada afin de contribuer au financement des infrastructures municipales ont été bien reçues par les municipalités canadiennes. Celles-ci espèrent que ces mesures jetteront les bases d'un financement prévisible, de longue durée qui leur assurera à la fois des ressources et des processus supplémentaires pour répondre plus efficacement aux besoins à long terme.

Les forces et les faiblesses des programmes fédéraux d'infrastructures de date récente et courants ont été analysés en s'appuyant sur des renseignements et des données obtenus auprès d'un échantillonnage de municipalités représentatives. Fondées sur cette analyse, le présent rapport suggère les moyens les plus susceptibles d'assurer une entente multilatérale sur les principaux éléments que devrait comporter un cadre prévisible et détaillé d'engagement de la part du gouvernement fédéral, en vue de l'élimination du déficit des infrastructures auquel sont confrontées les municipalités de toutes tailles.

Une démarche multilatérale – par opposition à une démarche unilatérale – est indiscutablement la voie à suivre pour garantir l'élaboration de programmes fédéraux de financement prévisibles et à long terme, et cela, pour les raisons suivantes -

- L'absence de participation municipale directe dans la conception des programmes engendre infailliblement des difficultés d'ordre pratique, car il est impossible que les fonctionnaires fédéraux puissent comprendre entièrement le vaste éventail de processus de dépenses en immobilisations qui existent dans le secteur municipal, voire même certains facteurs plus fondamentaux comme les exercices différents;
- Les attentes municipales au chapitre d'un financement soutenu et à long terme soulèvent l'obligation pour les municipalités d'adopter des démarches ordonnées assurant qu'elles aient elles-mêmes en place leurs propres projets d'envergure et priorités à plus long terme;
- Il faut reconnaître qu'une participation du gouvernement fédéral est plus facile à justifier lorsqu'elle est conforme à des objectifs stratégiques nationaux tant d'ordre environnemental qu'économique.

Comme il fallait s'y attendre, un récent sondage d'un échantillon représentatif de municipalités canadiennes a fait ressortir la présence d'un large consensus quant à la nécessité d'un financement garanti à plus long terme.

Par ailleurs, la grande majorité des répondants ont affirmé que le transfert de la taxe fédérale sur l'essence est un modèle de programme très supérieur, jugeant qu'il est plus facile à administrer, qu'il est plus facile de satisfaire aux critères d'admissibilité et qu'il est mieux adapté aux priorités déterminées à l'échelle locale.

De plus, une grande unanimité s'est dégagée à l'égard des aspects suivants :

- les mécanismes de reddition de comptes sont raisonnables et efficaces;
- le processus de demande est trop exigeant;
- le processus de demande, de décision et de négociation est trop long;
- les attributions semblent justes et équitables;
- les demandes sont traitées de façon équitable;
- il est peu difficile de satisfaire aux exigences relatives aux fonds de contrepartie;
- la période de financement est trop restrictive pour permettre de choisir les projets les plus prioritaires.

Une unanimité beaucoup moins grande s'est dégagée au sujet des aspects suivants des programmes existants :

- le caractère raisonnable des catégories de projets admissibles à l'aide fédérale;
- la mesure dans laquelle les municipalités sont pénalisées lorsqu'elles ont déjà investi dans des projets qui auraient été par ailleurs admissibles;
- la nécessité de consolider les divers programmes en un seul programme d'infrastructures;
- le plus grand recours au mode d'attribution proportionnelle à la population;
- des règles particulières pour les collectivités de petite taille;
- l'incidence négative, sur les priorités locales, de l'obligation de se conformer aux exigences d'admissibilité du gouvernement fédéral.

À la lumière de l'expérience passée, voici les principes qui devraient guider l'élaboration d'un plan réunissant tous les éléments voulus pour assurer un financement fédéral prévisible, à long terme.

1. En tenant pour acquis que les mesures de contrôle et règlements provinciaux assurent déjà une reddition de comptes adéquate, les conditions liées aux investissements fédéraux dans les infrastructures devraient être simplifiées afin de réduire le fardeau administratif et d'éviter toute duplication d'efforts et de coûts.
2. Dans la conception des programmes d'investissements fédéraux, il faudrait reconnaître les besoins particuliers des petites collectivités (peu importe la définition), compte tenu surtout de leurs ressources internes plus limitées et de leur capacité restreinte de fournir leur quote-part des fonds requis.
3. Les programmes de financement des infrastructures devraient viser une gamme plus étendue d'actifs, en fonction des priorités déterminées localement.
4. Les fonds consacrés aux infrastructures devraient être axés sur les « plans » plutôt que sur les « projets ».

5. Tout engagement fédéral de financement à long terme devrait être conditionnel à l'obligation, de la part des municipalités, d'approuver officiellement les plans et priorités d'investissement à long terme.
6. Il faudrait examiner quelles modifications devront être apportées aux lois et aux règlements provinciaux si un financement fédéral à long terme garanti est envisagé pour l'instauration de modèles de financement plus novateurs, notamment des instruments d'emprunt divers tels les emprunts et obligations-recettes.
7. Le financement à long terme garanti devrait être appuyé par des ententes contractuelles ayant force exécutoire.

En se basant sur ces principes, les mesures suivantes sont recommandées afin d'assurer la transition entre le mode de financement actuel des infrastructures et des programmes assurant une aide fédérale prévisible et à long terme :

1. Très apprécié, le programme de transfert de la taxe fédérale sur l'essence devrait se poursuivre en tant qu'élément distinct du financement fédéral global des infrastructures.
2. Les autres programmes d'infrastructures devraient être consolidés et répartis en deux grandes catégories, une regroupant les petites collectivités et les régions rurales, et l'autre regroupant toutes les autres municipalités.
3. En tant que condition de base pour des garanties d'aide à long terme, les municipalités devraient être tenues d'établir des plans officiels pour le ou les secteurs pertinents, et indiquant au moins les cinq premières priorités de dépenses en immobilisations.
4. Les processus de demande et de reddition de comptes devraient être simplifiés de manière à accepter les mesures de contrôle provinciales en tant qu'équivalent acceptable pour les exigences fédérales, sous réserve que les municipalités fournissent la preuve que leur quote-part d'un secteur de dépenses approuvé n'est pas réduite par des contributions fédérales.
5. Les fonds fédéraux devraient être déboursés en fonction des exercices des gouvernements municipaux, et en tenant compte que même si de nombreuses municipalités fonctionnent avec des plans d'immobilisations de cinq ou de 10 ans, les fonds sont souvent affectés sur une base annuelle.

II. Contexte

La plupart des gouvernements municipaux canadiens n'ont ni les ressources ni les outils fiscaux requis pour répondre aux besoins d'entretien et de remise en état des infrastructures matérielles actuelles. Ils n'ont pas les moyens, non plus, de se doter des infrastructures supplémentaires exigées par l'urbanisation rapide et la croissance démographique.

Le transport en commun, en Ontario, est un exemple des plus éloquents :

Entre 1986 et 2001, la population de la Grande région de Toronto et de Hamilton (GRTH) a augmenté considérablement. Dans cette région, cependant, les investissements provinciaux dans les transports (tant de compétence provinciale que municipale) n'ont pas suivi la cadence de la croissance globale depuis 1986. La figure 1, par exemple, montre qu'entre 1992 et 2006,

- la population de la GRTH s'est accrue de quelque 33 pour cent;
- le budget de l'Ontario a augmenté d'environ 60 pour cent en dollars courants;
- les dépenses provinciales totales dans le domaine des transport ont chuté d'environ 24 pour cent.

En 1992, les dépenses provinciales au chapitre des transports représentaient environ 4,7 pour cent du budget de l'Ontario; en 2006, elles représentaient moins de 2,2 pour cent.

De façon générale, les municipalités canadiennes dépendent largement des impôts fonciers comme source principale de revenus, comme le montre la figure 2.

Compte tenu des écarts entre les diverses provinces, les municipalités canadiennes sont limitées dans leur capacité financière de répondre aux besoins des infrastructures en raison des facteurs suivants :

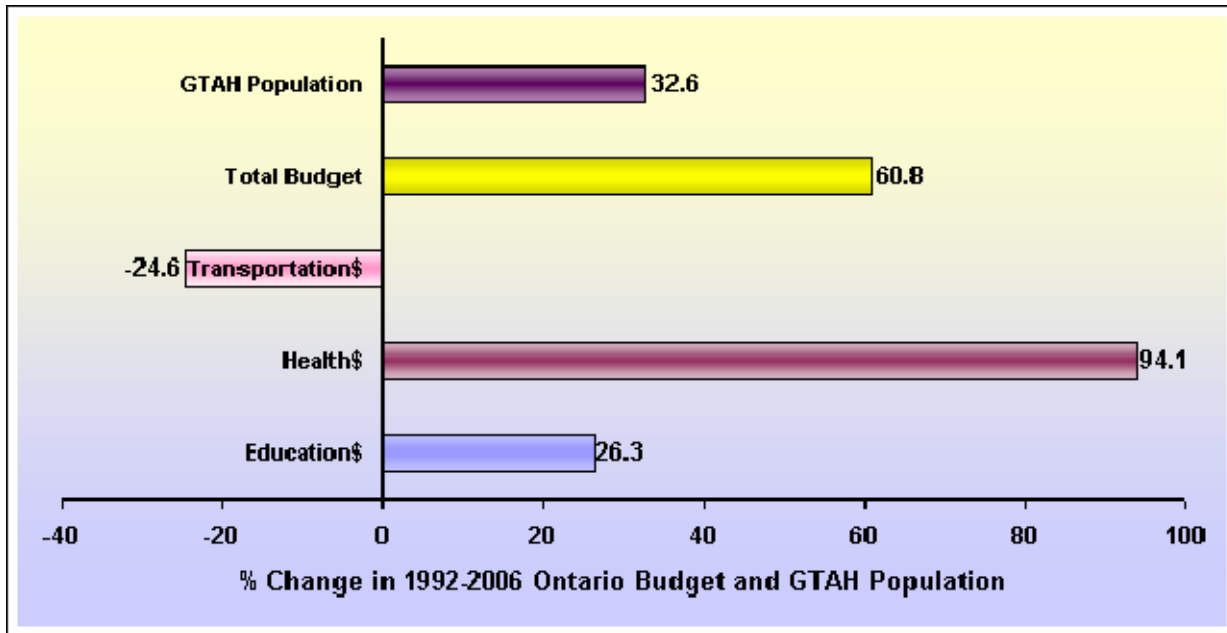
- la mesure dans laquelle les augmentations d'impôts fonciers sont perçues comme étant politiquement acceptables ou équitables;
- les restrictions imposées par la loi ou les règlements sur les sources de revenu accessibles aux gouvernements municipaux;
- l'annulation ou l'expiration de programmes d'aide provinciale et, dans certains cas
- le délestage de responsabilités afférentes à certains services sociaux financés antérieurement par les gouvernements municipaux (tout particulièrement en Ontario).

Dans les circonstances, les « conseils municipaux sont confrontés à un dilemme : refuser aux résidents les services nécessaires ou repousser la réparation et la rénovation de l'infrastructure »¹.

Dans l'optique de la conception des programmes, il convient également de ne pas oublier que le financement fédéral ne représente qu'un pourcentage assez faible des revenus municipaux globaux. Par conséquent, *il serait sans doute excessif d'exiger que les municipalités modifient leurs processus financiers pour se plier aux conditions dictées par le gouvernement fédéral pour bénéficier de son aide financière.*

¹ *Édifier des fondations solides pour notre prospérité – Rétablir l'équilibre fiscal municipal*, Ottawa, Fédération canadienne des municipalités, juin 2006, p.14.

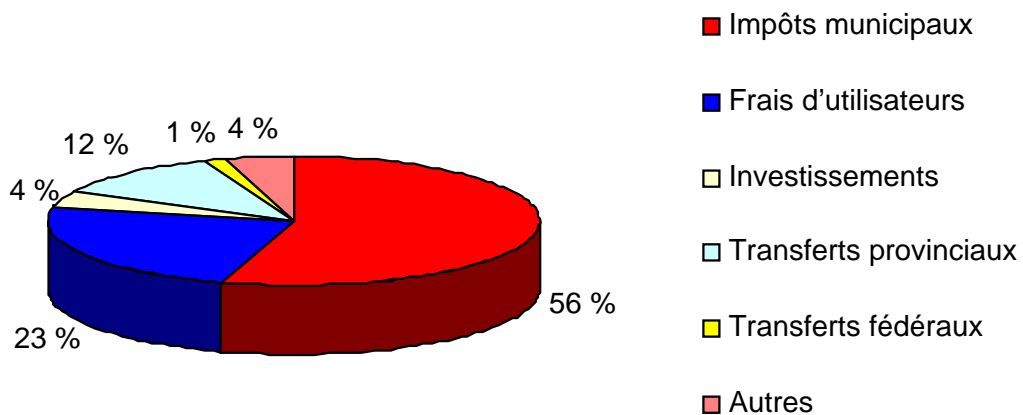
Figure 1 – Évolution d'éléments choisis du budget provincial de l'Ontario



Population de la GRTH 32,6
 Budget total 60,8
 -24,6 Transports
 Santé 94,1
 Éducation

% de variation dans le budget de l'Ontario et la population de la GRTH – 1992-2006

Figure 2 – Sources de revenu des municipalités canadiennes en 2004



Outre les besoins prodigieux liés aux infrastructures, certaines questions importantes d'équité découlent, en particulier, de la notion de la « capacité de payer ». Comme l'ont fait ressortir clairement d'autres études (comme celle de la FCM, *Rétablir l'équilibre fiscal municipal*), les impôts fonciers municipaux sont beaucoup plus régressifs que les impôts sur le revenu fédéraux.

Les municipalités ont donc accueilli favorablement le premier et très fructueux programme d'infrastructures, Travaux d'infrastructure Canada, et ses 2 milliards d'investissements fédéraux qui ont permis de générer un total de quelque 6 milliards pour des infrastructures qui en avaient grandement besoin. Elles ont aussi fait bon accueil aux programmes qui ont suivi, dont le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), le Programme infrastructures Canada (PIC) et le transfert de la taxe fédérale sur l'essence, y voyant le signe que le gouvernement fédéral demeurerait intéressé à aider les municipalités faire face aux besoins en matière d'infrastructures.

Néanmoins, sauf pour ce qui est du programme de transfert de taxe fédérale sur l'essence, ces programmes ont toujours été – et continuent d'être :

- axés sur les projets;
- liés à un financement de contrepartie.

Tous sont également d'une durée limitée – généralement, de quatre à cinq ans.

Par conséquent, même si l'aide fédérale a été très bénéfique jusqu'ici, un consensus général se dessine de plus en plus en faveur d'un cadre qui assurerait une aide plus prévisible et à plus long terme pour les infrastructures municipales.

Le présent document vise donc à évaluer tant les forces que les faiblesses des programmes d'infrastructures fédéraux actuels, afin de déterminer l'orientation et les caractéristiques qu'il faudrait privilégier dans l'établissement de programmes exhaustifs et à long terme.

III. Perspectives municipales

Il y a certainement des leçons à tirer de l'expérience à laquelle a donné lieu la série courante de programmes fédéraux visant les infrastructures municipales. Afin de relever certaines des forces et des faiblesses perçues de ces programmes, élément devant être pris en compte dans l'élaboration de stratégies à plus long terme, la FCM a mené un court sondage auprès de municipalités représentatives, dont certaines qui ont réussi à obtenir des fonds et certaines qui n'ont pas réussi.

Le bref questionnaire (présenté à l'annexe B) a été transmis à des représentants politiques et administratifs de 28 municipalités et les réponses ont été recueillies par téléphone et par écrit. Les municipalités participantes étaient de tailles diverses, certaines très petites, d'autres, très grandes, et toutes les provinces et tous les territoires étaient inclus dans l'échantillon. Quelques élus de municipalités non participantes ont également fait part de leurs observations.

Le questionnaire comportait des questions fermées (n'exigeant qu'un « oui » ou un « non ») et des questions ouvertes invitant les observations et les exemples plus détaillés. Les observations tirées des réponses et fournies à l'annexe A visent à donner une idée de la nature des réponses recueillies pendant la très courte durée de ce sondage.

Selon les réponses affirmatives ou négatives recueillies à l'égard de certaines questions, la plupart des répondants ont constaté que :

- les mécanismes de reddition de comptes sont raisonnables et efficaces;
- le processus de demande est trop exigeant;
- le processus de demande, de décision et de négociation est trop long;
- les attributions sont justes et équitables;
- il y a eu peu d'exemples d'iniquité dans le traitement des demandes;
- il leur a été peu difficile de satisfaire aux exigences relatives aux fonds de contrepartie;
- la période de financement est trop restrictive pour permettre de choisir les projets les plus prioritaires.

Les opinions étaient beaucoup moins unanimes au sujet des aspects suivants :

- le caractère raisonnable des catégories de projets admissibles à l'aide fédérale;
- la mesure dans laquelle les municipalités sont pénalisées lorsqu'elles ont déjà investi dans des projets qui auraient été par ailleurs admissibles;
- la nécessité de consolider les divers programmes en un seul programme d'infrastructures;
- le mode d'attribution proportionnelle à la population;
- des règles particulières pour les collectivités de petite taille;
- l'incidence négative, sur les priorités locales, de l'obligation de se conformer aux exigences d'admissibilité du gouvernement fédéral.

Sans reproduire ici toutes les observations, les répondants ont indiqué d'un commun accord qu'un fonds général (auquel tous les types ou de nombreux types d'infrastructures seraient admissibles) :

- « *permettrait d'affecter les fonds à des priorités locales* »;
- « *permettrait, s'il était stable et garanti à plus long terme, aux municipalités de se concentrer sur certains domaines à court terme en sachant qu'elles pourraient voir à d'autres ensuite* ».

Par contre, peu de répondants ont indiqué qu'un fonds unique les mettrait :

- « *à la merci du gouvernement ou des politiques du moment* ».

Comme il fallait s'y attendre, la presque totalité des répondants ont convenu des deux points fondamentaux suivants :

1. Les municipalités seraient beaucoup plus susceptibles d'adopter une planification à plus long terme si les programmes de financement fédéraux étaient garantis pour une plus longue période.
2. Le transfert de la taxe fédérale sur l'essence est un modèle de programme très supérieur aux autres programmes fédéraux d'infrastructures, tant sur le plan de la facilité d'administration que des exigences d'admissibilité et des incidences négatives sur les priorités déterminées à l'échelle locale.

IV. Paramètres clés d'un financement prévisible et de longue durée

L'élaboration de programmes fédéraux de financement prévisibles, de longue durée et qui puissent régler efficacement le déficit des infrastructures municipales exige des initiatives multilatérales, par opposition à des initiatives unilatérales, pour trois principales raisons.

Premièrement, les programmes conçus à Ottawa *pour* les municipalités *sans* participation municipale dans le processus de conception ont tendance à engendrer diverses difficultés qui découlent en partie du fait que les fonctionnaires fédéraux ne peuvent connaître entièrement le vaste éventail de processus de dépenses en immobilisations qui existent dans le secteur municipal, voire même certains facteurs plus fondamentaux comme les exercices différents

À cet égard, certains répondants ont d'ailleurs indiqué que :

- « *le processus serait plus efficace si les fonctionnaires assurant le soutien à l'échelle provinciale, territoriale ou fédérale étaient plus au courant des capacités administratives locales* »;
- « *des contacts directs doivent exister entre représentants fédéraux et représentants municipaux* ».

Deuxièmement, les attentes municipales au chapitre d'un financement soutenu et à long terme soulèvent l'obligation pour les municipalités d'adopter des démarches ordonnées assurant qu'elles aient elles-mêmes en place leurs propres projets d'envergure et priorités à plus long terme. Autrement dit, obtenir des fonds du gouvernement fédéral et les dépenser efficacement vont de pair. Au moins une municipalité a affirmé que :

- « *les municipalités devraient être en mesure de prouver qu'elles sont dotées de mécanismes pour définir les besoins en capitaux et établir les priorités* ».

Troisièmement, il est entendu que la participation du gouvernement fédéral aux programmes d'infrastructures est liée à la conformité de ceux-ci aux objectifs stratégiques nationaux tant d'ordre environnemental qu'économique, comme l'engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Les sections qui suivent traitent d'aspects précis de la conception des programmes qui devraient être examinés.

1. Consolidation des programmes

Du point de vue du gouvernement fédéral, une gamme de programmes d'infrastructures individuels se prêtent mieux à des buts et à des objectifs plus divers (p.ex. adaptation aux changements climatiques, tourisme et développement économique), tandis que, du point de vue des gouvernements municipaux et de leurs partenaires provinciaux et territoriaux éventuels, il en résulte un fardeau plus lourd tant pour ce qui est du processus de demande que de l'administration.

Maintenir divers programmes d'infrastructures distincts confère une plus grande souplesse pour des périodes de financement limitées et chevauchantes. Par contre, si le but recherché est d'établir des modèles de programmes assurant un financement prévisible, à long terme, cette façon de faire ne semble présenter aucun avantage par rapport à la consolidation des programmes.

Par ailleurs, il est possible d'englober dans la consolidation d'autres programmes que les d'infrastructures existants dont, par exemple, le récent programme de crédit d'impôt sur les cartes de transport.

Sur la question de la consolidation des programmes, les opinions varient considérablement comme indiqué ci-dessous :

- « *le transfert des fonds d'un projet à un autre doit être facilité* »;
- « *avec un seul fonds, nous serions à la merci du gouvernement ou des politiques du moment* »;
- « *les programmes pourraient être améliorés en condensant de nombreux petits programmes dans un "fonds général"* ».

2. Axer le soutien sur les projets ou sur les plans

Le soutien des projets, qui caractérise actuellement tous les programmes fédéraux à l'exception du transfert de la taxe fédérale sur l'essence, procure indéniablement la plus grande visibilité politique mais suscite la perception d'un favoritisme possible ou d'un manque de réceptivité aux priorités locales. Pour donner un exemple simple, elle ouvre la porte davantage au soutien de projets qui ne répondent pas nécessairement aux plus grands besoins ou offrent le meilleur rendement coûts-avantages pour atteindre les objectifs.

À l'opposé, le soutien axé sur les « plans » permet d'affecter les fonds aux besoins les plus grands, selon les priorités perçues à l'échelle locale. Le soutien des plans se prête également à la recherche d'une grande diversité d'objectifs de politiques, telle l'élimination du déficit des infrastructures. Il n'exclut pas la sélectivité de la part du gouvernement fédéral, en affectant, au besoin, des sommes à des plans dans des secteurs spécifiques (comme le traitement de l'eau et des eaux usées, les routes et les ponts, le transport en commun, les installations récréatives et culturelles, etc.).

Comme il est indiqué ci-dessous, cependant, le soutien axé sur les plans ne peut donner de bons résultats que si les plans soutenus en valent la peine. Autrement dit, contrairement au soutien projet par projet, il exige une amélioration de la planification et de la reddition de comptes municipales dans l'instauration des plans et des priorités officiels.

Les observations des répondants au sujet de l'approche « projet » ont été plutôt négatifs, comme l'indiquent les exemples suivants :

- « *le gouvernement fédéral a ses propres priorités* »;
- « *les programmes exagérément ciblés faussent les priorités locales* »;
- « *les catégories de projet admissibles peuvent engendrer des frustrations lorsqu'elles ne collent pas aux priorités locales* »;
- « *les programmes fédéraux d'infrastructures ne reflètent pas nécessairement les priorités locales* »;
- « *la priorisation est beaucoup plus le reflet des intérêts du bailleur de fonds que de la réalité vécue par la municipalité* »;
- « *les programmes fédéraux d'infrastructures ont tendance à favoriser les gros investissements dans de nouvelles infrastructures, et se révèlent parfois des "cadeaux" qu'on n'a pas les moyens de s'offrir* »;
- « *bien souvent, les projets mis de l'avant ne sont pas les plus prioritaires* ».

3. Attribution des fonds

Sujet controversé s'il en est, l'attribution des fonds est centrée sur deux formules : l'attribution proportionnelle à la population et l'attribution non proportionnelle à la population. Les principaux problèmes à cet égard tournent autour des trois aspects suivants :

- « la capacité de payer » (les incontournables écarts démographiques);
- les économies d'échelle;
- la preuve d'efficacité.

Prenons le transport en commun, par exemple. Les subventions proportionnelles à la population incitent très peu les collectivités à adopter des politiques plus efficaces en matière de transports et d'aménagement, comme la densification qui stimule l'utilisation du transport en commun, ou des mesures accordant la priorité au transport en commun qui accroissent la productivité tant des véhicules que de la main-d'œuvre.

De façon réciproque, lorsqu'ils sont établis en fonction de la taille de la population, les besoins d'infrastructures des eaux (avec compteurs par rapport à sans compteurs) et de traitement des déchets (recyclage, compostage, quantités limites, etc.) sont clairement influencés par les prix et les politiques d'utilisateur-payeur.

Par conséquent, il existe beaucoup d'autres modes d'attribution possibles, par secteur, telle l'attribution en fonction de la densité de population ou de la consommation d'eau résidentielle par habitant. Plusieurs répondants ont d'ailleurs exprimé en leurs mots l'avis que :

- « *tous les programmes devraient fonctionner comme le programme de taxe sur l'essence* ».

4. « Investissement additionnel » et fonds de contrepartie

Presque tous les programmes, à l'exception du transfert de taxe fédérale sur l'essence, exigent une proportion quelconque de fonds de contrepartie de la part du gouvernement provincial ou territorial et du gouvernement municipal, ou des deux.

Le premier programme d'infrastructures, Programme infrastructures Canada, avait établi les fonds de contrepartie en tant qu'exigence d'admissibilité afin, principalement, de s'assurer que le total des fonds investis dans les infrastructures soit accru (objectif déclaré de ce programme) et que l'aide fédérale n'ait pas pour seul effet d'entraîner tout bonnement une baisse correspondante des dépenses municipales.

Par contre, si l'objectif des fonds attribués par le gouvernement fédéral est *d'aider* les municipalités, exiger des fonds de contrepartie :

- représente un fardeau pour ceux qui ont le moins de capacité de générer des fonds additionnels;
- a pour effet de détourner des fonds d'autres services liés ou non aux infrastructures.

Incidemment, les fonds de contrepartie sont difficiles à mesurer en raison de la complexité et des écarts annuels caractérisant les budgets d'immobilisations et de fonctionnement des municipalités. Quoi qu'il en soit, si les fonds de contrepartie deviennent un objectif stratégique fédéral, les tests de conformité devraient être fondés sur un système très simple comme une moyenne mobile de trois à cinq ans des dépenses municipales. En réalité, comme l'a indiqué un répondant au sondage :

- « *considérer les dépenses différentielles sur une période de cinq ans constitue une approche raisonnable pour tenir compte des fluctuations d'une année à l'autre* ».

Dans tous les cas, il sera nécessaire d'obtenir des garanties que les fonds fédéraux ne servent pas uniquement à combler des investissements qui auraient été faits de toute façon par la municipalité.

5. Instruments financiers

À l'exception du programme de transfert de la taxe sur l'essence, tous les programmes d'infrastructure fédéraux comportent des contributions financières de contrepartie et parfois l'obligation de consentir des investissements supplémentaires, généralement pour des projets précis. Ces subventions ne sont habituellement pas remboursables.

Voici d'autres exemples d'instruments financiers possibles :

- sources de financement garanti sur une période prévisible;
- subventions fondées sur le rendement;
- garanties d'emprunt;
- prêts sans intérêt pouvant servir au financement à long terme;
- prêts-subventions fondés sur le rendement;
- exonérations d'impôts et de droits afin de réduire les coûts des municipalités aux chapitres de la construction, et de l'acquisition d'équipement;
- radiations accélérées (amortissement) pour les groupes du secteur privé participant à des projets de conception, de construction et d'entretien (CCE).

Les municipalités préfèrent évidemment les subventions aux prêts, puisqu'elles n'ont pas besoin d'être remboursées. Et elles préféreraient manifestement aussi des sources de financement garanti qui pourrait être capitalisé par le biais de l'émission de titres d'emprunt (où c'est permis en vertu des lois provinciales ou territoriales), ou étalées sur une plus longue période dans la budgétisation annuelle des immobilisations. Les municipalités pourraient par exemple procéder sensiblement de la même manière que dans le cas des investissements pour l'expansion des aéroports, et émettre des obligations-recettes pour les investissements de capitaux importants, si une source de revenu est garantie pendant une assez longue période pour assurer le remboursement des obligations.

6. Administration des programmes

L'administration des programmes englobe toute une gamme d'activités, à commencer par la sensibilisation à grande échelle, composées elles-mêmes de différents éléments, dont les suivants :

- énoncé clair des objectifs du programme;
- description du programme;
- limites de financement;
- conditions d'admissibilité;
- procédures de demande;
- calendrier de présentation des demandes et des prises de décisions;
- critères de sélection;
- dépenses autorisées;
- documents d'appui nécessaires;

- procédures de déclaration et de surveillance;
- contrat-type.

La plupart de ces éléments se retrouvent sous une forme ou une autre dans les programmes existants. Dans la perspective de programmes de financement prévisible à long terme, il faudrait probablement accorder une attention particulière aux documents d'appui; nous abordons cet aspect dans la section *Conditions préalables à remplir par les municipalités* plus loin aux présentes.

L'administration des programmes pose davantage de difficultés aux petites municipalités, qui ne disposent pas toujours du personnel voulu pour s'occuper de la présentation des demandes et des procédures de surveillance, et qui doivent par conséquent faire appel à des consultants².

À cet égard, les commentaires ci-dessous sont particulièrement pertinents :

- *Les conditions d'admissibilité sont trop strictes.*
- *Exiger que l'administrateur municipal, moi-même et le maire signent les documents préliminaires, c'est beaucoup trop.*
- *Une définition restrictive et ciblée peut entraîner l'exclusion pure et simple des municipalités constituantes.*
- *Il s'agit de dépenses onéreuses pour les petites municipalités.*
- *La gestion des documents administratifs est laborieuse.*
- *L'effort déployé était trop grand par rapport aux fonds accordés.*
- *Si seules les municipalités qui disposent d'un personnel ultra compétent en la matière ou de consultants peuvent s'y retrouver dans le labyrinthe des processus de demande, des candidatures qui auraient pu être admissibles seront écartées.*

De plus, dans certains cas, le fardeau administratif est inutilement lourd, et les entrées de fonds peuvent être interrompus simplement parce que l'exercice de la municipalité ne concorde pas avec celui du gouvernement fédéral.

Des répondants au sondage ont fait état du dédoublement des tâches administratives relatives aux programmes provinciaux et fédéraux :

- *Ces mécanismes nécessitent un investissement important de la part du bénéficiaire pour satisfaire les demandes du bailleur de fonds.*

7. Garanties

Plusieurs annonces de la part des gouvernements fédéral et provinciaux comportent en fait peu de nouveau financement, ne sont parfois que la reformulation d'annonces faites antérieurement ou, dans certains cas, ne se concrétisent jamais intégralement.

Les municipalités qui passent à l'action en se fondant sur les annonces (par ex., la décision de l'ex-communauté urbaine de Toronto d'entreprendre la construction du métro d'Eglinton), plutôt que sur des ententes contractuelles, risquent de perdre de l'argent, ou de devoir recouvrer leurs pertes aux frais de l'ensemble des contribuables, parce qu'elles ont fait des investissements précipités ou peu judicieux.

² Dans le cas du Programme de démonstration sur le transport urbain de Transports Canada, par exemple, de nombreuses municipalités ont fait appel à des consultants et pour préparer et pour présenter leurs demandes.

Le caractère incertain des annonces fait douter de la crédibilité du gouvernement fédéral et entraîne la confusion; par exemple, des mois après l'annonce d'un projet provincial à frais partagés, le ministre fédéral des Finances a déclaré que la contribution du gouvernement fédéral n'était pas garantie. Voici d'ailleurs certaines réponses des répondants au sondage à cet égard :

- *Il est important d'obtenir les fonds au moment où nous en avons besoin.*
- *Nous ne pouvons simplement nous asseoir et nous tourner les pouces en attendant de recevoir l'argent.*

Tout programme d'infrastructure, qu'il soit axé sur un projet ou qu'il s'inscrive dans un plan à long terme, devrait se fonder sur des contrats juridiques ayant force de loi et comportant des conditions explicites, conformément au droit contractuel canadien. L'accord tripartite visant le réaménagement du secteur riverain de Toronto pourrait constituer un bon exemple en la matière.

8. Conditions préalables à remplir par les municipalités

Le financement prévisible à long terme doit se fonder sur des plans officiels (approuvés par le conseil) à long terme et sur des priorités claires, qu'elles soient regroupées ou établies les unes à la suite des autres. Les plans officiels sont insuffisants à eux seuls; ils doivent être assortis de priorités en matière d'investissement et s'appuyer sur des règlements ou des décisions du conseil appropriés.

Dans le cas des investissements relatifs aux trains rapides pour le transport en commun, il faut s'assurer que les politiques appropriées sur l'utilisation des terres sont en place avant de procéder à tout investissement de capitaux important. Sans cela, les conseils municipaux pourraient établir de très grandes priorités sur des fondements purement politiques et ne bénéficier que de relativement peu d'avantages.

9. Conditions préalables à remplir par les provinces ou les territoires

Pour que le financement des infrastructures puisse passer de la formule actuelle axée sur les projets à un mode de financement prévisible et à long terme, il pourrait falloir des changements législatifs ou administratifs à l'échelle provinciale ou territoriale, afin de permettre aux municipalités d'élaborer de nouveaux modèles de financement, fondés par exemple sur l'émission d'obligations-recettes ou le droit de percevoir de nouvelles taxes et impôts.

10. Reddition de comptes

Toute entente contractuelle implique au moins deux parties, chacune d'entre elles ayant le droit d'obtenir (et les parties « publiques » sont tenues de le faire) des garanties que les buts et les objectifs du contrat – du point de vue de chacune des parties à l'entente – sont, premièrement, clairement formulés et, deuxièmement, atteints dans toute la mesure du possible.

La reddition de comptes repose notamment sur les éléments suivants :

- objectifs en matière de politique clairement énoncés et acceptés par toutes les parties;
- preuve que toutes les obligations contractuelles sont respectées;
- surveillance de la progression et des résultats;
- divulgation publique périodique de toutes les dépenses;

- examen périodique des buts, des réalisations et des échecs, afin de pouvoir
- procéder au besoin à des révisions acceptables pour toutes les parties.

Toutefois, dans bien des cas, les exigences du gouvernement fédéral en matière de reddition de comptes ne font qu'alourdir le fardeau des municipalités, qui sont déjà assujetties à un ensemble tout à fait approprié de contrôles financiers, de règlements et d'examens de la part des gouvernements provinciaux. Les commentaires ci-dessous résument bien la situation :

- *Les exigences provinciales en matière de déclaration des dépenses dans le domaine des infrastructures sont déjà très rigoureuses.*
- *Utilisons les mécanismes en place et évitons les dédoublements.*
- *Les critères sont très semblables d'un programme à l'autre, et ne permettent pas de diriger la majorité du financement des municipalités vers les objectifs appropriés.*

V. Incidences sur un financement fédéral prévisible, à long terme

À la lumière des constatations à ce jour, dont certaines sont tirées du récent sondage de la FCM, le respect des principes suivants est essentiel à l'élaboration d'un plan qui permettra d'instaurer un programme de financement fédéral prévisible à long terme :

1. Étant donné que les contrôles et les règlements provinciaux actuels garantissent déjà une reddition de comptes appropriée, les conditions associées à l'application des fonds fédéraux aux investissements dans les infrastructures devraient être simplifiées de manière à alléger le fardeau administratif et à réduire le dédoublement inutile des efforts et des coûts.
2. Les besoins distincts des petites municipalités (quels qu'ils soient) devraient être pris en considération dans la conception du programme du gouvernement fédéral; il faudrait notamment tenir compte du fait qu'elles disposent de ressources internes plus limitées et n'ont souvent pas la capacité financière de fournir des fonds de contrepartie.
3. Les programmes de financement des infrastructures devraient admettre un plus vaste éventail d'éléments d'actif, de manière à répondre aux priorités établies à l'échelle locale.
4. Les programmes de financement des infrastructures devraient être axés sur un « plan » plutôt que sur des « projets ».
5. Pour pouvoir bénéficier d'engagements fédéraux à long terme, les municipalités devraient être tenues d'approuver officiellement les priorités et les plans d'investissement à long terme.
6. Il convient de déterminer les modifications à apporter aux lois et aux règlements provinciaux pour que le financement fédéral à long terme garanti puisse servir à l'instauration de modèles de financement plus innovateurs, telle l'utilisation de différents titres d'emprunt, dont les prêts et les obligations-recettes.
7. Le financement garanti devrait reposer sur des ententes contractuelles ayant force exécutoire.

En se fondant sur ces principes, voici des recommandations qui devraient servir de base aux consultations entre les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux en vue de faire passer le mode de financement actuel des infrastructures à des programmes de financement qui permettraient une aide fédérale prévisible et à long terme. -

1. Le très apprécié programme de transfert de la taxe fédérale sur l'essence devrait être maintenu en tant que composante distincte des mécanismes globaux de financement des infrastructures du gouvernement fédéral.
2. Les autres programmes d'infrastructures devraient être regroupés en deux grandes catégories, à savoir l'une pour les petites municipalités et les régions rurales, et l'autre pour les autres municipalités.
3. Afin de pouvoir bénéficier de garanties à long terme, les municipalités devraient être tenues de présenter des plans officiellement approuvés pour le ou les secteurs visés, et y indiquer au moins leurs cinq premières priorités au chapitre des dépenses d'immobilisations.
4. Il faudrait simplifier les processus de demande et de rapports et faire en sorte que les contrôles provinciaux soient considérés comme suffisants (et tenir lieu des exigences du gouvernement fédéral), à la condition que les municipalités puissent démontrer que leur propre financement dans un secteur de dépenses approuvé ne sera pas réduit du montant des contributions fédérales.
5. Les sources de financement du gouvernement fédéral devraient garantir des flux de trésorerie adaptés aux exercices des gouvernements municipaux, et tenir compte du fait que bien que de nombreuses municipalités fonctionnent selon des plans d'investissement de cinq ou dix ans, bon nombre d'entre elles n'affectent souvent les fonds que sur une base annuelle.

ANNEXE 1

Commentaires choisis sur les actuels programmes d'infrastructures

(Les commentaires ont été abrégés et révisés afin d'empêcher l'identification des sources)

1. Reddition de comptes

- Ce ne sont pas tous les montants fédéraux prévus pour les travaux d'infrastructures qui se rendent jusqu'aux municipalités.
- Les critères de détermination des projets admissibles et le processus de demande sont lourds.
- Tenter de composer avec un si grand nombre de règles entraîne une augmentation des coûts pour le public.
- Diffuser l'information auprès du public constituerait une grosse amélioration.
- Publier aussi bien les acceptations que les refus.
- Au chapitre de la reddition de comptes, les dispositions du programme concernant la taxe sur l'essence sont beaucoup plus simples.
- Le gouvernement fédéral ne comprend pas la situation des collectivités nordiques et rurales.
- Le programme est trop court pour en mesurer les avantages.
- Les exigences de vérification, comme celles qui ont été mises en place pour le programme PICS, n'ajoutent que peu de valeur par rapport au coût.
- Les programmes de subventions conditionnelles ne sont pas nécessaires pour assurer la reddition de comptes.
- Les gouvernements provinciaux ont déjà mis en place des exigences très strictes touchant la production de rapports sur les dépenses d'infrastructures.
- Utiliser ce qui existe déjà et éviter le double emploi.
- Les municipalités devraient faire la preuve qu'elles ont en place des mécanismes pour déterminer les besoins en capital et établir les priorités.
- Les municipalités devraient faire la preuve qu'elles appliquent des pratiques d'achat ouvertes et transparentes dans le cas des projets d'infrastructures.
- Exiger que l'administrateur municipal, moi-même et le maire signent les documents préliminaires, c'est beaucoup trop.
- Le compte rendu des dépenses pourrait être passablement simplifié.
- L'outil de démonstration semble indiquer qu'il pourrait être nécessaire de donner l'emplacement précis des projets – rues, longitudes et latitudes, etc., ce qui soulève des préoccupations quant au niveau de détail requis.
- Nous remettons en question la « valeur ajoutée » de cette activité qui exige un travail considérable de la part du personnel.
- Il n'y a à peu près pas de moyens spécifiquement conçus pour assurer le type de surveillance ou d'analyse requis pour répondre aux nombreux indicateurs non opérationnels.
- Il faut assurer l'équilibre entre le besoin de reddition de comptes et l'énergie qu'il faut consacrer à recueillir l'information et faire rapport sur les résultats.

2. Administration

- Il s'agit de dépenses onéreuses pour les petites collectivités.
- Les formalités administratives sont fastidieuses.
- L'actuel processus de demande auprès du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale est répétitif.

- La période de temps qui s'écoule entre la demande et la lettre d'offre est beaucoup trop longue. Les municipalités qui ont accès à des consultants ou qui disposent d'employés spécialisés sont avantagées par rapport aux petites municipalités.
- Le processus serait plus efficace si le personnel de soutien bureaucratique au niveau provincial/territorial/fédéral était bien renseigné au sujet des capacités administratives locales.
- L'approche « tous entrent dans le même moule » ne fonctionne pas bien.
- Le plan d'action provincial ne tient pas compte suffisamment du point de vue municipal.
- Ces mécanismes nécessitent un investissement important de la part du bénéficiaire pour satisfaire les demandes du bailleur de fonds.
- Les efforts exigés par rapport aux fonds attribués n'étaient pas justifiés.
- Si seules les municipalités qui disposent d'un personnel ultra compétent en la matière ou de consultants peuvent s'y retrouver dans le labyrinthe des processus de demande, des candidatures qui auraient pu être admissibles seront écartées.
- Les calendriers sont très longs lorsque les coûts de construction gonflent.
- Les processus de demande et d'entente sont très exigeants en main-d'œuvre.
- Le niveau d'information requis est supérieur à ce qui était exigé dans le cadre des accords précédents.
- Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent reconnaître que les municipalités ont un exercice financier différent.
- Les retards sont déraisonnables après la soumission des demandes.
- Il s'est écoulé approximativement trois ans entre l'estimation des coûts et l'octroi du contrat.
- Les gouvernements locaux dépensent beaucoup de temps et d'argent pour remplir les demandes, puis les agents responsables (la plupart du temps, les agents provinciaux) consacrent encore plus de temps et d'argent à évaluer un très grand nombre de demandes dont les coûts de projet ont continué d'augmenter entre-temps.
- Le contact direct entre les agents fédéraux et municipaux est essentiel.

3. Admissibilité des projets

- Les problèmes d'infrastructures ne sont pas toujours « écologiques ».
- Infrastructures et environnement ne devraient pas être forcément liés l'un et l'autre.
- Le gouvernement fédéral a ses propres priorités qu'il entend respecter.
- Les catégories de projet peuvent engendrer de la frustration si elles ne sont pas en harmonie avec les priorités locales.
- Les programmes d'infrastructures fédéraux ne reflètent pas nécessairement les priorités locales.
- Les programmes d'infrastructures fédéraux reflètent parfois un parti pris à l'égard des investissements visant des infrastructures nouvelles et importantes, ce qui se traduit parfois par un « cadeau que nous ne pouvons pas nous offrir ».
- L'obligation de financer le tiers des « nouvelles infrastructures » pour pouvoir profiter des programmes fédéraux, détourne les ressources locales des infrastructures existantes.
- Un fonds général (pour lequel tous les types ou de nombreux types d'infrastructures seraient admissibles) serait bien accueilli, car il permettrait de diriger les fonds vers les priorités locales.

- Un financement stable et garanti à long terme permettrait aux municipalités de se concentrer sur certains secteurs à plus court terme, sachant que les autres secteurs pourraient être traités plus tard.
- Les projets touchant les GES ne constituent pas une priorité.
- Les petites villes devraient avoir droit aux fonds ruraux.
- On ne peut pas toujours consacrer l'argent aux projets les plus prioritaires, car il faut le dépenser selon les catégories de projet établies par le gouvernement fédéral.
- Les projets devraient être choisis selon des critères de programmes et les priorités municipales.
- Les ambitions politiques ne devraient pas entrer en ligne de compte.
- Les conditions d'admissibilité sont trop strictes.
- La priorisation est beaucoup plus le reflet des intérêts du bailleur de fonds que de la réalité vécue par la municipalité.
- Les programmes devraient être suffisamment souples pour permettre de composer avec les réalités et les besoins locaux.
- Nous ne devrions pas avoir à concevoir des projets pour qu'ils cadrent avec les catégories fédérales.
- Les municipalités ont besoin d'avoir la latitude de transférer des fonds d'un projet à un autre.
- Même lorsqu'un projet semble clairement admissible en vertu d'un programme fédéral, les autorités provinciales peuvent faire en sorte qu'il soit à peu près impossible de consacrer les fonds à l'usage prévu.
- Les programmes peuvent bouleverser la planification à long terme.
- Le modèle de financement devrait répondre aux besoins des sphères de compétences incorporées, non incorporées et partagées.
- Le Fonds sur l'infrastructure rurale municipale punit les municipalités qui ont déjà financé des projets acceptables.

4. Attribution des fonds

- Il n'y a parfois aucune raison apparente qui explique pourquoi certains projets ont été approuvés et d'autres non.
- Les gouvernements locaux finissent souvent par contribuer plus que leur tiers.
- L'acquisition de biens n'est pas admissible, mais représente des coûts appréciables dans le cas de nombreux projets du secteur des transports.
- L'attribution proportionnelle à la population peut fonctionner, mais cela dépend beaucoup du type d'infrastructure en question.
- Les villes moyennes et les grandes villes ont des besoins plus considérables en matière de transport en commun.
- Les petites municipalités attirent les gens et doivent offrir des services aux personnes éloignées de la municipalité.
- Avec un seul fonds, nous serions à la merci du gouvernement ou des politiques du moment.
- Les pressions politiques extérieures ont une incidence sur le financement des projets.
- Nous n'avons pas encore reçu de fonds, même si nous avons acquitté tous les coûts de conception et une partie des coûts de construction.
- Les coûts sont plus élevés dans les régions nordiques et il faudrait en tenir compte.

5. Exigences de contribution

- Les exigences sont satisfaites aux dépens de programmes qui ne figurent pas dans les catégories de subventions admissibles.
- Une station a été financée sur une base de 14,1 millions de dollars, mais la soumission est sortie à 18,9 millions de dollars et il a été impossible à la Ville de récupérer quoi que ce soit de cette portion excédentaire.
- Considérer les dépenses différentielles sur une période de cinq ans constitue une approche raisonnable pour tenir compte des fluctuations d'une année à l'autre.

6. Incidences indirectes

- Nous ne serions pas allés de l'avant sans le financement.
- Il arrive souvent que les projets les plus prioritaires ne soient pas nécessairement ceux qui sont réalisés.
- Les fonds fédéraux ont été contrôlés par le gouvernement provincial qui voulait s'assurer que son plan d'action était pris en compte, aux dépens de toutes les municipalités.
- Les programmes exagérément spécialisés faussent les priorités locales.

7. Planification à long terme des investissements

- En matière de transport, le financement à longue échéance est certes une nécessité.
- Des engagements financiers à long terme garantis seraient extrêmement utiles pour notre processus de planification des immobilisations et pourraient permettre une meilleure planification, même dans une perspective à plus long terme et en ce qui a trait à la question de la durabilité.
- Même si les fonds tirés de la taxe fédérale sur l'essence constituent un engagement apprécié à l'égard d'un financement pour une période de cinq ans, il y a un « trou » dans le plan d'immobilisations de la Ville à cause de l'incertitude quant au prolongement de l'engagement.
- La période fixe de financement a eu comme incidence négative la nécessité de précipiter les travaux.
- Les plans à long terme changeront lorsque le financement changera.
- Cette approche peut encore être améliorée en consultant davantage quant aux domaines auxquels devrait être consacré l'argent et en regroupant une foule de programmes de moindre envergure dans un « fonds général ».

8. Commentaires généraux

- Discuter avec les municipalités avant d'élaborer les programmes.
- Permettre d'abord aux municipalités de présenter leurs priorités.
- La majeure partie de nos travaux sont effectués par les employés de la Ville et nous devons mettre des employés à pied pour participer aux programmes fédéraux.
- Il devrait être possible de payer ses propres ressources plutôt que d'engager des consultants.
- Il est difficile de planifier à long terme lorsque le financement est irrégulier.
- Les gouvernements territoriaux sont devenus très protecteurs de leurs compétences par rapport aux municipalités.
- L'âge de la municipalité devrait être prise en compte.
- Les critères sont très similaires d'un programme à l'autre et ne correspondent pas à la majorité des besoins municipaux de financement.

- Tous les programmes devraient être administrés comme le programme de transfert de la taxe sur l'essence.
- Élargir les critères d'admissibilité des projets afin d'y inclure le remplacement et la remise en état de toutes les infrastructures municipales.
- La définition du déficit des infrastructures ne devrait pas être strictement limitée aux routes, à l'eau et aux égouts.
- Les programmes de financement des infrastructures devraient viser tous les types de biens.
- Les catégories élargies des projets admissibles viseraient les conditions locales particulières.
- Il faudrait faire des avances régulières des fonds de subventions.
- Tous les coûts admissibles devraient être remboursés, y compris les évaluations environnementales.
- Mettre fin à l'attitude « ce n'est pas vraiment notre problème ».
- Les programmes devraient être associés à un financement qui ne change pas avec les gouvernements provinciaux et fédéraux.
- Le caractère ouvert des catégories établies pour la taxe sur l'essence permet d'élaborer des plans mieux coordonnés et mieux équilibrés.
- Les programmes ne prennent pas en compte l'impact sur les budgets d'opération.
- Le financement basé sur des demandes ne fonctionne tout simplement pas.
- Aucun niveau de gouvernement qui reçoit ces fonds ne devrait être autorisé à réduire quelque taxe que ce soit.
- Une définition restrictive, ciblée peut entraîner l'exclusion pure et simple des municipalités constituantes.
- Améliorer la clarté des critères de financement lorsque les fonds sont attribués sur une base compétitive ou que le financement des projets est limité à certaines catégories d'investissement.
- Il est important pour nous d'obtenir les fonds lorsqu'ils peuvent être utilisés.
- Nous ne pouvons nous asseoir en nous tournant les pouces en attendant de recevoir l'argent.

ANNEXE B



Sondage sur les expériences des municipalités relativement aux programmes fédéraux de financement des travaux d'infrastructures

Le 9 août 2006

Renseignements généraux

La Fédération canadienne des municipalités (FCM) est la voix nationale des gouvernements municipaux depuis 1901. Avec près de 1400 membres, la FCM représente les intérêts des municipalités à l'égard des politiques et des programmes qui relèvent du gouvernement fédéral. Parmi ses membres, elle compte les plus grandes villes du Canada, des petites villes et des collectivités rurales ainsi que 18 associations provinciales et territoriales de municipalités.

Objectif du sondage

La FCM procède à un sondage auprès d'un petit échantillon de 26 représentants élus ou employés municipaux afin de connaître leurs opinions sur les actuels programmes d'infrastructures, notamment le « transfert de la taxe sur l'essence ». La FCM cherche à connaître le point de vue d'intervenants de première ligne sur ce qui fonctionne, ce qui ne fonctionne pas et sur les améliorations à apporter. Richard Soberman, un consultant qui possède une vaste expérience de l'évaluation des programmes d'infrastructures, aide la FCM dans la conception et l'analyse de ce projet de sondage.

La FCM utilisera les résultats globaux de ce sondage pour préparer une présentation au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Lawrence Cannon, dans le cadre de son examen des investissements d'infrastructures fédéraux et du mandat qui lui a été confié dans le dernier budget, soit d'élaborer « un nouveau cadre de soutien du financement à long terme au titre des programmes d'infrastructure. »

Veillez prendre note que vos réponses à ce sondage sont confidentielles et que le rapport ne fera état que des réponses groupées.

COMMENT RÉPONDRE

La FCM cherche à obtenir vos commentaires qualitatifs et à connaître les expériences vécues localement en ce qui concerne les sept catégories sous évaluation énumérées ci-dessous. Plusieurs points accompagnent chaque catégorie afin d'illustrer le propos et de susciter la discussion. Ces points n'exigent pas nécessairement des réponses séparées. Veuillez utiliser des exemples locaux pour étayer vos commentaires.

Vous pouvez transmettre vos réponses à la FCM :

- **Par écrit**, sous forme de courriel à survey@fcm.ca, en abrégé ou sous forme narrative, ou encore, vous pouvez remplir le « Formulaire récapitulatif des réponses des municipalités?? » que vous trouverez à la dernière page.
- **Par téléphone**, dans le cadre d'une courte entrevue avec un assistant à la recherche de la FCM.

Nous espérons être en mesure de rassembler toutes les réponses au plus tard le 18 août. Alex Sousa, l'assistante de recherche chargée de la coordination du sondage, communiquera avec vous sous peu afin de déterminer de quelle façon vous souhaitez transmettre vos réponses et, au besoin, prévoir une période d'entrevue. On peut joindre Mme Sousa à survey@fcm.ca ou en composant le 613-907-6271 ou le 514-525-6480.

CATÉGORIES FAISANT L'OBJET DU SONDAGE

1. Reddition de comptes

(On entend par reddition de comptes les mécanismes de surveillance et d'établissement de rapports permettant de déterminer dans quelle mesure les fonds sont ou ont été utilisés conformément aux objectifs pour lesquels ils avaient été attribués. Parmi les exemples de ces mécanismes figurent les rapports financiers ou les rapports sur le rendement financier ou les résultats financiers transmis au gouvernement fédéral ou encore les protocoles de communication.)

- Les actuels mécanismes fédéraux de reddition de comptes sont-ils raisonnables et efficaces?
- Quelles améliorations seraient susceptibles de renforcer la reddition de comptes à l'égard du public et du gouvernement fédéral?

2. Administration

- Le processus actuel de présentation des demandes est-il raisonnable et efficace?
- Les échanciers touchant la demande, la prise de décision et les négociations finales sont-ils satisfaisants?
- Quelles améliorations suggèreriez-vous?

3. Admissibilité des projets

- Quelle incidence les catégories de projet établies par le gouvernement fédéral ont-elles sur l'établissement des priorités locales au chapitre des projets d'infrastructures? Ces catégories fédérales sont-elles raisonnables et pertinentes?
- Votre municipalité a-t-elle été pénalisée parce qu'elle a déjà fait des investissements dans des projets admissibles? Veuillez donner des exemples.
- Plutôt que de comporter des catégories de projet particulières, les programmes devraient-ils être réunis dans un fonds d'administration générale?
- Si oui, pourquoi?

4. Attribution des fonds

- Les formules nationales et provinciales-territoriales d'attribution des fonds pour les travaux d'infrastructures semblent-elles justes et valables pour votre municipalité?
- Croyez-vous qu'une partie ou la totalité des fonds devrait être répartie proportionnellement au nombre d'habitants?
- Avez-vous des exemples d'un traitement injuste ou inéquitable qui aurait été réservé à votre (vos) demande(s)?

5. Exigences de contribution

- Avez-vous éprouvé des difficultés à fournir votre contribution locale au projet (le tiers, souvent), s'il y a lieu?
- Avez-vous effectué une contribution additionnelle – c'est-à-dire, des fonds nouvellement approuvés, en plus de ce que vous auriez dépensé en l'absence du programme?
- Devrait-il y avoir des règles spéciales pour les municipalités de plus petite taille en ce qui concerne la contribution locale ou les exigences en matière de partage des coûts?

6. Incidences indirectes

- Avez-vous modifié les priorités des projets locaux pour vous conformer aux catégories de programmes admissibles?
- En l'absence de la contribution fédérale à votre(vos) projet(s), votre part municipale du financement aurait-elle été attribuée à d'autres fins ou aurait-elle été attribuée au(x) même(s) projet(s)?

7. Planification des investissements à long terme

- Avez-vous été freiné en ce qui a trait à certains de vos investissements de plus haute priorité à cause de la période de financement des projets fédéraux admissibles (habituellement cinq ans)?
- Croyez-vous que votre municipalité adopterait une planification des infrastructures et une budgétisation des immobilisations à plus long terme si les programmes fédéraux étaient basés sur des engagements financiers garantis à plus long terme?
- Sinon, pourquoi?

8. Commentaires généraux

- Veuillez indiquer un maximum de trois changements importants que vous suggéreriez à l'égard de l'un ou l'autre des programmes auxquels vous avez eu affaire.