



**Rapport à l'Assemblée nationale
pour l'année 1997-1998**

TOME II

CHAPITRE 6

**Subventions
aux municipalités**

**Vérification menée
auprès de certains ministères
et organismes subventionnaires**

TABLE DES MATIÈRES

	FAITS SAILLANTS	6.1
	VUE D'ENSEMBLE	6.12
	OBJECTIFS DE NOTRE VÉRIFICATION	6.18
	PORTÉE DE NOTRE VÉRIFICATION	6.19
	RÉSULTATS DE NOTRE VÉRIFICATION	6.45
	Règles et normes	6.47
	PTICQ	6.48
	Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations	6.53
	Subventions octroyées par la CCNQ	6.58
	Documentation versée aux dossiers d'analyse	6.61
	PTICQ	6.62
	Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations	6.66
	Programme d'aide à l'amélioration du réseau local	6.68
	Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées	6.73
	Prévisions de coûts	6.77
	Vérification des subventions	6.82
	Soutien à la mise en valeur du patrimoine et subventions octroyées par la CCNQ	6.84
	Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations	6.86
	Programme d'aide à la prise en charge du réseau local	6.88
	Programme d'aide à l'amélioration du réseau local	6.89
	Évaluation de programmes	6.92
	Programme d'aide à la prise en charge du réseau local	6.94
	PTICQ	6.96
	Information publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics	6.101
	Taxe sur la TGE	
	Intégralité des recettes relatives à la taxe sur la TGE	6.107
	Frais de perception et de distribution	6.116

Vérification menée
par
Pierre-Yves Poulin
Directeur de
vérification
Moïsette Fortin
Doris Langevin
Guy Leblanc
Kathy Plamondon
Marise Simard

Le résumé des commentaires des entités vérifiées apparaît après chacun des sujets traités

Faits saillants

6.1 Le gouvernement du Québec octroie annuellement des subventions aux municipalités en vertu de différents programmes. Cette aide leur est accordée essentiellement pour le remboursement d'emprunts relatifs à des projets d'immobilisations, pour d'autres dépenses en immobilisations ainsi que pour des dépenses d'exploitation. Pour l'année financière 1997-1998, la contribution du gouvernement, de l'ordre de 1,9 milliard de dollars, représente en moyenne 14 p. cent des recettes des municipalités. Les engagements financiers du gouvernement, au regard des emprunts des municipalités relatifs à des projets d'immobilisations, totalisent 6,7 milliards de dollars au 31 mars 1997.

6.2 Notre vérification avait pour but de nous assurer que les ministères et organismes gèrent adéquatement les programmes de subvention aux municipalités. Plus particulièrement, notre vérification visait à nous assurer que : les objectifs, les règles et les normes d'attribution de subventions aux municipalités sont suffisamment précis pour encadrer convenablement la prise de décision ; les décisions relatives à l'octroi de subventions sont suffisamment appuyées par les dossiers d'analyse ; les ministères et organismes subventionnaires examinent, avant de s'engager à participer au financement d'un projet, si les prévisions de coûts sont raisonnables ; la vérification des subventions octroyées est adéquate ; les divers programmes d'octroi de subventions aux municipalités font l'objet d'une évaluation de programmes ; l'information publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics concernant l'octroi de subventions aux municipalités est présentée de façon uniforme ; les municipalités reçoivent les sommes auxquelles elles ont droit en vertu de la Loi sur la fiscalité municipale au regard de la taxe chargée aux exploitants des réseaux de télécommunication, de gaz et d'énergie électrique.

6.3 Notre vérification a porté sur neuf programmes de subvention, lesquels représentent 42 p. cent de la contribution financière du gouvernement versée aux municipalités en 1997-1998. Ces programmes de subvention sont les suivants : Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec, Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations, Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées, Soutien à la mise en valeur du patrimoine, Subventions octroyées par la Commission de la capitale nationale du Québec, Subvention à l'Administration régionale Kativik et Taxe payée par les exploitants des réseaux de télécommunication, de gaz et d'énergie électrique (TGE). Nos travaux ont pris fin en mai 1998.

6.4 En ce qui concerne la plupart des programmes que nous avons vérifiés, l'octroi et le contrôle des subventions aux municipalités manquent de rigueur, de sorte que certaines de celles-ci ont pu être avantagées quant au choix des projets et au montant de la subvention.

6.5 Pour quatre programmes, certaines règles et normes établies par les ministères et organismes subventionnaires n'ont pas été suffisamment précisées pour encadrer convenablement la sélection des projets, la détermination du montant des subventions de même que la vérification de l'utilisation des subventions. Ainsi, certaines municipalités ont pu être avantagées ou désavantagées.

6.6 Pour six programmes, nous avons constaté que les décisions relatives au choix des projets et au montant des subventions ne sont pas toujours suffisamment appuyées dans les dossiers examinés. Pourtant, il s'agit là de respecter le principe de transparence, afin que d'autres personnes puissent juger si les décisions ont été prises en toute objectivité.

6.7 Pour quatre programmes que nous avons vérifiés, nous n'avons généralement pas retracé de preuve que les ministères et organismes subventionnaires s'assurent, avant de s'engager à participer au financement d'un projet, que les prévisions de coûts sont raisonnables. S'ils s'en assuraient, il est possible que leurs décisions seraient différentes quant au choix des projets à réaliser, à la nature des travaux et au montant des subventions.

6.8 La vérification des subventions relatives à cinq programmes comporte des lacunes. Parfois, aucune vérification n'a été faite ou elle s'est limitée à l'exigence d'une résolution municipale ou de rapports financiers soumis par les municipalités. Parfois encore, la vérification n'est pas appuyée par une information suffisante versée au dossier ou elle accuse un retard important. Ainsi, les ministères et organismes subventionnaires ne peuvent avoir l'assurance que les municipalités utilisent les subventions aux fins prévues et ils ne peuvent savoir si certaines sommes devraient être récupérées.

6.9 Les ministères responsables n'ont pas procédé à l'évaluation de six programmes, du moins depuis plusieurs années. À défaut d'une telle évaluation, les ministères ne savent pas dans quelle mesure les besoins sont satisfaits et les objectifs, atteints, si la subvention répond toujours aux besoins et à quel point les moyens retenus pour atteindre les objectifs sont rentables.

6.10 Bien que ce ne soit pas généralisé, l'information concernant les subventions aux municipalités publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics n'est pas présentée de façon uniforme pour tous les ministères.

6.11 Plusieurs exploitants des réseaux de TGE n'ont pas produit, depuis plusieurs années, la déclaration de taxe sur la TGE qui est exigée en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale* et le ministère du Revenu (MRQ) n'a pas émis d'avis de cotisation pour chacun d'eux. En ce qui concerne les exploitants des réseaux de télécommunication sans fil, le MRQ n'a pas fait lever l'incertitude quant à leur assujettissement à la taxe sur la TGE. Ainsi, les municipalités sont privées de plusieurs millions de dollars par année puisque des exploitants des réseaux de TGE n'ont payé ni de taxe foncière aux municipalités relativement à certaines constructions de tels réseaux, ni de taxe sur la TGE.

Vue d'ensemble

6.12 Le gouvernement du Québec octroie annuellement des subventions aux municipalités en vertu de différents programmes. Cette aide leur est accordée essentiellement pour le remboursement d'emprunts relatifs à des projets d'immobilisations, pour d'autres dépenses en immobilisations ainsi que pour des dépenses d'exploitation.

6.13 Pour l'année financière 1997-1998, le gouvernement prévoit leur attribuer des subventions de l'ordre de 1,5 milliard de dollars. De ce montant, environ 150 millions sont alloués à des municipalités qui agissent à titre de mandataire du gouvernement pour administrer des programmes ou accomplir certaines tâches. C'est le cas notamment des sommes octroyées aux villages inuits qui gèrent le logement social pour le compte de la Société d'habitation du Québec (SHQ) et des octrois versés à des municipalités pour l'inspection des aliments au nom du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Environ 50 p. cent des subventions que le gouvernement octroie aux municipalités est affecté au remboursement d'emprunts relatifs à des projets d'immobilisations. Les engagements financiers du gouvernement quant à ces emprunts totalisent 6,7 milliards de dollars au 31 mars 1997, dernier exercice pour lequel les données étaient disponibles.

6.14 Les subventions sont accordées aux municipalités par 12 ministères, dont 1 milliard de la part du ministère des Affaires municipales (MAM), 367 millions du ministère des Transports (MTQ) et 40 millions du ministère de la Culture et des Communications (MCC).

6.15 Par ailleurs, d'autres sommes de l'ordre de 450 millions de dollars sont également distribuées aux municipalités par des ministères et organismes gouvernementaux, mais elles ne font pas partie des crédits budgétaires du gouvernement. Ce revenu municipal est constitué d'une somme d'environ 350 millions de dollars, qui représente la taxe payée par les exploitants des réseaux de télécommunication, de gaz et d'énergie électrique. Cette taxe est perçue par le gouvernement du Québec, à titre de taxe foncière sur les immeubles de tels réseaux, et elle est distribuée aux municipalités. De plus, un montant de 57 millions, provenant des contributions des automobilistes perçues par la Société de l'assurance automobile du Québec et un montant de 43 millions, provenant de la taxe sur l'essence perçue par le gouvernement du Québec, sont affectés au transport en commun.

6.16 La contribution financière du gouvernement, de l'ordre de 1,9 milliard de dollars en 1997-1998, représente en moyenne 14 p. cent des recettes des municipalités.

6.17 En vertu de la *Loi sur l'administration financière*, le gouvernement peut déterminer les cas où l'attribution des subventions doit être soumise à son approbation ou à celle du Conseil du trésor. La loi permet également d'assortir l'autorisation de conditions particulières. Les ministères et organismes subventionnaires, quant à eux, sont responsables de la bonne gestion des programmes de subvention.

La contribution financière du gouvernement, de l'ordre de 1,9 milliard de dollars en 1997-1998, représente en moyenne 14 p. cent des recettes des municipalités.

Objectifs de notre vérification

6.18 Notre vérification avait pour but de nous assurer que les ministères et organismes gèrent adéquatement les programmes de subvention aux municipalités. Plus particulièrement, notre vérification visait à nous assurer que

- les objectifs, les règles et les normes d'attribution de subventions aux municipalités sont suffisamment précis pour encadrer convenablement la prise de décision ;
- les décisions relatives à l'octroi de subventions sont suffisamment appuyées par les dossiers d'analyse ;
- les ministères et organismes subventionnaires examinent, avant de s'engager à participer au financement d'un projet, si les prévisions de coûts sont raisonnables ;
- la vérification des subventions octroyées est adéquate ;
- les divers programmes d'octroi de subventions aux municipalités font l'objet d'une évaluation de programmes ;
- l'information publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics concernant l'octroi de subventions aux municipalités est présentée de façon uniforme ;
- les municipalités reçoivent les sommes auxquelles elles ont droit en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale* au regard de la taxe chargée aux exploitants des réseaux de télécommunications, de gaz et d'énergie électrique.

Portée de notre vérification

6.19 Aux fins de notre vérification, le terme « municipalités » comprend : les municipalités locales (1 421), les communautés urbaines (3), les municipalités régionales de comté ou MRC (96), l'Administration régionale Kativik, les régies intermunicipales (122), les organismes de transport en commun ou de transport adapté (24). Les données sur le nombre de municipalités sont tirées du Répertoire des municipalités du Québec de 1997. Nous avons exclu de notre étude des subventions évaluées à 150 millions de dollars en 1997-1998, pour lesquelles les municipalités agissent à titre de mandataire du gouvernement.

6.20 Notre vérification a porté sur les programmes de subventions suivants :

- Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec (PTICQ) (54,9 millions) ;
- Programme d'aide gouvernementale au transport en commun - Volet immobilisations (184,3 millions) ;
- Programme d'aide à la prise en charge du réseau local (88,1 millions) ;

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS

- Programme d'aide à l'amélioration du réseau local (27,7 millions) ;
- Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées (37 millions) ;
- Soutien à la mise en valeur du patrimoine (5,2 millions) ;
- Subventions octroyées par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) (6,1 millions) ;
- Subvention à l'Administration régionale Kativik (ARK) (3 millions) ;
- Taxe payée par les exploitants des réseaux de télécommunication, de gaz et d'énergie électrique (taxe sur la TGE) (348,8 millions).

6.21 Les programmes de subvention que nous avons vérifiés représentent 42 p. cent de la contribution financière du gouvernement versée aux municipalités pour 1997-1998, à l'exclusion de celle pour laquelle les municipalités agissent à titre de mandataire du gouvernement.

6.22 Nous présentons ci-après une description sommaire de chacun de ces programmes.

Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec

6.23 Le PTICQ résulte d'une entente signée par les gouvernements fédéral et provincial. Ce programme vise notamment à créer rapidement des emplois ainsi qu'à renouveler et à améliorer les infrastructures des municipalités. Le PTICQ suppose généralement une participation financière égale des gouvernements fédéral et provincial ainsi que de la municipalité qui soumet les projets. Il comporte deux phases de réalisation. La première phase a commencé le 7 février 1994 et, selon l'entente, les travaux devaient être réalisés au plus tard le 31 décembre 1997 ou à une autre date fixée par le comité de gestion, sans dépasser cependant le 31 mars 1999. L'entente prévoit des coûts admissibles d'une valeur totale de 1,575 milliard de dollars, dont 1,316 milliard pour les municipalités.

6.24 Quant à la seconde phase, elle a été entreprise le 11 avril 1997 et l'entente prévoyait que les travaux devaient être réalisés au plus tard le 31 mars 1998. En décembre 1997, la date limite de fin des travaux a été reportée au 31 mars 1999. Les coûts admissibles sont d'une valeur totale de 334,8 millions de dollars, dont 139 millions pour les municipalités. Cette deuxième phase présente trois volets :

- volet 1 : construction, amélioration et réfection du réseau routier supérieur (133,9 millions, sans aucun montant pour les municipalités) ;
- volet 2 : réfection, agrandissement et construction d'infrastructures municipales et nouvelles technologies (133,9 millions, dont 122 millions pour les municipalités) ;
- volet 3 : projets à incidence économique, technologique, urbaine ou régionale (67 millions, dont 17 millions pour les municipalités).

6.25 Le MAM est responsable de la gestion du PTICQ, à l'exception du volet 1 de la seconde phase, lequel est géré par le MTQ. Les subventions octroyées par le MAM aux municipalités prennent surtout la forme d'une contribution à un service de dette. Pour l'année 1997-1998, le budget du MAM au regard des infrastructures est de 54,9 millions de dollars.

6.26 Nous avons déjà procédé à une vérification de la première phase en 1995-1996 et un rapport à ce sujet a été déposé à l'Assemblée nationale. Ce rapport-ci présente, en plus de nos constatations portant sur la seconde phase du PTICQ, certains commentaires sur les résultats de la vérification des subventions octroyées et sur l'évaluation de programme de la première phase.

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations

6.27 Le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, créé en 1973 et géré par le MTQ, prévoit le versement de subventions — surtout sous la forme d'une contribution à un service de dette — aux OPT pour l'acquisition, la construction, l'agrandissement, la réfection ou le remplacement de diverses immobilisations relatives à l'exploitation d'un tel réseau.

6.28 Les coûts admissibles des projets qui font l'objet d'une subvention au 31 mars 1998 relativement à un service de dette totalisent 2 milliards de dollars. Les subventions représentent en moyenne 75 p. cent des coûts admissibles. Pour l'année financière 1997-1998, ce programme est doté d'un budget de 184,3 millions de dollars.

Programme d'aide à la prise en charge du réseau local

6.29 Depuis le 1^{er} avril 1993, le gouvernement a transféré aux municipalités la responsabilité de l'entretien, de la réfection et de l'amélioration de plus de 31 500 kilomètres de routes du réseau local. Les municipalités assumaient déjà la gestion d'environ 8 500 kilomètres de routes du même genre. Le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, géré par le MTQ, vise à rembourser aux municipalités une partie de leurs dépenses d'entretien des 40 000 kilomètres de routes dont elles sont responsables. La décentralisation de la voirie locale avait notamment pour objectif de rationaliser les coûts tout en maintenant la qualité et la quantité de services.

6.30 Pour l'année financière 1997-1998, ce programme est doté d'un budget de 88,1 millions de dollars répartis de la façon suivante : 85,75 millions à titre de compensation pour la prise en charge du réseau local, 1,45 million pour l'entretien des passages à niveau et 0,9 million pour les chemins à double vocation. Nos travaux de vérification n'ont porté que sur la compensation pour la prise en charge du réseau local.

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS

Programme d'aide à l'amélioration du réseau local

6.31 Le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, géré par le MTQ, accompagne le transfert aux municipalités, à compter du 1^{er} avril 1993, de responsabilités dans le domaine de la voirie locale. Le programme vise à contribuer à la réalisation de projets d'amélioration de routes dont les municipalités sont responsables, notamment au regard de la qualité de la chaussée, du drainage et de la sécurité.

6.32 Pour l'année financière 1997-1998, ce programme est doté d'un budget initial de 23,65 millions de dollars alloués de la façon suivante : 12 millions répartis par circonscription électorale provinciale en fonction des 40 000 kilomètres de routes dont la responsabilité incombe aux municipalités, 3 millions pour des projets à incidence supramunicipale ou régionale et 8,65 millions pour des travaux de parachèvement dont les engagements ont été pris au cours d'années antérieures. Des majorations de budget ont été autorisées, de sorte que les sommes octroyées ont atteint 27,7 millions de dollars en 1997-1998.

Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées

6.33 Le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées, créé en 1979 et géré par le MTQ, vise à fournir une aide aux OPT ainsi qu'aux municipalités non comprises dans le territoire desservi par un OPT mais qui fournissent un service de transport adapté au moins cinq jours par semaine.

6.34 En 1997-1998, ce programme est doté d'un budget de 37 millions de dollars. Depuis 1996, la contribution du MTQ aux dépenses d'exploitation est limitée à 75 p. cent du budget autorisé à cet égard par le ministre en 1995 (enveloppe de base). Un budget supplémentaire peut être attribué à un organisme pour donner suite à des orientations ministérielles, par exemple l'ajout de municipalités à un territoire déjà desservi ou la création de nouveaux services de transport adapté.

Soutien à la mise en valeur du patrimoine

6.35 Le Soutien à la mise en valeur du patrimoine, géré par le MCC, est composé de deux volets. D'une part, celui qui porte sur le soutien aux municipalités pour des projets en patrimoine existe depuis 1983. D'autre part, l'autre volet comporte des ententes de développement culturel, entre le MCC et les municipalités, qui concernent plusieurs aspects du domaine culturel, dont celui du patrimoine. L'adoption de la Politique culturelle du Québec, en 1992, a favorisé l'émergence de telles ententes.

6.36 Selon les données obtenues du MCC pour l'année 1997-1998, les subventions accordées en vertu du Soutien à la mise en valeur du patrimoine totalisent 5,2 millions de dollars.

6.37 Notre vérification a porté sur les régions de Québec et Montréal puisque environ 80 p. cent des subventions accordées les concernent.

Subventions octroyées par la Commission de la capitale nationale du Québec

6.38 La CCNQ, organisme du gouvernement, a été instituée en 1995 et elle a notamment pour mission de veiller à ce que l'aménagement urbain respecte le caractère distinctif de la capitale, de pourvoir à la mise en place et au développement d'équipements majeurs qui caractérisent une capitale, ainsi que de contribuer à l'embellissement des places, des parcs, des promenades et des voies publiques dans la capitale.

6.39 Pour réaliser sa mission, la CCNQ peut notamment conclure des ententes avec des partenaires et verser des subventions. Ainsi, 5 millions sont versés à la Ville de Québec à titre de subvention annuelle pour ses fonctions de capitale. De plus, il est prévu, en vertu d'une entente signée avec la CCNQ, que la Ville de Québec bénéficie d'une subvention totale de 2,9 millions, couvrant les années 1996 à 1999, pour amener certains projets à terme, dont 1,1 million pour 1997-1998. Cette entente prévoit la réalisation de projets totalisant 9,3 millions de dollars.

Subventions à l'Administration régionale Kativik

6.40 L'ARK a été créée en 1978 en vertu de la *Loi sur les villages nordiques et l'Administration régionale Kativik* à la suite de la signature de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois. Depuis ce temps, le MAM lui accorde une aide financière annuelle pour soutenir ses opérations régulières. Pour l'année financière 1997-1998, cette aide est de 3 millions de dollars et elle couvre environ 60 p. cent des dépenses visées par la subvention.

Taxe payée par les exploitants des réseaux de télécommunication, de gaz et d'énergie électrique

6.41 En vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*, les immeubles situés dans le territoire d'une municipalité locale sont portés au rôle d'évaluation foncière et ils font l'objet d'une taxation foncière par les municipalités. La loi prévoit toutefois des exceptions, de sorte que des constructions faisant partie d'un réseau de télécommunication — autre qu'un réseau de télévision ou de radiodiffusion —, d'un réseau de distribution de gaz aux consommateurs du Québec et d'un réseau d'énergie électrique (réseaux de TGE) ne sont pas portées au rôle d'évaluation foncière des municipalités. Une personne qui exploite un tel réseau doit payer, à titre de taxe foncière municipale (taxe sur la TGE), une taxe sur son revenu imposable dans le cas d'un réseau de télécommunication ou de distribution de gaz, ou une taxe sur son revenu brut imposable dans le cas d'un réseau d'énergie électrique. Le revenu imposable et le revenu brut imposable sont définis dans la loi.

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS

6.42 Le MRQ perçoit ces sommes pour le compte des municipalités et le MAM les leur distribue par la suite. Le MRQ retient des frais de perception et des frais de distribution qui représentent respectivement 1,5 p. cent des sommes perçues. En 1997, il a prélevé auprès des exploitants assujettis à la taxe sur la TGE 361,1 millions de dollars, dont il a déduit 10,8 millions pour les frais de perception et de distribution et 1,5 million à titre de taxe sur les produits et services et de taxe de vente du Québec. Le MAM a donc pu distribuer 348,8 millions de dollars aux municipalités.

6.43 Mentionnons que, depuis 1994, nous avons procédé à une vérification de certains programmes de subvention aux municipalités, soit le Programme d'assainissement des eaux du Québec, le Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec (première phase) et le Programme d'aide financière aux équipements culturels. Des rapports ont alors été déposés à l'Assemblée nationale.

6.44 Nos travaux de vérification couvrent principalement les années financières 1996-1997 et 1997-1998, mais certains commentaires portent sur des situations qui avaient cours auparavant. Nos travaux ont pris fin en mai 1998.

Résultats de notre vérification

En ce qui concerne la plupart des programmes que nous avons vérifiés, l'octroi et le contrôle des subventions manquent de rigueur.

6.45 En ce qui concerne la plupart des programmes que nous avons vérifiés, l'octroi et le contrôle des subventions aux municipalités manquent de rigueur, de sorte que certaines de celles-ci ont pu être avantagées quant au choix des projets ou au montant de la subvention. Les déficiences relevées au regard de l'octroi des subventions portent notamment sur l'imprécision de certaines règles et normes, l'insuffisance de la documentation versée aux dossiers d'analyse et le manque de preuve en ce qui concerne l'analyse du caractère raisonnable des prévisions de coûts. Pour ce qui est des lacunes relatives au contrôle, il s'agit surtout du peu de vérification de l'utilisation des subventions octroyées et de l'absence d'évaluation de programmes.

6.46 Le tableau 1 schématise les résultats de notre vérification par programme examiné.

Tableau 1 Lacunes décelées dans la gestion des programmes

Programme	Règles et normes	Documentation versée aux dossiers	Prévisions de coûts	Vérification	Évaluation de programmes
PTICQ	✓	✓	✓		✓
Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations	✓	✓		✓	✓
Programme d'aide à la prise en charge du réseau local				✓	✓
Programme d'aide à l'amélioration du réseau local		✓	✓	✓	✓
Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées		✓			
Soutien à la mise en valeur du patrimoine	✓	✓	✓	✓	✓
Subventions octroyées par la CCNQ	✓	✓	✓	✓	
Subvention à l'ARK					✓
TGE	Intégralité des recettes relatives à la taxe sur la TGE				

Règles et normes

Certaines règles et normes n'ont pas été suffisamment précisées.

6.47 Pour quatre programmes que nous avons vérifiés, certaines règles et normes établies par les ministères et organismes subventionnaires n'ont pas été suffisamment précisées pour encadrer convenablement la sélection des projets, la détermination du montant des subventions de même que la vérification de l'utilisation des subventions. Ces quatre programmes sont les suivants : le PTICQ, le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations, les subventions octroyées par la CCNQ et le Soutien à la mise en valeur du patrimoine. Trois de ces programmes sont commentés ici.

PTICQ

6.48 En ce qui concerne la seconde phase du PTICQ l'entente Canada-Québec prévoit des règles et des normes. Pour permettre l'analyse des projets, le MAM a aussi défini des règles et des normes, qu'il a fait approuver par le Conseil du trésor. Cependant, certaines d'entre elles manquent de précision notamment quant à la signification de certains objectifs, par exemple ceux qui portent sur la création d'emplois et la compétitivité économique. Ainsi, il est difficile d'évaluer dans quelle mesure les projets soumis ont une incidence déterminante sur ces deux éléments. Ce manque de précision peut également, en théorie, avantager ou désavantager certaines municipalités lors de la prise de décision au sujet de l'autorisation des projets.

6.49 De plus, les règles et les normes ne précisent pas ce qui constitue un investissement additionnel pour une municipalité qui doit présenter en ce sens une résolution du conseil municipal. À notre avis, un tel document n'est pas suffisant, à lui seul, pour assurer le MAM qu'il s'agit réellement d'un investissement additionnel. En outre, bien qu'il s'apprête à amorcer la vérification de la seconde phase du PTICQ, le MAM n'a pas encore déterminé la façon dont il vérifiera le respect de ce critère. Or, les règles et les normes relatives à la première phase du PTICQ comportaient une modalité de calcul au regard d'un seuil minimal de travaux d'immobilisations à réaliser avant que les municipalités puissent bénéficier d'une aide financière que nous avons décrite dans le tome I de notre rapport pour l'année 1995-1996. Cette modalité n'a pas été reconduite pour la seconde phase.

6.50 Le Vérificateur général du Canada mentionnait, dans son rapport de 1995-1996 concernant la première phase du PITCQ, que la seule province qui avait instauré un seuil minimal à atteindre était le Québec et que cette mesure a donné des résultats positifs quant au respect du critère d'investissement additionnel.

6.51 Le MAM a distribué aux municipalités un guide sur les modalités d'application du programme en avril 1997, mais ce document ne présente pas toutes les modalités importantes. Par exemple, le MAM a recommandé de lui faire parvenir les demandes avant le 15 juin 1997, sans faire mention de la date limite pour l'approbation des projets, soit le 31 décembre 1997. Le guide ne signale pas non plus que la construction et la réfection des ponts sont des travaux d'infrastructure admissibles au volet 2.

6.52 Ainsi, faute d'information, certaines municipalités ont pu être pénalisées. Par exemple, il est possible qu'elles se soient abstenues de présenter une demande en croyant qu'il fallait le faire avant le 15 juin 1997, soit dans un délai très court. De plus, n'étant pas informées que les ponts étaient admissibles au PTICQ, elles ne pouvaient savoir qu'une demande d'aide financière relative à ces infrastructures était recevable.

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations

6.53 Bien qu'elles aient été précisées au fil des ans, les règles qui s'appliquent au Programme d'aide gouvernementale au transport en commun ne sont pas suffisamment explicites quant à l'aliénation d'éléments d'actif donnant lieu à la récupération de subvention. C'est le cas, plus particulièrement, des autobus mis au rancart qui ne sont pas remplacés par d'autres véhicules subventionnés. Le MTQ s'expose donc à ce que ses décisions de récupérer des subventions soient contestées par les OPT. Toutefois, une révision de ces règles est actuellement en cours afin de les préciser.

6.54 Avant 1993, le décret régissant le programme prévoyait une récupération de subvention pour l'aliénation d'éléments d'actif qui étaient remplacés avant la fin de leur durée de vie utile, mais il était muet en ce qui concerne l'aliénation ou la mise au rancart d'éléments d'actif qui n'étaient pas remplacés.

6.55 Dans ce contexte, le MTQ a exempté, en 1993, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) d'une récupération de subvention de l'ordre de 800 000 dollars en guise de compensation pour la réduction d'achats d'autobus neufs, résultant de la mise en place en 1989 de son plan de rénovation d'autobus. Cette récupération était associée au retrait, en 1990 et 1991, du service de transport en commun de 109 autobus de moins de 16 ans dont plusieurs ont été remplacés. Toutefois, le MTQ n'a pas été en mesure de nous indiquer leur nombre. Bien que le décret ait été clair sur l'obligation de procéder à une récupération de subvention dans le cas de remplacement, le MTQ a accordé une exemption à la STRSM pour les 109 autobus en question.

6.56 À l'inverse, en 1994, le MTQ a imposé une récupération de subvention de l'ordre de 400 000 dollars à la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec (STCUQ). Entre 1990 et 1993, la STCUQ avait également mis au rancart 40 autobus de moins de 16 ans sans les remplacer par d'autres véhicules subventionnés.

6.57 En 1993, des règles et des normes ont été approuvées par le Conseil du trésor, lesquelles spécifient notamment que lorsqu'un autobus est aliéné sans remplacement avant la fin de sa durée de vie utile, établie à 16 ans, le MTQ procède à une récupération de subvention, sans toutefois préciser si la mise au rancart de l'autobus répond à la définition d'aliénation. Le décret, qui régit le programme depuis 1996, laisse encore planer une incertitude. En effet il stipule que, lorsqu'un élément d'actif subventionné n'est pas utilisé durant toute sa durée de vie utile, la subvention peut être réduite.

Subventions octroyées par la CCNQ

6.58 La CCNQ n'a pas établi de règles et de normes relatives à l'utilisation que doit faire la Ville de Québec de la subvention de 5 millions de dollars qui lui est versée annuellement et elle ne vérifie pas non plus la façon dont cette subvention est utilisée. La CCNQ allègue qu'elle ne fait que poursuivre une pratique déjà adoptée avant sa création. Elle considère qu'il s'agit d'une subvention inconditionnelle et elle se perçoit comme un intermédiaire entre le gouvernement et la Ville en cette matière. Auparavant, cette subvention était versée par le MAM en vertu d'un décret gouvernemental stipulant que l'aide octroyée était inconditionnelle. Toutefois, cette disposition particulière ne tient plus car, avec l'avènement de la *Loi sur la Commission de la capitale nationale*, la CCNQ peut allouer des subventions à la seule condition que ce soit pour la réalisation de sa mission. Ainsi, la CCNQ ne peut avoir l'assurance que cette subvention est utilisée aux fins prévues par sa loi constitutive.

6.59 Nous avons recommandé au ministère des Affaires municipales, au ministère des Transports, à la Commission de la capitale nationale du Québec et au ministère de la Culture et des Communications de préciser les règles et les normes d'attribution des subventions aux municipalités afin d'encadrer convenablement la prise de décision quant au choix des projets, à la détermination du montant des subventions et à la vérification de l'utilisation de celles-ci.

Nous avons recommandé aussi au ministère des Affaires municipales de poursuivre ses efforts pour mieux informer les municipalités de toutes les modalités d'application importantes du Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec.

6.60 *Résumé des commentaires de certains ministères et organismes subventionnaires* : De façon générale, les ministères et organismes subventionnaires reconnaissent que certaines règles et normes doivent être précisées.

Voici un extrait des commentaires particuliers de certains ministères.

Ministère des Affaires municipales

PTICQ. « Le ministère considère avoir fait les efforts nécessaires pour préciser suffisamment la majorité des règles et normes de sorte que le risque que des municipalités aient été avantagées ou désavantagées est faible. »

Le MAM rappelle que le guide distribué aux municipalités recommande de faire parvenir une demande d'aide financière avant le 15 juin 1997. Le MAM a motivé cette position par le fait que les crédits du programme sont très limités, que les municipalités ne bénéficiaient pas d'enveloppes réservées, sauf pour les villes-centres, qu'il est nécessaire de procéder à l'appréciation de tous les projets et que la date limite pour réaliser les travaux était initialement le 31 mars 1998.

Concernant le critère d'investissement additionnel, le MAM mentionne ce qui suit : « D'une part, lors de l'analyse des projets, le ministère vérifie, à l'aide d'une fiche de conformité, qu'ils répondent à ce critère. D'autre part, concernant la vérification, le ministère a expérimenté certaines approches dans le but de déterminer une procédure pour vérifier le respect de ce critère. »

Ministère des Transports

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations. « Un projet de modification des normes et des modalités d'application du Programme d'aide au transport en commun sera effectivement soumis sous peu au Conseil du trésor afin de préciser, entre autres, les dispositions concernant l'aliénation d'autobus. Toutefois, le ministère tient à préciser que ce n'est pas le manque de précision des règles qui a incité certains organismes à demander l'exemption de la récupération de subventions à la suite d'aliénation d'autobus. »

Documentation versée aux dossiers d'analyse

Les décisions relatives au choix des projets et au montant des subventions ne sont pas toujours suffisamment appuyées.

6.61 Pour six programmes que nous avons vérifiés, nous avons constaté que les décisions relatives au choix des projets et au montant des subventions ne sont pas toujours suffisamment appuyées dans les dossiers examinés. Pourtant, il s'agit là de respecter le principe de transparence, de sorte que d'autres personnes puissent juger si les décisions ont été prises en toute objectivité. Cette constatation s'applique aux programmes suivants : le PTICQ, le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées, le Soutien à la mise en valeur du patrimoine et les subventions octroyées par la CCNQ. Quatre de ces programmes sont commentés ici.

PTICQ

6.62 En ce qui a trait au volet 2 de la seconde phase du PTICQ, le MAM a élaboré une grille d'évaluation qui conduit à l'attribution d'une cote pour chacun des projets, dans le but de les hiérarchiser. La cote se calcule sur 100 points et elle tient compte notamment de l'importance des problèmes abordés, par exemple la gravité du risque pour la santé et la contamination du milieu. La cote est également tributaire de certaines caractéristiques du projet, par exemple s'il doit prendre corps dans un secteur ancien ou un centre-ville ou s'il permet la mise en commun de services municipaux.

6.63 Notre vérification a révélé que des projets ayant une faible cote ont été acceptés, alors que d'autres, assortis d'une cote élevée, ont été refusés sans justification suffisante versée aux dossiers. En mai 1998, sur les 303 projets autorisés pour le volet 2, 32 avaient une cote inférieure à 30. Leurs coûts admissibles aux fins d'attribution de la subvention étaient de l'ordre de 5,9 millions de dollars et les demandes d'aide à ce titre portaient sur des coûts totaux d'environ 13 millions. Par ailleurs, 40 projets ont été refusés même en ayant une cote supérieure à 70. Les demandes d'aide relatives à ces projets se rapportaient à des coûts de 29 millions de dollars au total.

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS

6.64 De plus, pour plusieurs projets, nous n'avons pas retracé dans les dossiers de justification des coûts reconnus admissibles aux fins d'attribution de la subvention. Dans un cas par exemple, les coûts admissibles du projet en vertu du PTICQ étaient de 5,3 millions, et le MAM n'a reconnu que 768 000 dollars comme coûts admissibles.

6.65 Par ailleurs, une subvention de 2,1 millions de dollars a été allouée à la Ville de Montréal pour le prolongement d'une route et la construction d'un aqueduc et d'égouts dans le cadre du développement du secteur Blue Bonnets. La documentation versée aux dossiers ne démontre pas l'admissibilité de l'élément du projet portant sur le prolongement de la route pour lequel la subvention est de l'ordre de 0,9 million, car on y fait toujours référence à une construction et non à une réfection de route. L'entente Canada-Québec stipule en effet que les routes, les rues, les trottoirs et les infrastructures connexes ne sont admissibles que dans la mesure où leur réfection est associée à celle d'autres infrastructures admissibles ou à un projet de revitalisation de secteur central, de centre-ville ou de quartier ancien.

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations

6.66 Les conditions régissant le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, approuvées par le gouvernement, stipulent notamment qu'une analyse des coûts et des bénéfices doit être présentée par l'organisme public de transport en commun (OPT) pour tout projet d'immobilisations qu'il soumet. Or, l'autorisation donnée par le MTQ aux OPT d'acquérir de 1995, des autobus à plancher surbaissé fait suite à une décision qui n'est pas étayée par une analyse financière de l'ensemble des coûts et des bénéfices. Le choix de l'autobus à plancher surbaissé, lequel est construit selon une technologie et un concept nouveaux, visait à rendre le service de transport en commun plus accessible aux personnes à mobilité réduite. L'autorisation d'acquérir ce type d'autobus était aussi liée à la relance des opérations de l'usine de fabrication d'autobus située à Saint-Eustache, seule usine québécoise spécialisée en ce domaine.

6.67 Faute d'analyse financière des coûts et des bénéfices, les décideurs manquaient d'information, par exemple sur l'augmentation de clientèle, particulièrement celle qui serait transfuge du service de transport adapté, et sur les coûts ou les économies qu'une telle hausse pourrait entraîner. Dans les faits, les OPT ont dû engager des dépenses additionnelles considérables au chapitre de la formation, de l'équipement, des installations, de l'ingénierie et du soutien aux opérations. En outre, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) a revu entièrement l'aménagement intérieur des véhicules. Ainsi, en février 1998, le gouvernement a accepté d'accorder aux OPT une aide financière spéciale maximale de 9,8 millions de dollars en compensation des coûts d'implantation des autobus à plancher surbaissé. Cette aide représente 50 p. cent des dépenses admissibles, lesquelles seront déterminées par le ministre sans toutefois excéder 30 000 dollars par autobus.

Programme d'aide à l'amélioration du réseau local

6.68 En vertu de la *Loi sur le ministère des Transports*, le ministre peut accorder, aux conditions qu'il détermine, une subvention à une municipalité en vue de la construction et de la réfection de routes municipales. En ce qui concerne le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, le ministre a fait approuver par le Conseil du trésor des règles et des normes qui lui confèrent un pouvoir discrétionnaire quant à l'octroi des subventions. Toutefois, nous pensons que, lorsqu'un tel pouvoir est exercé dans la fonction publique, son titulaire a l'obligation de motiver ses décisions afin de respecter le principe de transparence.

6.69 De façon générale, les décisions relatives au Programme d'aide à l'amélioration du réseau local ne sont pas suffisamment appuyées dans les dossiers du MTQ.

6.70 En ce qui concerne l'enveloppe répartie par circonscription électorale, les normes d'application du programme stipulent que chaque député établit, en collaboration avec les municipalités et les MRC, une programmation annuelle des travaux et qu'il formule ses recommandations au ministre. Dans les dossiers examinés, nous n'avons pas trouvé de preuve que les députés établissent leur programmation annuelle en collaboration avec les MRC et les municipalités. Les dossiers ne fournissent généralement pas d'information qui justifierait les recommandations des députés quant au choix des projets et au montant des subventions à accorder par projet. En général, nous n'avons retracé, par circonscription électorale, qu'une liste de projets proposés par le député et ses recommandations quant aux montants de subvention à octroyer. Enfin, la description des projets est généralement imprécise et elle contient rarement une estimation des coûts totaux. On trouve parfois des descriptions de projet aussi vagues que « amélioration de chemins municipaux », « réfection de ponceaux » et « pavage de diverses rues », sans indication du nom des chemins ou des rues en question.

6.71 Concernant l'enveloppe budgétaire pour des projets à incidence supramunicipale ou régionale et celle des travaux de parachèvement, l'octroi des subventions par le ministre n'est pas toujours suffisamment appuyé dans les dossiers quant au choix des projets retenus et au montant des subventions accordées. Dans le cas de certains projets financés à même l'enveloppe réservée à des projets à incidence supramunicipale ou régionale, nous n'avons pas retracé la preuve dans les dossiers qu'il s'agit effectivement de projets de ce genre.

6.72 Par ailleurs, à partir de l'enveloppe servant à des travaux de parachèvement, une subvention de 16 millions de dollars a été autorisée en 1996 pour le pavage nécessité par l'élargissement d'une section du boulevard Henri-Bourassa dans la région de Montréal, dont les coûts étaient estimés à 20,4 millions. Cette subvention a été versée sur une période de trois ans, dont 8,5 millions en 1997-1998. Nous n'avons pas retracé dans les dossiers une documentation suffisante pour appuyer la décision d'accorder une subvention de 16 millions de dollars, soit 78 p. cent des coûts.

Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées

6.73 Certaines décisions relatives à l'autorisation d'un budget supplémentaire à l'enveloppe de base du Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées ne sont pas appuyées par des analyses rigoureuses. Pourtant, selon le guide d'analyse des prévisions budgétaires de 1997 pour le transport adapté aux personnes handicapées, le MTQ exige qu'une analyse démontre que les coûts additionnels sont pleinement justifiés.

6.74 Par exemple, le service de transport adapté de la STCUM a bénéficié, en 1997, d'une majoration d'enveloppe de 800 000 dollars pour tenir compte d'une augmentation de clientèle alors que les orientations du MTQ ne prévoyaient pas de hausse pour une telle raison. De plus, l'information au dossier n'est pas suffisante pour justifier l'augmentation de 1 200 personnes pour l'année 1997. Or, en 1996, une diminution de 1 500 personnes avait eu lieu et, en 1995, la hausse n'avait été que de 830 personnes. La clientèle prévue pour 1997 n'est donc que légèrement supérieure à celle de 1994. En outre, le MTQ a considéré que ces 1 200 personnes de plus allaient bénéficier du service toute l'année, ce qui n'a vraisemblablement pas été le cas.

6.75 Nous avons recommandé au ministère des Affaires municipales, au ministère des Transports, au ministère de la Culture et des Communications et à la Commission de la capitale nationale du Québec de veiller à ce que la documentation nécessaire à la justification des décisions soit versée aux dossiers.

6.76 *Résumé des commentaires de certains ministères et organismes subventionnaires* : De façon générale, les ministères et organismes subventionnaires reconnaissent que les décisions relatives au choix des projets et au montant de subvention ne sont pas toujours suffisamment appuyées dans les dossiers.

Voici un extrait des commentaires particuliers de certains ministères.

Ministère des Affaires municipales

PTICQ. Observations générales. « Chaque dossier contient une fiche de conformité et une fiche d'appréciation de projets. Par ailleurs, chaque projet comporte une fiche synthèse devant être approuvée par le gouvernement fédéral avant que le projet soit inscrit à l'Entente. C'est ainsi que l'on retrouve pour tous les projets une analyse d'admissibilité et une évaluation en fonction des critères d'appréciation.

« Par ailleurs, le ministre des Affaires municipales a pu considérer dans certains cas d'autres éléments que ceux contenus dans la fiche d'appréciation, tels le maintien d'emplois permanents, la consolidation des communautés locales, les orientations en matière d'aménagement du territoire, la réalisation de travaux concomitants, l'arrimage avec les actions entreprises par d'autres ministères, bien que ces éléments ne soient pas inscrits au dossier. »

Commentaire particulier. Blue Bonnets (Montréal). « Bien que le dossier fasse état de travaux de construction de routes, il s'agit en fait de travaux de réfection. Par conséquent, le ministère estime que ce projet répond aux règles d'admissibilité du programme. »

Ministère des Transports

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations.

En ce qui concerne le choix de l'autobus à plancher surbaissé, le MTQ mentionne notamment ce qui suit : « Il s'agit [...] d'une décision gouvernementale approuvée par le Conseil des ministres et qui a créé un cadre réglementaire qui s'ajoutait aux dispositions prévues au Programme d'aide au transport en commun.

« Au Québec, l'augmentation significative des déplacements prévue des personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant pourra être orientée vers le service régulier au lieu du service de transport adapté. Le gouvernement, qui subventionne à raison de 75 p. cent les coûts préalablement approuvés pour l'exploitation des services de transport adapté, a intérêt à ce que les services réguliers de transport en commun soient en mesure d'accueillir le plus possible de personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant. »

Programme d'aide à l'amélioration du réseau local. « Bien qu'il n'y ait pas toujours de documents conservés aux dossiers, le MTQ est convaincu qu'il respecte les normes d'application des programmes d'aide financière aux municipalités dans le cadre du transfert de la voirie locale.

« En ce qui concerne le protocole d'entente prévoyant un déboursé de 16 M\$ pour le pavage du boulevard Henri-Bourassa, précisons que ces travaux correspondent à une partie d'un projet global de 118,5 M\$ pour la réfection de ce boulevard et que le recours à un protocole d'entente spécifique pour le pavage visait une simplification des procédures et non l'identification des travaux admissibles. »

Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées. « Depuis 1996, la croissance de l'enveloppe budgétaire du MTQ n'a pu suivre le rythme de la demande des services en raison du contexte économique difficile du gouvernement. Le ministère a donc mis en place, en 1996, des orientations visant le gel des subventions aux organismes de transport adapté, lesquelles ont généré des impacts importants, entre autres à la STCUM. Les refus de transport se sont aussi avérés importants et de nombreuses plaintes ont été acheminées au ministre, dont celles provenant des représentants des usagers et de l'Office des personnes handicapées du Québec.

« À la fin de 1996, une intervention était souhaitée et le ministre a permis que soit résorbée la liste d'attente en consentant à la STCUM un ajustement du niveau de service pour 1997. D'ailleurs, les orientations de 1998 du MTQ prévoient notamment la possibilité d'une augmentation de budget pour maintenir le niveau de service et non le développer. »

Prévisions de coûts

6.77 Pour quatre programmes que nous avons vérifiés, nous n'avons généralement pas retracé de preuve que les ministères et organismes subventionnaires s'assurent, avant de s'engager à participer au financement d'un projet, que les prévisions de coûts sont raisonnables. Il s'agit du PTICQ, du Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, du Soutien à la mise en valeur du patrimoine et des subventions octroyées par la CCNQ. Si les ministères et organismes subventionnaires s'assuraient de la fiabilité des prévisions de coûts, il est possible que leurs décisions seraient différentes quant au choix des projets à réaliser, à la nature des travaux et au montant des subventions.

Nous n'avons généralement pas retracé de preuve dans les dossiers qu'une analyse du caractère raisonnable des prévisions de coûts a été effectuée.

6.78 Plus particulièrement pour l'enveloppe répartie par circonscription électorale du Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, le MTQ n'exige pas de prévisions de coûts et, habituellement, comme nous l'avons déjà mentionné, cette information n'est pas fournie par les députés.

6.79 En ce qui a trait aux projets à incidence supramunicipale ou régionale du même programme, les dossiers ne contiennent pas toujours les prévisions de coûts totaux relatives aux subventions accordées, plus particulièrement les subventions de moindre importance. Par ailleurs, quand la subvention est d'importance monétaire élevée ou que les dossiers se rapportent à des travaux de parachèvement, si des prévisions apparaissent dans les dossiers, rien n'indique qu'il y ait eu questionnement pour s'assurer qu'elles étaient raisonnables.

6.80 Nous avons recommandé au ministère des Affaires municipales, au ministère des Transports, au ministère de la Culture et des Communications et à la Commission de la capitale nationale du Québec de démontrer qu'ils s'assurent que les prévisions de coûts sont raisonnables avant de s'engager à participer au financement d'un projet.

6.81 *Résumé des commentaires de certains ministères et organismes subventionnaires* : La plupart d'entre eux, dont le MTQ, tiennent à mentionner que, pour attribuer une subvention, ils se basent sur l'estimation des coûts faite par les municipalités, laquelle est confirmée par résolution du conseil municipal, imputable devant sa population. Par ailleurs, la maîtrise d'œuvre des projets relève des municipalités. Certains ministères et organismes subventionnaires reconnaissent la pertinence de verser aux dossiers leur appréciation de la justesse des prévisions de coûts.

Vérification des subventions

Il se fait peu de vérification des subventions octroyées.

6.82 La vérification des subventions relatives à cinq programmes comporte des lacunes. Parfois, aucune vérification n'a été faite ou elle s'est limitée à l'exigence d'une résolution municipale ou de rapports financiers soumis par les municipalités. Parfois encore, la vérification n'est pas appuyée par une information suffisante versée au dossier ou elle accuse un retard important. Les programmes touchés sont le Soutien à la mise en valeur du patrimoine, les subventions octroyées par la CCNQ, le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations, le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local et le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local. Ainsi, les ministères et organismes subventionnaires ne peuvent avoir l'assurance que les municipalités utilisent les subventions aux fins prévues et ils ne peuvent savoir si certaines sommes devraient être récupérées.

6.83 Pourtant, la vérification effectuée par le MAM au sujet de la première phase du PTICQ s'est avérée utile. Les résultats démontrent que les municipalités réclament parfois des coûts inadmissibles, par exemple des salaires d'employés et des dépenses non incluses au protocole d'entente entre elles et le MAM. Jusqu'au 9 juin 1998, ces vérifications ont permis de détecter des dépenses inadmissibles de l'ordre de 19 millions de dollars.

Soutien à la mise en valeur du patrimoine et subventions octroyées par la CCNQ

6.84 Dans les dossiers que nous avons examinés, la vérification des subventions n'est généralement pas suffisante.

6.85 En effet, le MCC et la CCNQ effectuent peu de vérification des coûts relatifs aux subventions qu'ils octroient aux municipalités pour s'assurer qu'ils correspondent à des dépenses admissibles. Plus particulièrement en ce qui concerne les ententes de développement culturel entre les municipalités et le MCC, ce dernier se fie aux rapports financiers soumis par les villes ainsi qu'aux décisions d'engagement qu'elles ont prises. Il en est de même de la vérification effectuée par la CCNQ concernant les subventions qu'elle octroie en vertu de l'entente pour la mise en valeur de la capitale signée avec la Ville de Québec. De plus, selon des gestionnaires, le MCC et la CCNQ visitent les chantiers afin de s'assurer de la conformité des travaux réalisés, mais les dossiers n'en contiennent pas la preuve.

Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations

6.86 Les modalités d'application du programme stipulent que le MTQ procède à la vérification des pièces justificatives lorsque la réalisation du projet est terminée, mais ce ministère accuse des retards importants – jusqu'à sept ans – dans ses travaux de vérification.

6.87 Depuis mars 1995, date de la décentralisation en région des opérations du MTQ, la situation s'est aggravée car les unités régionales ont fait très peu de vérification de projets terminés. Des gestionnaires du MTQ affirment que la vérification d'un nombre peu élevé de projets au cours des dernières années est due en grande partie à un manque de ressources aptes à effectuer des vérifications, au sein des unités régionales. Parmi les projets subventionnés en avril 1998, au moins 70 projets n'étaient pas vérifiés. Le montant total du financement relatif à ces projets représente environ 590 millions de dollars, subventionnés en moyenne à 75 p. cent, et dont 110 millions de dollars sont déjà versés au 31 mars 1998.

Programme d'aide à la prise en charge du réseau local

6.88 Jusqu'à maintenant, le MTQ n'a pas fait de vérification de l'utilisation que fait la municipalité de l'aide octroyée alors que les règles et les normes, approuvées par le Conseil du trésor, prévoient qu'il peut le faire. À son avis, il n'y est pas tenu car il veut respecter le principe de l'autonomie des municipalités.

Programme d'aide à l'amélioration du réseau local

6.89 De façon générale, le MTQ limite la vérification des subventions octroyées en vertu du Programme d'aide à l'amélioration du réseau local à l'exigence d'une résolution municipale attestant que les travaux sont exécutés. Néanmoins, dans le cas des subventions les plus importantes, le MTQ signe une entente avec la municipalité et il exige que des pièces justificatives lui soient fournies avant paiement.

6.90 **Nous avons recommandé au ministère des Transports, au ministère de la Culture et des Communications et à la Commission de la capitale nationale du Québec de procéder à une vérification des subventions afin de s'assurer qu'elles sont utilisées aux fins prévues, de récupérer les sommes versées en trop le cas échéant et de consigner dans les dossiers les résultats de leurs vérifications.**

6.91 *Résumé des commentaires de certains ministères et organismes subventionnaires : Le MCC et la CCNQ reconnaissent qu'ils devraient verser aux dossiers la preuve de leurs procédés de vérification. Le MTQ dit avoir pris des dispositions afin de procéder aux vérifications des dépenses d'immobilisations relatives au transport en commun et de récupérer le retard accumulé. En ce qui concerne le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, même si les normes approuvées par le Conseil du trésor préoyaient la possibilité d'une vérification par le MTQ, ce dernier allègue qu'il a respecté l'entente verbale négociée avec les représentants du monde municipal lors du transfert de responsabilités et les dispositions du mémoire soumis au Conseil du trésor, à savoir que l'aide versée aux municipalités serait inconditionnelle. Quant au Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, le paiement des subventions se fait sur la base des informations transmises par les municipalités, grâce à la résolution du conseil municipal attestant de leur véracité, et le MTQ peut en effectuer la vérification, si besoin en est.*

Évaluation de programmes

Les ministères n'ont pas procédé à l'évaluation de plusieurs programmes.

6.92 Les ministères responsables n'ont pas procédé à l'évaluation des six programmes que nous avons vérifiés, du moins depuis plusieurs années. C'est le cas du PTICQ, du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Volet immobilisations, du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, du Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, du Soutien à la mise en valeur du patrimoine et de la subvention à l'ARK.

6.93 À défaut d'évaluation de programmes, les ministères ne savent pas dans quelle mesure les besoins sont satisfaits et les objectifs, atteints, si la subvention répond toujours aux besoins et à quel point les moyens retenus pour atteindre les objectifs sont rentables. Deux de ces programmes sont commentés ici.

Programme d'aide à la prise en charge du réseau local

6.94 La compensation pour la prise en charge du réseau local est fonction d'un coût d'entretien moyen annuel de 3 800 dollars du kilomètre, d'un indice basé sur l'état de la route et du trafic ainsi que d'un effort financier demandé aux municipalités. Les coûts moyens et les indices ont été établis par le MTQ dans le cadre du transfert de responsabilités. En ce qui concerne l'indice basé sur l'état de la route et du trafic, il varie de 0,50 à 1,52. Un indice élevé correspond à une route dont le niveau de détérioration ou du trafic est plus grand et, par conséquent, donne droit à une compensation plus importante. Quant à la contribution financière demandée aux municipalités, elle représente 0,14 dollar par 100 dollars de l'évaluation foncière uniformisée de 1992, réduite de 6 p. cent.

6.95 Il n'y a pas eu d'évaluation du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local depuis sa création, le 1^{er} avril 1993, date du transfert de responsabilités aux municipalités. Le MTQ a bien élaboré quelques scénarios afin de revoir sa participation financière aux différents programmes de subvention relatifs au réseau local mais, pour ce qui est du Programme d'aide à la prise en charge, il n'a pas actualisé les données servant au calcul de la compensation, soit la quasi-totalité des dépenses du programme. Dans les faits, il utilise toujours les indices d'état de la route et du trafic d'il y a cinq ans. Il se sert encore des données de l'évaluation foncière uniformisée de 1992 et il prend pour barème le coût d'entretien moyen annuel de 1993, soit 3 800 dollars du kilomètre. Par ailleurs, le MAM a fait en 1997 une analyse des coûts d'entretien du réseau pour l'année 1994-1995 et il en déduit, à la lumière de la comparaison des dépenses municipales relatives à la voirie locale avant et après le transfert aux municipalités, que ces dépenses sont inférieures au coût d'entretien moyen de 1993, établi par le MTQ.

PTICQ

6.96 Le MAM n'a pas encore effectué l'évaluation de la première phase du PTICQ, alors que la seconde phase du programme est en cours. L'entente initiale prévoyait que l'évaluation devait être produite au plus tard le 31 mars 1997. Cette date d'échéance a été reportée au 31 mars 1998, puis au 30 septembre 1998. En mai dernier, le MAM n'avait que défini les étapes qu'il entendait suivre pour l'évaluation du programme. Néanmoins, l'évaluation de la première phase du PTICQ, si elle est effectuée, sera faite trop tard pour permettre au MAM de prendre une décision éclairée, notamment quant à l'ajout d'une deuxième phase du programme, à ses objectifs et à ses modalités d'application.

6.97 Par ailleurs, en 1996, le MAM a demandé à une firme externe de mener une étude auprès de huit municipalités ayant participé à la première phase du PTICQ dans le but d'analyser le processus de décision qui a conduit au choix des projets soumis par ces municipalités et de s'enquérir de la perception des dirigeants municipaux quant à certaines répercussions du PTICQ. Toutefois, cette étude ne peut être considérée comme une évaluation de programme satisfaisante puisqu'elle est principalement basée sur la perception de dirigeants municipaux. Néanmoins, il est intéressant d'en rapporter certaines conclusions.

6.98 L'étude démontre que le PTICQ a laissé aux municipalités des infrastructures d'excellente qualité et qu'il a permis une amélioration du patrimoine municipal. Cependant, elle émet des réserves sur la création d'emplois dans les municipalités visitées ou dans leur région. Le programme a eu, entre autres effets, celui de devancer la réalisation de projets et de forcer les municipalités à déclarer un moratoire quant à leur politique de compression de la dette. Ainsi, toujours selon l'étude, il est raisonnable de prévoir un ralentissement dans les investissements en infrastructures de la part des municipalités au cours des années à venir.

6.99 **Nous avons recommandé au ministère des Affaires municipales, au ministère des Transports et au ministère de la Culture et des Communications d'effectuer une évaluation des programmes de subvention aux municipalités ou de poursuivre leurs efforts en ce sens.**

6.100 *Résumé des commentaires de certains ministères subventionnaires : De façon générale, les ministères subventionnaires reconnaissent la pertinence d'effectuer une évaluation de programmes. D'ailleurs, le MAM a entrepris une telle étude en ce qui a trait à la subvention accordée à l'ARK.*

Toutefois, en ce qui concerne le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local et le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, le MTQ a formulé le commentaire suivant : « Même s'il pourrait être souhaitable de réaliser une évaluation de programme, le MTQ signale que, tant pour l'année 1998-1999 que pour les années 1999-2000 et 2000-2001, il pourrait difficilement en

modifier les paramètres ou réduire le budget du programme puisque l'entente du 23 octobre 1997 concernant la contribution municipale à l'assainissement des finances publiques entre le gouvernement et l'Union des municipalités du Québec prévoit qu'il n'y aura pas de charges fiscales additionnelles pour les municipalités jusqu'au 31 décembre 2000, à moins qu'un nouveau pacte fiscal ne soit conclu entre-temps. Le MTQ entend par ailleurs revoir les paramètres du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, désormais appelé Programme d'aide à l'entretien, dès que le contexte s'y prêtera. »

Information publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics

6.101 Le Conseil du trésor est chargé de soumettre au Conseil exécutif, chaque année, un projet de prévisions budgétaires. À cette fin, il analyse l'incidence financière des plans et programmes des ministères et organismes du gouvernement et recueille auprès d'eux les données requises pour la préparation du Livre des crédits. Le ministère des Finances (MFQ) est responsable, quant à lui, de la préparation des Comptes publics. À la fois dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics, les subventions sont notamment ventilées par catégorie de bénéficiaires : entreprises, entreprises et organismes d'État, établissements de santé et de services sociaux, institutions d'enseignement, municipalités, organismes sans but lucratif et personnes.

L'information publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics n'est pas toujours présentée de façon uniforme.

6.102 Bien que ce ne soit pas généralisé, l'information concernant les subventions aux municipalités publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics n'est pas présentée de façon uniforme pour tous les ministères. En ce qui a trait au Livre des crédits, les instructions émises par le Conseil du trésor ne contiennent aucune consigne sur ce qui doit être inclus sous la rubrique « Municipalités ». Ainsi, les lecteurs du Livre des crédits et des Comptes publics – dont les parlementaires – ne peuvent pas toujours disposer d'une information fiable quant aux montants des subventions que le gouvernement prévoit octroyer aux municipalités et ceux qu'il a déjà consentis.

6.103 Certaines subventions attribuées à des entreprises et organismes d'État dont une partie est affectée à des municipalités apparaissent en totalité sous la rubrique « Entreprises et organismes d'État » à la fois dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics. Par contre, d'autres subventions accordées à des entreprises et organismes d'État dont une partie est destinée à des municipalités sont inscrites en totalité sous la rubrique « Municipalités » dans le Livre des crédits et sous « Entreprises et organismes d'État » dans les Comptes publics. D'autres subventions sont réparties selon le destinataire final plutôt que celui à qui le gouvernement verse la subvention, tant dans le Livre des crédits que dans les Comptes publics.

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS

6.104 La présentation dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics n'est pas uniforme non plus dans le cas des sommes octroyées à des municipalités qui agissent à titre de mandataire du gouvernement pour l'administration de programmes ou l'accomplissement de certaines tâches. Certaines sommes octroyées sont présentées sous la catégorie de dépenses « Subventions » et d'autres sous la catégorie « Fonctionnement ». Par exemple, les montants alloués aux villages inuits pour gérer le logement social pour le compte de la SHQ (23,4 millions de dollars en 1997-1998) sont présentés sous la catégorie de dépenses « Subventions » alors que les versements faits à la Ville de Montréal pour l'administration d'une partie du programme portant sur les mesures d'aide financière du ministère de l'Emploi, de la Solidarité et de la Condition féminine (58,6 millions en 1996-1997) sont présentés sous la catégorie « Fonctionnement ».

6.105 Nous avons recommandé au Conseil du trésor et au ministère des Finances de veiller à ce que l'information publiée dans le Livre des crédits et dans les Comptes publics quant aux sommes octroyées aux municipalités soit présentée de façon uniforme.

6.106 *Résumé des commentaires : Conseil du trésor.* Le Conseil du trésor tient à préciser que l'annexe des crédits de transferts apparaissant dans le Livre des crédits représente une information complémentaire qui n'est pas obligatoire en vertu de la Loi sur l'administration financière.

« Des efforts non négligeables sont investis afin de s'assurer que les prévisions relatives aux crédits de transfert soient les meilleures possibles au moment de la publication du Livre des crédits. Malgré les efforts déployés pour élaborer la meilleure prévision qui soit, nous reconnaissons qu'il y a encore place pour amélioration. À cette fin, le Secrétariat du Conseil du trésor soumettra, à l'intérieur des instructions de crédits détaillés qui sont transmises aux ministères, des balises plus claires en ce qui a trait à la catégorisation des bénéficiaires de subventions. Ces balises pourront également être utilisées par le Contrôleur des finances afin d'assurer la même uniformité au niveau des Comptes publics.

« En ce qui concerne les sommes octroyées à des municipalités qui agissent à titre de mandataire, les cas en cause sont relativement limités et ils seront examinés afin de s'assurer d'une catégorisation adéquate de la prévision de dépenses. »

Ministère des Finances. « Pour les fins de la publication des informations sur les dépenses de transfert, le ministère des Finances s'est doté d'une pratique visant à identifier les bénéficiaires avec la collaboration des ministères et organismes du gouvernement et à publier le destinataire final du paiement de transfert. Toutefois, lorsque ce destinataire final ne peut être connu au prix d'un effort raisonnable, et bien entendu dans les délais prévus pour la publication des Comptes publics, la subvention est présentée au nom du premier bénéficiaire de la subvention, d'où le manque d'uniformité soulevé.

« Nous sommes d'accord sur l'objectif de présenter les sommes octroyées aux municipalités et à toutes autres catégories de bénéficiaires de la façon la plus uniforme possible. Des mesures en ce sens seront prises pour augmenter le degré de précision de ces informations, notamment en informant davantage les ministères et organismes des critères de publication.

« En ce qui concerne les sommes octroyées à des municipalités agissant à titre de mandataire, les cas en cause sont relativement limités et une attention particulière sera apportée à l'analyse de ces situations. »

Taxe sur la TGE

Intégralité des recettes à la taxe sur la TGE

Plusieurs exploitants des réseaux de TGE n'ont pas produit la déclaration de taxe sur la TGE depuis plusieurs années.

6.107 Les exploitants des réseaux de TGE doivent produire chaque année, à l'intention du MRQ, leur déclaration relative à la taxe sur la TGE et il leur incombe d'établir le montant de leur contribution en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*. Le MRQ émet ensuite un avis de cotisation. Or, les exploitants n'ont pas tous produits leur déclaration depuis plusieurs années et le MRQ n'a pas émis d'avis de cotisation pour chacun d'eux. Avant 1997, il n'avait pas fait de recherche pour savoir si tous ces exploitants produisaient une déclaration, à l'exception de ceux des réseaux de télécommunication sans fil, au sujet desquels des démarches avaient été amorcées en 1994. Comme cette taxe n'a pas été perçue auprès de certains exploitants, les municipalités sont privées de plusieurs millions de dollars par année, sommes qui auraient dû leur être versées en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*.

6.108 En ce qui concerne les exploitants des réseaux d'énergie électrique et de télécommunication autres que sans fil qui n'ont jamais été cotisés, le MRQ a estimé de façon sommaire, en novembre 1997, que leurs cotisations totales s'établiraient respectivement à 3,4 millions et à 110 000 dollars, pour les années 1994 à 1996. Depuis 1997, le MRQ a commencé à émettre des avis de cotisation pour certains d'entre eux, pour un montant totalisant 350 000 dollars, et il prévoit récupérer les sommes qui lui sont dues.

6.109 En ce qui a trait aux quelques exploitants des réseaux de distribution de gaz qui n'ont jamais été cotisés, le MRQ n'a pas estimé le montant que pourraient représenter leurs cotisations.

6.110 Quant à la taxation des exploitants des réseaux de télécommunication sans fil, bien que le MRQ reconnaisse que la notion de télécommunication sans fil est incluse dans la définition de « télécommunication » contenue dans la loi, il considère que la loi laissait planer une incertitude, à savoir si les exploitants des réseaux de télécommunication sans fil étaient assujettis à la taxe sur la TGE.

SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITÉS

6.111 Le MRQ n'a pas fait lever cette incertitude quant à son pouvoir de cotiser les exploitants des réseaux de télécommunication sans fil en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*. Dans les faits, il n'a émis en 1997 des avis de cotisation couvrant les années 1995 et 1996 qu'à l'intention de deux exploitants des réseaux de télécommunication sans fil, pour des montants totalisant 15 millions de dollars. Plusieurs exploitants des réseaux de ce genre, qui possédaient des constructions non inscrites au rôle d'évaluation municipale, n'ont donc pas payé de taxes municipales ni de taxe sur la TGE pour de telles constructions. Pourtant, les opérations de certains de ces exploitants avaient débuté plusieurs années auparavant.

6.112 Ce n'est qu'à compter de décembre 1997 que la loi a été modifiée pour que les constructions des exploitants des réseaux de télécommunication sans fil soient portées au rôle d'évaluation municipale à partir de l'année civile de 1997.

6.113 De deux choses l'une. Ou le MRQ n'avait pas le pouvoir de cotiser ces exploitants, auquel cas deux d'entre eux ont été cotisés indûment. Ou il était habilité à cotiser, et alors il s'est limité sans raison à deux exploitants et à deux années d'exploitation. Dans un cas comme dans l'autre, les municipalités ont été privées de sommes importantes durant plusieurs années, puisque des exploitants des réseaux de télécommunication sans fil n'ont payé ni de taxe foncière aux municipalités relativement à ces constructions, ni de taxe sur la TGE.

6.114 Nous avons recommandé au ministère du Revenu de poursuivre ses efforts pour réclamer aux exploitants des réseaux de TGE, autres que ceux de télécommunication sans fil, toutes les sommes qui sont dues, à titre de taxe foncière, en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale*.

En ce qui concerne les exploitants des réseaux de télécommunication sans fil, le ministère du Revenu aurait dû faire lever l'incertitude quant à son pouvoir de cotisation.

6.115 *Résumé des commentaires du ministère du Revenu* : En ce qui concerne les exploitants des réseaux de TGE, autres que ceux de télécommunication sans fil, le MRQ indique ce qui suit : « Lors du passage du Vérificateur général, un mandat à portée ministérielle était déjà en cours afin de récupérer les sommes dues par la clientèle concernée.

« Le Vérificateur général reproche au ministère de ne pas avoir fait clarifier l'incertitude quant à l'assujettissement des entreprises de télécommunication sans fil à la TGE. Or, du point de vue juridique, seul un tribunal pouvait préciser le droit applicable et ainsi clarifier la situation en litige. L'émission des avis de cotisation était donc une étape nécessaire à franchir. Par ailleurs, considérant la possibilité qu'un tel tribunal lui reproche une interprétation littérale faisant fi de l'intention du législateur et de la politique fiscale, le ministère du Revenu a choisi de transiger avec les deux exploitants.

« Du point de vue de la politique fiscale, le ministère a requis des précisions du ministère des Finances. La réponse officielle à cette demande a été obtenue dans le Bulletin d'information 97-5 du 16 octobre 1997. »

Frais de perception et de distribution

Le MRQ et le MAM n'ont pas établi le prix de revient relatif à la gestion de la taxe sur la TGE.

6.116 Les frais de perception de 1,5 p. cent de la taxe sur la TGE existent depuis l'adoption de la *Loi sur la fiscalité municipale*, en 1979. Quant aux frais de distribution de 1,5 p. cent, ils ont été instaurés en 1992 par une modification de la loi. Dans le cadre de l'application de cette loi, le MRQ et le MAM n'ont pas établi le prix de revient relatif à la gestion de la taxe sur la TGE. Ils ne peuvent donc pas juger de l'à-propos des taux actuels et proposer, au besoin, une modification de ces taux.

6.117 Le MRQ justifie le taux de 1,5 p. cent appliqué à la perception de la taxe sur la TGE en le comparant à celui qui a été fixé en 1975 pour la perception des cotisations au régime de rentes du Québec. Toutefois, ce taux a été révisé à la baisse en 1988 et en 1993 afin qu'il diminue progressivement jusqu'à 1,35 p. cent. Il a de nouveau été modifié en 1998 pour refléter le prix de revient des frais de perception. Quant au MAM, il n'a pas été en mesure de nous démontrer sur quelle base les frais de distribution ont été établis.

6.118 Nous avons recommandé au ministère du Revenu et au ministère des Affaires municipales de déterminer le prix de revient de la perception et de la distribution de la taxe sur la TGE.

6.119 *Résumé des commentaires du ministère du Revenu* : *Le MRQ indique que les frais de perception relatifs à l'ensemble des lois qu'il administre ont représenté, pour l'année financière 1996-1997, 1,6 p. cent des montants encaissés. Il apporte cependant une précision : « Bien que les frais de perception pour la taxe payée par les exploitants de réseaux de télécommunication, de gaz et d'énergie électrique n'ont pas fait l'objet d'une étude approfondie pour connaître les coûts exacts reliés à sa perception, le taux applicable est inférieur au coût moyen de perception pour l'ensemble des revenus perçus par le ministère. Compte tenu que cette taxe nécessite la mise en place d'un traitement particulier, le taux applicable apparaît être un minimum. Cette situation sera examinée dans le cadre des travaux en cours sur le coût de revient. »*

Ministère des Affaires municipales : « Les frais de redistribution sur la taxe de TGE, dont l'exigibilité a été insérée dans la *Loi sur la fiscalité municipale* le 18 décembre 1992 par une modification à celle-ci, ont été établis en conformité avec les taux prévus à l'article 230 de cette loi. »