



ÉTATS FINANCIERS DE TRANSPORTS CANADA (NON AUDITÉS)

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2025

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2025, Ottawa, Canada

No de catalogue: T1-33/2F-PDF

ISSN : 2816-6779

TP 15521F

This document is also available in English under the title: Financial Statements of Transport Canada (Unaudited)
for the year ended March 31, 2025

TRANSPORTS CANADA

Déclaration de responsabilité de la direction englobant le contrôle interne en matière de rapports financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice s'étant terminé le 31 mars 2025 et de tous les renseignements qui y figurent incombe à la direction de Transports Canada. Ces états financiers ont été préparés par la direction à partir des politiques comptables du gouvernement, lesquelles s'appuient sur les normes comptables canadiennes du secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans ces états financiers. Certains renseignements présentés dans les états financiers sont fondés sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, compte tenu de l'importance relative des postes en question. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation de rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières de Transports Canada. Les renseignements financiers présentés aux fins de l'établissement des Comptes publics du Canada et figurant dans le Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada concordent avec ces états financiers.

Il incombe aussi à la direction de tenir un système efficace de contrôle interne en matière de rapports financiers (CIRF) conçu pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont autorisées et enregistrées adéquatement, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à d'autres lois, règlements, autorisations et politiques applicables.

La direction veille également à assurer l'objectivité et l'intégrité des données figurant dans ses états financiers en choisissant soigneusement des employés qualifiés et en assurant leur formation et leur perfectionnement, en prenant des dispositions pour assurer une répartition appropriée des responsabilités, en établissant des programmes de communication pour faire en sorte que tous les membres de Transports Canada sont au fait des règlements, des politiques, des normes et des pouvoirs de la direction, et en procédant tous les ans à une évaluation fondée sur le risque de l'efficacité du système de CIRF.

Le système de CIRF est conçu pour atténuer les risques à un niveau raisonnable fondé sur un processus continu qui vise à identifier les risques clés, à évaluer l'efficacité des contrôles clés associés, et à apporter les ajustements nécessaires.

Une évaluation fondée sur le risque du système de CIRF pour l'exercice s'étant terminé le 31 mars 2025 a été réalisée conformément à la *Politique sur la gestion financière* du Conseil du Trésor, et ses résultats ainsi que les plans d'action qui en découlent sont résumés en annexe.

L'efficacité et le caractère adéquat du système de contrôle interne de Transports Canada sont examinés dans le cadre du travail effectué par le personnel de l'audit interne, qui procède à des audits périodiques de différents secteurs opérationnels de Transports Canada, et par le comité ministériel de vérification, qui surveille les responsabilités de la direction de maintenir des systèmes de contrôles adéquats et la qualité des rapports financiers, et qui recommande les états financiers au Sous-ministre de Transports Canada.

Les états financiers de Transports Canada n'ont pas fait l'objet d'un audit.

Original signé par

Arun Thangaraj
Sous-ministre
Ottawa, Canada

Date : 8 septembre 2025

Original signé par

Jaime Caceres
Dirigeant principal des finances et sous-ministre
adjoint, Services financiers et de gestion
Ottawa, Canada

Date : 3 septembre 2025

TRANSPORTS CANADA
État de la situation financière (non audité)
Pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2025	2024
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 4)	702 136	794 057
Indemnités de vacances et congés compensatoires	59 013	56 723
Passifs environnementaux (note 5(a))	295 940	291 418
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 5(b))	17 346	15 960
Revenus reportés (note 6)	5 625	4 441
Obligations au titre d'immobilisations corporelles louées (note 7)	270 884	302 296
Avantages sociaux futurs (note 8)	13 484	13 295
Passifs éventuels (note 15)	32 261	32 346
Total des passifs nets	1 396 689	1 510 536
Actifs financiers		
Montants à recevoir du Trésor	491 793	578 657
Débiteurs et avances (note 9)	171 883	175 796
Prêts (note 10)	2 140	2 202
Total des actifs financiers bruts	665 816	756 655
Actifs financiers détenus pour le compte du gouvernement		
Débiteurs et avances (note 9)	(159 533)	(163 361)
Prêts (note 10)	(2 140)	(2 202)
Total des actifs financiers détenus pour le compte du gouvernement	(161 673)	(165 563)
Total des actifs financiers nets	504 143	591 092
Dette nette ministérielle	892 546	919 444
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	3 178	2 802
Pièces de rechange (note 11)	17 108	15 292
Immobilisations corporelles (note 12)	3 174 540	3 012 825
Total des actifs non financiers	3 194 826	3 030 919
Situation financière nette ministérielle (note 13)	2 302 280	2 111 475
Obligations contractuelles et droits contractuels (note 14)		
Passifs éventuels, actifs éventuels et passifs environnementaux éventuels (note 15)		
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.		

Original signé par

Original signé par

Arun Thangaraj
Sous-ministre
Ottawa, Canada

Jaime Caceres
Dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint,
Services financiers et de gestion
Ottawa, Canada

Date : 8 septembre 2025

Date : 3 septembre 2025

TRANSPORTS CANADA

État des résultats et de la situation financière nette ministérielle (*non audité*)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2025 Résultats prévus	2025	2024
Charges (note 17)			
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	621 829	651 889	676 020
Un réseau de transport efficace	1 737 399	1 187 088	1 164 804
Un réseau de transport écologique et innovateur	924 235	1 462 070	980 656
Services internes	303 290	320 562	327 550
Comptes à fins déterminées (note 13)	4 643	9 811	7 509
Charges engagées pour le compte du gouvernement	(4 806)	(9 811)	(7 509)
Total des charges	3 586 590	3 621 609	3 149 030
Revenus			
Locations de biens	538 894	559 909	495 303
Maintenance d'aéronefs et services de vol	46 662	45 708	47 833
Revenus de surveillance et d'application de la loi	60 480	35 388	26 570
Comptes à fins déterminées (note 13)	22 102	20 213	21 652
Droits chargés aux utilisateurs des installations de transport	14 404	14 627	14 315
Locations et concessions	10 169	13 075	18 570
Autres	16 746	44 696	42 144
Revenus gagnés pour le compte du gouvernement	(602 085)	(630 682)	(567 902)
Total des revenus	107 372	102 934	98 485
Coût de fonctionnement net	3 479 218	3 518 675	3 050 545
Financement du gouvernement et transferts			
Encaisse nette fournie par le gouvernement		3 680 154	2 916 457
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 16)		116 280	118 821
Éléments d'actifs et de passifs transférés (à) / de d'autres ministères gouvernementaux		(90)	2 115
Variations des montants à recevoir du Trésor		(86 864)	107 254
Coût de fonctionnement net après le financement du gouvernement et les transferts		(190 805)	(94 102)
Situation financière nette ministérielle – début de l'exercice		2 111 475	2 017 373
Situation financière nette ministérielle – fin de l'exercice		2 302 280	2 111 475

Information sectorielle (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de la variation de la dette nette ministérielle (non audité)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2025	2024
Coût de fonctionnement net après le financement du gouvernement et les transferts	(190 805)	(94 102)
Variation due aux immobilisations corporelles		
Acquisition d'immobilisations corporelles	295 955	211 140
Amortissement des immobilisations corporelles	(126 646)	(128 106)
Produits de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(7 085)	(10 714)
Gain (perte) sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	(94)	6 560
Ajustements des immobilisations	(325)	(9 127)
Éléments transférés (à) / de d'autres ministères gouvernementaux	(90)	2 115
Total de la variation due aux immobilisations corporelles	161 715	71 868
Variation due aux pièces de rechange	1 816	15
Variation due aux charges payées d'avance	376	(1 488)
Augmentation nette de la dette nette ministérielle	(26 898)	(23 707)
Dette nette ministérielle – début de l'exercice	919 444	943 151
Dette nette ministérielle – fin de l'exercice	892 546	919 444

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA
État des flux de trésorerie (non audité)
Pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2025	2024
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	3 518 675	3 050 545
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles	(126 646)	(128 106)
Ajustements des immobilisations	(325)	(9 127)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 16)	(116 280)	(118 821)
Gain (perte) sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	(94)	6 560
Variation de l'état de la situation financière :		
Augmentation (diminution) des débiteurs et avances	(85)	1 185
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	376	(1 488)
Augmentation (diminution) des pièces de rechange	1 816	15
Diminution (augmentation) des créditeurs et charges à payer	91 921	(100 210)
Diminution (augmentation) des indemnités de vacances et congés compensatoires	(2 290)	671
Diminution (augmentation) des passifs environnementaux	(4 522)	(21 603)
Diminution (augmentation) des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(1 386)	6 433
Diminution (augmentation) des revenus reportés et autres passifs	(1 184)	(491)
Diminution (augmentation) des avantages sociaux futurs	(189)	(5)
Diminution (augmentation) des passifs éventuels	85	430
Encaisse utilisée pour les activités de fonctionnement	3 359 872	2 685 988
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	295 955	211 140
Produits de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(7 085)	(10 714)
Encaisse utilisée pour les activités d'investissement en immobilisations	288 870	200 426
Activités de financement		
Diminution des obligations au titre d'immobilisations corporelles louées	31 412	30 043
Encaisse utilisée pour les activités de financement	31 412	30 043
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	3 680 154	2 916 457

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

Notes aux états financiers (non audités)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

1. Pouvoirs et objectifs

Transports Canada, un ministère fédéral nommé dans l'Annexe 1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Transports Canada est responsable des politiques, des programmes et des objectifs en matière de transport établis par le gouvernement du Canada, qui sont appuyés par les responsabilités essentielles suivantes du ministère :

- *Un réseau de transport sécuritaire et sûr* : veiller à ce que le réseau de transport canadien soit sûr et sécuritaire au moyen de lois, de règlements, de politiques et d'activités de surveillance.
- *Un réseau de transport efficace* : soutenir l'efficacité de l'accès des produits aux marchés au moyen d'investissements dans les corridors commerciaux du Canada, adopter et mettre en œuvre des règles et des politiques qui assurent aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens un accès à suffisamment d'options et à un meilleur service, et administrer les actifs de transport pour en assurer la valeur pour les Canadiens.
- *Un réseau de transport écologique et novateur* : soutenir le programme environnemental du gouvernement du Canada en réduisant les émissions atmosphériques nocives; réduisant l'incidence du transport maritime; et réitérant notre engagement en faveur de l'innovation dans le secteur des transports.
- *Services internes* : les services internes désignent les activités et ressources qui appuient un ministère dans son travail visant à remplir ses obligations générales et à exécuter ses programmes. Les catégories de services sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services de communication, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens immobiliers, services de gestion du matériel, et services de gestion des acquisitions.

Transports Canada livre ses programmes et services en vertu de nombreuses autorisations législatives et autorités constitutionnelles, notamment la *Loi sur le ministère des Transports*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection de la navigation*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, et la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables de Transports Canada énoncées ci-après, lesquelles s'appuient sur les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La présentation et les résultats qui découlent de l'utilisation des conventions comptables énoncées ne donnent lieu à aucune différence importante par rapport aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Autorisations parlementaires

Transports Canada est financé par le gouvernement du Canada au moyen d'autorisations parlementaires. La présentation des autorisations consenties à Transports Canada ne correspond pas à la présentation des rapports financiers selon les principes comptables généralement reconnus étant donné que les autorisations sont fondées, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes comptabilisés dans l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle ainsi que dans l'État de la situation financière

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les autorisations parlementaires. La note 3 présente un rapprochement entre les deux méthodes de présentation des rapports financiers.

Les montants des résultats prévus inclus dans les sections « Charges » et « Revenus » de l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle correspondent aux montants rapportés dans l'État des résultats prospectifs intégrés au Plan ministériel 2024-2025. Les montants des résultats prévus ne sont pas inclus dans la section « Financement du gouvernement et transferts » de l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle ni dans l'État de la variation de la dette nette ministérielle parce que ces montants n'ont pas été inclus dans le Plan ministériel 2024-2025.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement

Transports Canada fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par Transports Canada est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par Transports Canada sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les entrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères du gouvernement.

(c) Le montant à recevoir du Trésor ou à verser au Trésor

Le montant à recevoir du Trésor ou à verser au Trésor découle d'un écart temporel en fin d'exercice entre le moment où une opération est imputée sur les autorisations et le moment où elle est traitée par le Trésor. Le montant à recevoir du Trésor correspond au montant net de l'encaisse que Transports Canada a le droit de prélever du Trésor sans d'autres autorisations afin de s'acquitter de ses passifs.

(d) Revenus et revenus reportés

Les revenus sont constitués de revenus provenant de sources non fiscales. Ils comprennent les transactions avec contrepartie où des biens ou des services sont fournis en contrepartie d'une obligation de prestation, et les transactions sans contrepartie où il n'existe pas d'obligation de performance pour la fourniture d'un bien ou d'un service. Ces transactions peuvent être récurrentes ou non récurrentes par nature. Les transactions récurrentes sont considérées comme des activités continues et routinières qui font partie du cours normal des opérations et peuvent être utilisées pour indiquer si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles soient à nouveau gagnées au cours des années à venir.

Les revenus reportés se composent des montants reçus à l'avance pour la livraison de biens et la prestation de services qui seront reconnus à titre de revenus dans un exercice ultérieur où ils seront gagnés. Les autres revenus sont constatés dans l'exercice où s'est produit l'événement qui a donné lieu aux revenus.

Les revenus non disponibles ne peuvent pas être utilisés pour acquitter les dettes du ministère. Bien que l'administrateur général du ministère soit censé exercer un contrôle comptable, il n'a pas le pouvoir de disposer des revenus non disponibles. Par conséquent, les revenus non disponibles sont gagnés au nom du gouvernement du Canada et sont donc présentés comme une réduction des revenus bruts de l'entité. Les revenus perçus pour le compte du gouvernement sont constitués de la vente de services et de gains sur la vente d'actifs. Ils sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

(e) Charges

Les paiements de transfert sont passés en charges durant l'année où le transfert est autorisé et que le bénéficiaire répond aux critères d'admissibilité.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passées en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent les droits en vertu de leurs conditions d'emploi.

Les services fournis gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires, les services juridiques et les indemnités des accidentés de travail sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur valeur comptable.

(f) Avantages sociaux futurs

- i. Prestations de retraite – Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « régime »), un régime d'avantages sociaux multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de Transports Canada au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du ministère découlant du régime. La responsabilité de Transports Canada relative au régime se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, répondant du régime.
- ii. Indemnités de départ – L'accumulation des indemnités de départ pour les départs volontaires a cessé pour les groupes d'employés éligibles. L'obligation restante pour les employés qui n'ont pas retiré leurs indemnités est calculée à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Instruments financiers

Un contrat qui crée un instrument financier engendre, lors de sa conclusion, des droits ou obligations d'obtenir ou de fournir des avantages économiques. Les actifs financiers et les passifs financiers rendent compte de ces droits et obligations dans les états financiers. Le Ministère comptabilise un instrument financier lorsqu'il devient parti à un contrat qui fait intervenir des instruments financiers.

Les instruments financiers comprennent les comptes et les prêts en cours, ainsi que les comptes créditeurs et les charges à payer. Tous les actifs et passifs financiers sont comptabilisés au coût ou au coût amorti. Tous les coûts des opérations associées sont ajoutés à la valeur comptable lors de la comptabilisation initiale. Pour les instruments financiers évalués au coût amorti, la méthode du taux d'intérêt effectif est utilisée pour déterminer les produits ou charges d'intérêts.

Les débiteurs et les prêts sont initialement comptabilisés au coût et sont ajustés pour refléter leurs conditions avantageuses. Les conditions avantageuses comprennent les cas où les prêts sont consentis à long terme, à faible taux d'intérêt ou sans intérêt. Les paiements de transfert qui sont remboursables sans conditions sont comptabilisés comme des prêts. Lorsque nécessaire, une provision pour moins-value est comptabilisée afin de réduire la valeur comptable des débiteurs et des prêts à des montants qui correspondent approximativement à leur valeur de recouvrement nette. Les prêts en cours sont ultérieurement évalués au coût amorti.

(h) Actifs non financiers

Les coûts d'acquisition de terrains, de bâtiments, de matériel et d'autres immobilisations sont capitalisés comme immobilisations corporelles et, à l'exception des terrains, sont amortis aux charges au cours de la durée de vie utile estimative des biens, tel que décrit à la note 12. Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Les immobilisations corporelles ne comprennent pas les biens immeubles situés sur les réserves, telles que définies par la *Loi sur les Indiens*; des œuvres d'art, des collections de musées et les terres publiques auxquelles il est impossible d'attribuer un coût d'acquisition et des actifs incorporels.

Les pièces de rechange sont évaluées au coût et sont constituées de pièces et fournitures utilisées lors de la prestation future des programmes et ne sont principalement pas destinés à la revente. Les pièces de rechange qui n'ont plus de potentiel de service sont évaluées au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

Les éléments incorporels achetés sont des ressources économiques non monétaires, identifiables et sans substance physique qui sont acquises dans le cadre d'une opération avec contrepartie conclue dans des conditions de pleine concurrence. Les éléments incorporels achetés excluent les logiciels, qui sont inclus dans les immobilisations corporelles. À compter du 1er avril 2023, le coût d'un élément incorporel acheté est capitalisé comme un actif lorsque le ministère contrôle l'élément incorporel et l'élément incorporel contribue à la capacité du gouvernement de fournir des services et des biens, de générer des rentrées de trésorerie futures ou de réduire les sorties de trésorerie. Les actifs incorporels achetés sont amortis aux charges au cours de la durée de vie utile estimative. Avant le 1er avril 2023, les éléments incorporels achetés étaient passés en charges au fur et à mesure qu'ils étaient engagés.

(i) Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont des obligations potentielles qui peuvent devenir une obligation réelle advenant la réalisation ou non d'un ou plusieurs événements futurs. S'il est probable que l'événement futur surviendra ou non et qu'une estimation raisonnable de la perte peut être établie, une provision est comptabilisée et une charge est comptabilisée dans les autres charges. Si la probabilité de l'événement ne peut être déterminée ou s'il est impossible d'établir une estimation raisonnable, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(j) Actifs éventuels

Les actifs éventuels sont des actifs potentiels qui peuvent devenir des actifs réels advenant la réalisation ou non d'un ou plusieurs événements futurs. S'il est probable que l'événement futur surviendra ou non, l'actif éventuel est présenté dans les notes complémentaires aux états financiers.

(k) Passifs environnementaux et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Un passif environnemental pour l'assainissement des sites contaminés est comptabilisé lorsque tous les critères suivants sont satisfaits : il existe une norme environnementale, la contamination excède la norme environnementale, le gouvernement est directement responsable ou accepte la responsabilité, on prévoit renoncer aux avantages économiques futurs et il est possible de faire une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif rend compte de la meilleure estimation de la gestion concernant le montant nécessaire pour assainir les sites afin que ces derniers respectent la norme minimale d'exploitation précédant leur contamination.

S'il est impossible de déterminer la probabilité de la responsabilité du gouvernement, un passif éventuel est indiqué dans les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

On comptabilise un passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation lorsque tous les critères suivants sont satisfaits : il existe une obligation juridique d'engager des coûts de la mise hors service relativement à une immobilisation corporelle, l'opération ou l'événement passé donnant lieu au passif de mise hors service a eu lieu, on prévoit renoncer aux avantages économiques futurs et il est possible de faire une estimation raisonnable du montant en cause. Les coûts liés à la mise hors service d'une immobilisation sont normalement capitalisés et amortis sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation. Une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation peut survenir relativement à une immobilisation corporelle qui n'est pas comptabilisée ou qui n'est plus utilisée à des fins productives. Dans ce cas, les coûts liés à la mise hors service d'une immobilisation seraient passés en charges. L'évaluation du passif rend compte de la meilleure estimation de la gestion concernant le montant nécessaire pour mettre hors service une immobilisation corporelle.

Lorsque les flux de trésorerie futurs nécessaires pour régler ou annuler le passif sont estimables, prévisibles et doivent s'étendre sur de longues périodes futures, il faut utiliser la technique de la valeur actualisée. Le taux d'actualisation utilisé reflète le coût d'emprunt du gouvernement et est associé au nombre estimatif d'années nécessaires pour achever l'assainissement.

Le passif comptabilisé est rajusté chaque année, au besoin, en fonction des rajustements de la valeur actuelle, de l'inflation, des nouvelles obligations, des variations des estimations de la direction et des coûts réels engagés.

(l) Opérations en devises

Les opérations en devises sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date des opérations. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au 31 mars. Les gains et les pertes résultant de la conversion de devises sont présentés à l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle selon les activités auxquelles ils se rapportent.

(m) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle effectue des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants comptabilisés et divulgués au titre des actifs, des passifs, des revenus et des dépenses dans les états financiers et les notes complémentaires au 31 mars. Les estimations reposent sur des faits et des circonstances, l'historique de la conjoncture économique générale et rend compte de la meilleure estimation de la gestion concernant le montant connexe à la date des états financiers. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont les passifs éventuels, les passifs environnementaux, le passif au titre d'avantages sociaux futurs et la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Il se pourrait que les résultats réels diffèrent des estimations de manière significative.

Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les ajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

Les passifs environnementaux sont sujets à une incertitude relative à la mesure, tel que mentionné à la note 5, en raison des technologies en constante évolution utilisées dans les activités d'assainissement des sites contaminés, de l'utilisation d'une valeur actualisée des coûts estimés futurs et du fait que tous les sites n'ont

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

pas fait l'objet d'une évaluation complète de l'étendue et de la nature de l'assainissement. Des modifications apportées aux hypothèses sous-jacentes, l'échéancier des dépenses, la technologie utilisée, la révision des normes environnementales ou de changements de réglementation pourraient entraîner des changements considérables aux passifs environnementaux comptabilisés.

(n) Opérations entre apparentés

Les opérations entre apparentés, autre que les opérations interentités, sont comptabilisés à la valeur d'échange.

Les opérations interentités sont des opérations entre les entités sous contrôle commun. Les opérations interentités, autres que les opérations de restructuration, sont comptabilisées sur une base brute et sont évaluées à la valeur comptable, sauf pour ce qui suit :

- i. Les services à recouvrements de coûts sont comptabilisés à titre de revenus et de dépenses sur une base brute et mesurés à la valeur d'échange.
- ii. Certains services reçus gratuitement sont comptabilisés aux fins des états financiers ministériels à la valeur comptable.

3. Autorisations parlementaires

Transports Canada reçoit la plus grande partie de son financement au moyen d'autorisations parlementaires annuelles. Les éléments comptabilisés dans l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle et dans l'État de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen d'autorisations parlementaires d'un exercice précédent, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans un exercice futur. Par conséquent, les résultats des activités de fonctionnement nets de Transports Canada pour l'exercice diffèrent selon qu'ils sont présentés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

3. Autorisations parlementaires (suite)

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des autorisations parlementaires de l'exercice en cours utilisés

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	3 518 675	3 050 545
Ajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les autorisations :		
Amortissement des immobilisations corporelles	(126 646)	(128 106)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(116 280)	(118 821)
Gain (perte) sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	(94)	6 560
Ajustements des immobilisations	(1 421)	(2 390)
Diminution (augmentation) des indemnités de vacances et congés compensatoires	(2 290)	671
Diminution (augmentation) des passifs environnementaux	(4 522)	(21 603)
Diminution (augmentation) de provision pour indemnités de départ	(264)	(200)
Diminution (augmentation) des passifs éventuels	85	430
Diminution (augmentation) des charges à payer non imputées aux autorisations	20 766	(10 932)
Diminution (augmentation) des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations non imputées aux autorisations	(541)	(539)
Remboursement de charges des exercices antérieurs	1 040	2 229
Ajustement des créiteurs des exercices antérieurs	4 096	2 960
Dépense pour mauvaises créances	(484)	(175)
Autres charges qui n'ont pas d'incidence sur les autorisations	(1 252)	(1 827)
Total des postes qui ont une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les autorisations	(227 807)	(271 743)
Ajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les autorisations :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	295 955	211 140
Diminution des obligations au titre d'immobilisations corporelles louées	31 412	30 043
Augmentation (diminution) des pièces de rechange	1 816	15
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	376	(1 488)
Autres	582	732
Total des postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les autorisations	330 141	240 442
Autorisations de l'exercice en cours utilisées	3 621 009	3 019 244

3. Autorisations parlementaires (suite)

(b) Autorisations fournies et utilisées ⁽¹⁾

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Autorisations fournies :		
Crédit 1 – Dépenses de fonctionnement	1 073 929	1 260 092
Crédit 5 – Dépenses en capital	342 943	288 069
Crédit 10 – Subventions et contributions	2 913 652	2 538 050
Montants législatifs	212 781	183 421
Total des autorisations fournies	4 543 305	4 269 632
Moins :		
Autorisations disponibles pour emploi dans les exercices ultérieurs	(2 792)	(6 740)
Périmées : Dépenses de fonctionnement	(63 616)	(234 332)
Périmées : Dépenses en capital	(124 769)	(124 169)
Périmées : Subventions et contributions	(731 119)	(885 147)
Autorisations de l'exercice en cours utilisées	3 621 009	3 019 244

⁽¹⁾ Les autorisations périmées représentent les excédents à la fin de l'exercice ainsi que les affectations bloquées qui seront reportés aux années futures.

4. Crédoeurs et charges à payer

Le tableau ci-dessous présente les détails des crédoeurs et des charges à payer de Transports Canada.

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Créditeurs – autres ministères et organismes	16 586	38 136
Créditeurs – parties externes	607 702	678 122
Total des crédoeurs	624 288	716 258
Charges à payer	77 848	77 799
Total des crédoeurs et des charges à payer	702 136	794 057

5. Passifs environnementaux et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Passifs d'assainissement bruts pour les sites contaminés	295 940	291 418
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	17 346	15 960
Total du passif environnemental et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	313 286	307 378

(a) Assainissement des sites contaminés

« L'approche fédérale en matière de lieux contaminés » du gouvernement établit un cadre de gestion des sites contaminés en utilisant une approche fondée sur les risques. Selon cette démarche, le gouvernement a dressé l'inventaire des sites contaminés identifiés qui sont situés sur les terres fédérales, ce qui permet de les classer, de les gérer et de les enregistrer de manière cohérente. Cette démarche systématique aide à repérer les sites à haut risque afin d'affecter des ressources limitées aux sites qui présentent le risque le plus élevé pour la santé humaine et pour l'environnement.

Transports Canada a relevé environ 243 sites (247 sites en 2023-2024) qui pourraient être contaminés et faire l'objet d'une évaluation, d'un assainissement et d'un suivi. Parmi ces derniers, Transports Canada en a recensé environ 109 sites (122 sites en 2023-2024) pour lesquels des mesures sont requises et un passif brut de 282 502 milliers de dollars (281 951 milliers de dollars en 2023-2024) a été comptabilisé. Cette estimation du passif a été déterminée après la réalisation de l'évaluation des sites par des experts environnementaux.

De plus, un modèle statistique basé sur une projection du nombre de sites qui feront l'objet d'un assainissement et sur lequel les coûts historiques actuels sont appliqués est utilisé pour estimer le passif d'un groupe de sites non évalués. Parmi les 44 sites non évalués (44 sites en 2023-2024), le modèle prévoyait que 26 sites (26 sites en 2023-2024) seraient finalement remédiés à un coût estimatif de 13 439 milliers de dollars (9 467 milliers de dollars en 2023-2024).

La combinaison de ces deux estimations de passif, totalisant 295 940 milliers de dollars (291 418 milliers de dollars en 2023-2024), constitue la meilleure estimation de la direction concernant le coût nécessaire pour assainir les sites afin qu'ils respectent la norme minimale d'exploitation précédant leur contamination, en fonction de l'information connue à la date de préparation des états financiers.

Aucun passif n'a été comptabilisé pour les 108 sites restants (99 sites en 2023-2024). Certains de ces sites sont à différents stades d'essais et d'évaluations et si l'assainissement est nécessaire, un passif sera comptabilisé dès qu'une estimation raisonnable pourra être déterminée. Pour d'autres sites, Transports Canada ne prévoit pas renoncer à des avantages économiques futurs (il y a absence probable de toute incidence environnementale significative ou menace pour la santé humaine). Ces sites seront réexaminés et un passif pour assainissement sera comptabilisé si l'on prévoit renoncer à des avantages économiques futurs.

Le tableau suivant présente les montants totaux estimatifs de ces passifs par nature et source et les dépenses futures totales non actualisées en date du 31 mars 2025 et du 31 mars 2024. Lorsque l'estimation du passif repose sur des besoins de trésorerie futurs, le montant est rajusté pour tenir compte de l'inflation à partir d'une prévision de l'indice des prix à la consommation (IPC) de 2,0 % (2,0 % en 2023-2024). L'inflation est prise en compte dans le montant non actualisé. On a utilisé le coût d'emprunt du gouvernement du

5. Passifs environnementaux et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (suite)

Canada qui s'applique aux courbes de rendement coupon zéro pour actualiser les dépenses futures estimatives. Les taux d'actualisation de mars 2025 vont de 2,5% (4,53 % en 2023-2024) pour les emprunts qui échoient à 1 an à 3,27 % (3,29 % en 2023-2024) pour les emprunts qui échoient à 30 ans ou plus.

De plus, 21 sites ont été fermés durant l'année (9 sites en 2023-2024), car ils ont été soit assainis, soit évalués et ne répondent plus aux critères de comptabilisation d'un passif.

Les efforts continus du ministère concernant l'évaluation des sites contaminés peuvent entraîner des éléments de passif environnemental supplémentaires.

5. Passifs environnementaux et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (suite)

La nature et la source du passif								
Nature et source	2025				2024			
	Nombre de sites totaux	Nombre de sites avec un passif	Passif estimatif	Dépenses totales non actualisées estimatives	Nombre de sites totaux	Nombre de sites avec un passif	Passif estimatif	Dépenses totales non actualisées estimatives
			(en milliers de dollars)				(en milliers de dollars)	
Sites militaires et anciens sites militaires ⁽¹⁾	3	3	40	41	3	3	216	232
Pratiques relatives aux combustibles ⁽²⁾	56	26	12 961	15 046	60	30	25 406	27 849
Décharges ⁽³⁾	14	9	14 311	16 872	16	12	15 433	17 649
Actif de génie / Transport aérien et terrestre ⁽⁴⁾	53	52	56 321	62 579	53	50	43 142	49 204
Installations maritimes / Sites aquatiques ⁽⁵⁾	49	23	199 901	219 740	47	29	193 550	218 076
Bureaux ⁽⁶⁾	5	2	5 540	6 938	5	2	6 928	8 290
Autres ⁽⁷⁾	63	20	6 866	8 089	63	22	6 743	7 945
Total	243	135	295 940	329 305	247	148	291 418	329 245

1. Contamination associée à l'exploitation de sites militaires et anciens sites militaires, où les activités comme la manipulation et l'entreposage des combustibles, les décharges, la peinture à base de métaux ou de BPC utilisé pour les bâtiments ont entraîné une contamination antérieure ou accidentelle, p. ex., hydrocarbures pétroliers, BPC, métaux lourds. Les sites ont souvent plus d'une source de contamination.

2. Contamination principalement associée à l'entreposage et à la manipulation des combustibles, p. ex., déversements accidentels liés aux cuves de stockage des combustibles ou aux anciennes pratiques de manipulation des combustibles, comme les hydrocarbures pétroliers, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylène).

3. Contamination associée aux anciennes décharges ou à la lixiviation des matériaux déposés dans les décharges, p. ex., métaux, hydrocarbures aromatiques polycycliques, BTEX, autres contaminants organiques, etc.

4. Contamination associée à l'exploitation d'actifs tels qu'aéroports, chemins de fer et routes où des activités telles que le transport et le stockage de carburant, les sites d'élimination des déchets, les installations de formation en lutte contre les incendies et les aires de stockage de produits chimiques ont donné lieu à une contamination antérieure ou accidentelle, p. ex., métaux, hydrocarbures pétroliers, BTEX et autres contaminants organiques.

5. Contamination associée à l'exploitation des biens maritimes, comme les installations portuaires, les ports, les systèmes de navigation, les stations de phare, les stations hydrométriques, où les activités comme l'entreposage et la manipulation des combustibles, l'utilisation de peinture à base de métaux sur les stations de phare ont entraîné une contamination antérieure ou accidentelle, p. ex., métaux, hydrocarbures pétroliers, hydrocarbures aromatiques polycycliques et autres contaminants organiques. Les sites ont souvent plus d'une source de contamination.

6. Contamination associée à l'exploitation d'installations de bureaux / commerciales / industrielles où des activités telles que le transport et le stockage de carburant, les sites d'élimination des déchets et l'utilisation de peinture contenant des métaux ont donné lieu à une contamination antérieure ou accidentelle, p. ex. métaux, hydrocarbures pétroliers, hydrocarbures aromatiques polycycliques, BTEX, etc. Les sites ont souvent de multiples sources de contamination.

7. Contamination provenant d'autres sources, comme l'utilisation de pesticides, d'herbicides ou d'engrais aux sites agricoles, l'utilisation de BPC, les zones d'entraînement à la lutte contre les incendies, les champs de tir et les installations d'entraînement, etc.

5. Passifs environnementaux et obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (suite)

(b) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Le Ministère a constaté des obligations de mise hors service d'immobilisations pour le retrait de l'amiante et autres matières dangereuses dans les bâtiments et des activités de mise hors service concernant des réservoirs de stockage de combustibles. Les efforts continus du ministère concernant l'évaluation des obligations liées à la mise hors service des immobilisations peuvent entraîner des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations additionnelles.

Les changements survenus au cours de l'exercice dans les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations sont comme suit :

	2025	2024		
	(en milliers de dollars)			
	Amiante et autres matières dangereuses dans les bâtiments	Réservoirs de stockage de combustibles	Total	Total
Solde d'ouverture	12 893	3 067	15 960	22 393
Révisions des estimations	691	154	845	(6 972)
Charge de désactualisation ¹	436	105	541	539
Solde de clôture	14 020	3 326	17 346	15 960

1. La charge de désactualisation est l'augmentation de la valeur comptable d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation en raison du temps écoulé.

Les dépenses futures non actualisées, rajustées pour tenir compte de l'inflation, pour les projets prévus comprenant le passif s'élèvent à 31 877 milliers de dollars (31 896 milliers de dollars au 31 mars 2024). Il n'y a aucune estimation des recouvrements pour les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

Les principales hypothèses qui ont été utilisées pour déterminer le montant de la provision sont les suivantes :

	2025	2024
Taux moyen pondéré d'actualisation	3,21–3,25 %	3,44– 3,51 %
Période d'actualisation et moment du règlement	1 à 30 ans	1 à 30 ans
Taux d'inflation à long terme	2,00 %	2,00 %

6. Revenus reportés

Les revenus reportés représentent le solde à la fin de l'exercice des revenus non gagnés résultant de montants reçus de parties externes et réservés au financement des charges relatives à des projets de recherche particuliers, ainsi que de montants correspondant à des droits versés avant la prestation des services connexes. Les revenus sont constatés au cours de la période où les charges sont engagées ou le service exécuté. Les détails des opérations de ce compte sont comme suit :

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Ententes relatives aux frais partagés *		
Solde d'ouverture	52	356
Montants reçus	2 709	1 846
Revenus constatés	(1 583)	(2 150)
Solde de clôture	1 178	52
Autres		
Solde d'ouverture	4 389	3 594
Montants reçus	3 717	3 872
Revenus constatés	(3 659)	(3 077)
Solde de clôture	4 447	4 389
Solde de clôture net	5 625	4 441

* Une entente relative aux frais partagés est une entreprise commune selon laquelle les parties concernées acceptent de participer à l'exécution d'un projet. Le projet peut comprendre le partage de ressources et l'achat de biens et services. Transports Canada utilise des ententes relatives aux frais partagés avec d'autres organisations privées ou gouvernementales.

7. Obligations au titre d'immobilisations corporelles louées

Aux termes de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*, le gouvernement du Canada a conclu en 1992 un contrat de location-acquisition à long terme et doit verser une subvention annuelle de 41 900 milliers de dollars, indexée au taux d'inflation annuel, à Strait Crossing Finance Inc., une société détenue à cent pour cent par la province du Nouveau-Brunswick, pour la construction du pont de la Confédération.

Les paiements annuels faits par Transports Canada sont dus le 1^{er} avril et serviront à rembourser un montant de 661 543 milliers de dollars en obligations, à un taux réel de 4,5 %, émises en octobre 1993 par Strait Crossing Finance Inc. pour financer la construction du pont. Les paiements annuels effectués par Transports Canada ont commencé en 1997 et se poursuivront jusqu'en 2033. À cette date, la propriété du pont sera transférée au gouvernement du Canada.

Le 1^{er} avril 2024, un paiement annuel au montant de 79 385 milliers de dollars (77 179 milliers de dollars en 2023-2024) a été effectué. Ce paiement couvre le paiement du capital d'un montant de 31 412 milliers de dollars (30 043 milliers de dollars en 2023-2024), des intérêts d'un montant de 13 762 milliers de dollars (15 130 milliers de

7. Obligations au titre d'immobilisations corporelles louées (suite)

dollars en 2023-2024) et un montant de 34 212 milliers de dollars (32 005 milliers de dollars en 2023-2024) représentant l'indexation du paiement selon le taux d'inflation annuel.

Les charges d'intérêts et l'ajustement de l'inflation courus au 31 mars 2025 totalisent respectivement 12 322 milliers de dollars (13 762 milliers de dollars en 2023-2024) et 35 726 milliers de dollars (34 212 milliers de dollars en 2023-2024).

Transports Canada a une obligation de 270 884 milliers de dollars au 31 mars 2025 (302 296 milliers de dollars au 31 mars 2024) en vertu du contrat de location-acquisition, représentant la valeur actuelle des paiements futurs calculés selon un taux d'intérêt implicite de 6,06 % au moment de la signature du contrat.

Les obligations reliées aux exercices à venir s'établissent comme suit :

	2025
	(en milliers de dollars)
2026	68 844
2027	69 884
2028	70 940
2029	72 011
2030	73 099
2031 et les exercices ultérieurs	162 098
Total des futurs versements minimaux en vertu du contrat de location-acquisition	516 876
Moins : intérêts théoriques (6,06 %)	(245 992)
Solde des obligations au titre des immobilisations corporelles louées	270 884

8. Avantages sociaux futurs

(a) Prestations de retraite

Les employés de Transports Canada participent au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime), qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les bénéfices sont intégrés aux bénéfices du Régime de pensions du Canada / Régime de rentes du Québec et sont indexés en fonction de l'inflation.

Tant les employés que Transports Canada versent des cotisations couvrant le coût du régime. En raison de modifications à la *Loi sur la pension de la fonction publique* à la suite de la mise en œuvre des dispositions liées au Plan d'action économique 2012, les employés cotisants ont été répartis en deux groupes. Les cotisants du groupe 1 sont les membres existants au 31 décembre 2012, et les cotisants du groupe 2 sont les cotisants qui ont rejoint le régime depuis le 1^{er} janvier 2013. Le taux de cotisation de chaque groupe est différent.

Le montant des charges de 2024-2025 s'élève à 100 375 milliers de dollars (98 746 milliers de dollars en 2023-2024). Pour les membres du groupe 1, les charges correspondent à environ 1,02 fois (1,02 fois en 2023-2024) les cotisations des employés et pour le groupe 2, à environ 1,00 fois (1,00 fois en 2023-2024) les cotisations des employés.

8. Avantages sociaux futurs (suite)

La responsabilité de Transports Canada relative au Régime se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ

Précédemment, les indemnités de départ accordées aux employés de Transports Canada étaient basées sur l'éligibilité de l'employé, les années de services et le salaire au moment de la cessation d'emploi. Par contre, depuis 2011, l'accumulation d'indemnités de départ pour les départs volontaires a cessé pour la majorité des employés. Les employés assujettis à ces changements ont eu la possibilité de recevoir la totalité ou une partie de la valeur des avantages accumulés jusqu'à présent ou d'encaisser la valeur totale ou restante des avantages au moment où ils quitteront la fonction publique. En date du 31 mars 2025, la majorité des règlements pour encaisser la valeur des indemnités étaient complétés. Ces indemnités ne sont pas capitalisées et conséquemment, les remboursements de l'obligation en cours seront prélevés sur les autorisations futures.

Les changements dans l'obligation durant l'année sont les suivants :

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Obligation au titre des prestations constituées - début de l'exercice	13 295	13 290
Charge pour l'exercice	1 637	1 743
Prestations versées pendant l'exercice	(1 448)	(1 738)
Obligation au titre des prestations constituées - fin de l'exercice	13 484	13 295

9. Débiteurs et avances

Le tableau suivant présente les détails des débiteurs et des avances de Transports Canada :

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Débiteurs – autres ministères et organismes gouvernementaux	9 837	11 425
Débiteurs – parties externes	161 419	163 300
Avances aux employés	2 412	2 377
Sous-total	173 668	177 102
Provision pour créances douteuses sur les débiteurs des parties externes	(1 785)	(1 306)
Débiteurs bruts	171 883	175 796
Débiteurs détenus pour le compte du gouvernement	(159 533)	(163 361)
Débiteurs nets	12 350	12 435

9. Débiteurs et avances (suite)

Le tableau suivant présente une analyse chronologique des débiteurs de parties externes et des provisions pour moins-value associées utilisées pour refléter leur valeur recouvrable nette:

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Débiteurs de parties externes		
Non en souffrance	152 943	159 186
Nombre de jours de retard		
1 à 30	3 269	1 135
31 à 60	219	383
61 à 90	213	240
91 à 365	2 932	931
Plus de 365	1 843	1 425
Total partiel	161 419	163 300
Moins: Provision pour moins-value	(1 785)	(1 306)
Total	159 634	161 994

10. Prêts

Le tableau suivant présente les détails des soldes débiteurs des prêts de Transports Canada :

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Prêts – Port de Victoria	2 140	2 202
Prêts – Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent	174	174
Sous-total	2 314	2 376
Moins : provision pour irrécouvrabilité	(174)	(174)
Prêts bruts	2 140	2 202
Prêts détenus pour le compte du gouvernement	(2 140)	(2 202)
Prêts nets	-	-

(a) Prêt consenti au Port de Victoria

Le prêt du port de Victoria se rapporte à la vente d'une parcelle de terrain du port au montant de 2 578 milliers de dollars, remboursable initialement sur une période de 15 ans, avec le versement final prévu pour le 9 mai 2020. Pendant l'année 2020-2021, une prolongation de la période du remboursement a été accordée. Des discussions sont en cours concernant ce prêt.

10. Prêts (suite)

(b) Prêt consenti à la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Le compte de portefeuille de prêts de la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent a été établi conformément au paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*. Selon une entente entre Transports Canada et la Corporation, les prêts gérés antérieurement par l'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent seront gérés dorénavant par la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Les remboursements de ces prêts sont inscrits à ce compte. Une provision pour irrécouvrabilité a été enregistrée pour le solde du prêt étant donné l'incertitude sur le recouvrement des sommes dues.

11. Pièces de rechange

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Pièces de rechange	17 108	15 292
Total des pièces de rechange	17 108	15 292

Le coût des pièces de rechange utilisés constaté comme une charge dans l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle se chiffrent à 3 754 milliers de dollars pour 2024-2025 (5 230 milliers de dollars en 2023-2024).

12. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisations	Période d'amortissement
Pont de la Confédération *	100 ans
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	Conditions du bail
Bâtiments	20 à 40 ans
Travaux et infrastructures	10 à 60 ans
Améliorations locatives	Conditions du bail
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Matériel informatique	3 à 5 ans
Logiciels informatiques	3 à 7 ans
Navires et embarcations	10 à 35 ans
Aéronefs	6 à 20 ans
Véhicules automobiles	6 à 35 ans

* Le Pont de la Confédération est capitalisé puisque le titre de propriété sera transféré au gouvernement du Canada à la fin du contrat de location-acquisition à long terme en 2033. Veuillez-vous référer à la note 7 pour de l'information concernant le contrat de location-acquisition.

Les immobilisations en construction sont comptabilisées dans la catégorie applicable dans l'exercice au cours duquel elles deviennent utilisables et ne sont amorties qu'à partir de cette date.

12. Immobilisations corporelles (suite)

Catégorie d'immobilisations	Coût					Amortissement cumulé					Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Ajustements (a)	Aliénations et radiations	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Amortissement	Ajustements (a)	Aliénations et radiations	Solde de clôture	2025	2024
(en milliers de dollars)												
Terrains ^{(1) (5)}	205 309	-	-	(852)	204 457	-	-	-	-	-	204 457	205 309
Pont de la Confédération	818 820	-	-	-	818 820	(219 716)	(8 188)	-	-	(227 904)	590 916	599 104
Bâtiments ^{(2) (6)}	904 440	1 021	56 371	(235)	961 597	(684 189)	(16 185)	(50)	186	(700 238)	261 359	220 251
Travaux et infrastructures ^{(3) (7)}	3 691 270	66 890	58 675	(4 564)	3 812 271	(2 387 578)	(61 464)	378	3 112	(2 445 552)	1 366 719	1 303 692
Améliorations locatives	54 157	-	2 399	(394)	56 162	(22 587)	(1 862)	(477)	174	(24 752)	31 410	31 570
Matériel et outillage ^{(4) (8)}	205 551	10 042	(757)	(881)	213 955	(130 576)	(9 157)	663	794	(138 276)	75 679	74 975
Matériel informatique	8 606	-	404	(26)	8 984	(3 628)	(483)	(271)	23	(4 359)	4 625	4 978
Logiciel informatique	240 437	-	17 963	(8 466)	249 934	(217 736)	(12 157)	26	6 577	(223 290)	26 644	22 701
Navires et embarcations	276 026	-	2 300	-	278 326	(73 912)	(6 754)	(8)	-	(80 674)	197 652	202 114
Aéronefs	195 210	2 892	21 695	(6 760)	213 037	(142 381)	(5 215)	-	5 954	(141 642)	71 395	52 829
Véhicules automobiles	202 522	9 005	366	(17 301)	194 592	(165 740)	(5 181)	(761)	15 480	(156 202)	38 390	36 782
Immobilisations en construction	258 520	206 105	(159 331)	-	305 294	-	-	-	-	-	305 294	258 520
Total	7 060 868	295 955	85	(39 479)	7 317 429	(4 048 043)	(126 646)	(500)	32 300	(4 142 889)	3 174 540	3 012 825

12. Immobilisations corporelles (suite)

Les ajustements nets de (415) milliers de dollars comprennent des immobilisations corporelles transférées aux autres ministères pour une valeur comptable nette de (151) milliers de dollars (coût de 374 milliers de dollars, amortissement cumulé de 223 milliers de dollars), des immobilisations corporelles transférées de d'autres ministères pour une valeur comptable nette de 61 milliers de dollars (coût de 1 035 milliers de dollars, amortissement cumulé de 974 milliers de dollars), un ajustement de 846 milliers de dollars des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, ainsi que d'autres ajustements aux actifs en construction totalisant (1 421) milliers de dollars et 250 milliers de dollars d'ajustements à l'amortissement cumulé.

Actifs du Réseau national des aéroports

Les terrains, les bâtiments, les travaux et les infrastructures appartenant à Transports Canada, reliés aux 23 aéroports canadiens constituant les actifs du Réseau national des aéroports, sont inclus dans les montants enregistrés dans le tableau ci-dessus. Les immobilisations corporelles appartenant aux administrations aéroportuaires ne sont pas reflétées dans les présents états financiers.

Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme avec des autorités aéroportuaires canadiennes et un gouvernement municipal. Ces accords sont conformes à la *Politique nationale des aéroports* du gouvernement fédéral, aux *Principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes* et aux *Principes de base régissant la création et l'exploitation des administrations aéroportuaires canadiennes*, qui, en partie, prévoient le transfert des responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien de certains aéroports au Canada à des administrations aéroportuaires canadiennes.

Transports Canada a le droit de mettre fin aux accords d'exploitation et d'assumer les responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien des aéroports si les aéroports loués ne sont pas exploités conformément aux modalités de leurs accords d'exploitation respectifs ainsi qu'à la politique et aux principes susmentionnés.

Les valeurs comptabilisées pour les actifs du Réseau national des aéroports des 23 aéroports nationaux sont :

- (1) Une valeur comptable nette de 145 256 milliers de dollars (145 256 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans les terrains.
- (2) Une valeur comptable nette de 59 648 milliers de dollars (68 983 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans les bâtiments.
- (3) Une valeur comptable nette de 8 151 milliers de dollars (13 508 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans les travaux et infrastructures.
- (4) Une valeur comptable nette de 159 milliers de dollars (168 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans le matériel et outillage.

12. Immobilisations corporelles (suite)

Actifs de la Voie maritime du Saint-Laurent

Les terrains, les bâtiments, les travaux et les infrastructures ainsi que les machines et le matériel appartenant à Transports Canada, reliés à la Voie maritime du Saint-Laurent (Voie maritime), sont inclus dans les montants enregistrés dans le tableau ci-dessus. La propriété de ces actifs a été transférée à Transports Canada le 1er octobre 1998 lors de la création de la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). L'entente originale de 20 ans conclue avec le gouvernement fédéral qui prenait fin le 31 mars 2018 a été prolongée en 2017 pour une période de 5 ans jusqu'au 31 mars 2023. Elle a ensuite été prolongée pour une période de 5 ans jusqu'au 31 mars 2029. La CGVMSL est responsable de gérer et d'exploiter la Voie maritime et d'entretenir, de réparer, d'acquérir et de remplacer les actifs de la Voie maritime navigable appartenant au gouvernement. Transports Canada est responsable de financer les besoins financiers de la CGVMSL net de ses revenus. En 2024-2025, un montant de 73 248 milliers de dollars du financement annuel fourni a été utilisé afin d'acquérir des immobilisations (42 791 milliers de dollars en 2023-2024). D'autres montants pour financer l'entretien et les réparations mineures sont comptabilisés comme des dépenses de fonctionnement dans l'État des résultats.

Les valeurs comptabilisées pour les actifs de la voie maritime sont :

- ⁽⁵⁾ Une valeur comptable nette de 22 940 milliers de dollars (22 940 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans les terrains.
- ⁽⁶⁾ Une valeur comptable nette de 22 229 milliers de dollars (22 013 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans les bâtiments.
- ⁽⁷⁾ Une valeur comptable nette de 1 007 229 milliers de dollars (973 686 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans les travaux et infrastructures.
- ⁽⁸⁾ Une valeur comptable nette de 22 760 milliers de dollars (21 535 milliers de dollars en 2023-2024) incluse dans le matériel et outillage.

13. Situation financière nette ministérielle

Une partie de la situation financière nette de Transports Canada est réservée et affectée à des fins déterminées. Les revenus et les charges connexes sont déclarés dans l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle. Transports Canada possède trois comptes qui relèvent de cette catégorie :

(a) Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) :

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été créée aux termes du paragraphe 2001, ch.6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (antérieurement la *Loi sur la marine marchande du Canada*), afin de consigner le versement des droits de tonnage pour le mazout transporté par des navires dans les eaux canadiennes. Les réclamations découlant de la pollution du milieu marin, les droits de l'administrateur de la Caisse et les charges associées au contrôle de la pollution par les hydrocarbures sont financés à partir de la Caisse. Des informations supplémentaires concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires se trouvent sur le site Web de la Caisse.

13. Situation financière nette ministérielle (suite)

(b) Amendes associées au transport des marchandises dangereuses :

Le compte Amendes associées au transport des marchandises dangereuses a été créé aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992* et de la réglementation afférente afin de consigner les amendes imposées par les tribunaux en vertu de la Loi. Le solde du compte doit être utilisé pour le financement du programme.

(c) Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (CIAFMD) :

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées a été établi en vertu de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* afin de créer un fonds d'indemnisation pour couvrir les pertes, dommages et frais résultant d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées, qui excèdent la couverture minimale d'assurance responsabilité. Ce compte est financé par une contribution sur les expéditions de pétrole brut par voie ferroviaire.

13. Situation financière nette ministérielle (suite)

Les activités engagées durant l'année dans les comptes sont les suivantes :

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
	(en milliers de dollars)	
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires		
Solde, début de l'exercice	429 640	420 708
Revenus	13 566	14 623
Charges	(7 587)	(5 691)
Solde, fin de l'exercice	<u>435 619</u>	<u>429 640</u>
Amendes associées au transport des marchandises dangereuses		
Solde, début de l'exercice	3 248	3 717
Revenus	-	45
Charges	(635)	(514)
Solde, fin de l'exercice	<u>2 613</u>	<u>3 248</u>
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées		
Solde, début de l'exercice	106 363	100 683
Revenus	6 647	6 984
Charges	(1 589)	(1 304)
Solde, fin de l'exercice	<u>111 421</u>	<u>106 363</u>
Solde total, fin de l'exercice	<u>549 653</u>	<u>539 251</u>
Fonds non réservés	1 752 627	1 572 224
Situation financière nette ministérielle – fin de l'exercice	<u><u>2 302 280</u></u>	<u><u>2 111 475</u></u>

14. Obligations contractuelles et droits contractuels

(a) Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités de Transports Canada peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels Transports Canada sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années pour mettre en œuvre ses programmes de paiements de transfert ou pour l'acquisition de biens ou de services. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

14. Obligations contractuelles et droits contractuels (suite)

	2026	2027	2028	2029	2030 et ultérieurs	Total
	(en milliers de dollars)					
Paiements de transfert	1 334 256	833 648	451 572	116 218	84 567	2 820 261
Autres biens et services	46 366	34 496	34 040	34 550	-	149 452
Immobilisations corporelles	107 362	109 694	105 210	108 000	-	430 266
Total	1 487 984	977 838	590 822	258 768	84 567	3 399 979

(b) Droits contractuels

Les activités de Transports Canada comprennent parfois la négociation de contrats ou d'ententes avec des tiers qui donnent lieu à des actifs et à des revenus dans l'avenir. Ils comprennent principalement les locations de biens telles que les aéroports et les wagons-trémies. Le tableau suivant présente un sommaire des principaux droits contractuels qui généreront des revenus au cours des cinq prochains exercices et pour lesquelles on peut établir des estimations raisonnables. Les revenus futurs pour les exercices au-delà de cinq ans n'ont pas été estimés en raison de l'incertitude des projections.

	Locations de biens (en milliers de dollars)
2026	591 750
2027	623 097
2028	654 929
2029	683 256
2030	696 921
Total	3 249 953

15. Passifs éventuels, actifs éventuels et passifs environnementaux éventuels

(a) Passifs éventuels

Les éléments des passifs éventuels surviennent dans le cours normal des activités et leur dénouement est inconnu.

Réclamations et litiges

Des réclamations ont été faites auprès de Transports Canada dans le cours normal de ses activités. Certaines réclamations sont assorties d'un montant déterminé, alors que d'autres ne le sont pas. Bien que le montant total de ces réclamations soit important, leur dénouement ne peut être déterminé. Transports Canada a enregistré une provision de 32 261 milliers de dollars (32 346 milliers de dollars en 2023-2024) pour les

15. Passifs éventuels, actifs éventuels et passifs environnementaux éventuels (suite)

réclamations et les litiges pour lesquels un paiement futur est probable et une estimation raisonnable de la perte peut être effectuée. Les réclamations et litiges pour lesquels le dénouement est indéterminable et dont le montant peut faire l'objet d'une estimation raisonnable par la direction s'élèvent à environ 12 322 milliers de dollars au 31 mars 2025 (23 793 milliers de dollars en 2023-2024). Transports Canada n'a pas de réclamation et litige avec apparentés au 31 mars 2025.

(b) Actifs éventuels

Transports Canada a déterminé qu'il n'y a pas d'actif éventuel qui nécessitent la divulgation dans ces états financiers.

(c) Passifs environnementaux éventuels

Transports Canada a divulgué un passif éventuel s'élevant à 400 milliers de dollars pour 1 site (560 milliers de dollars en 2023-2024 pour 2 sites) dont Transports Canada a établi qu'il n'est pas directement responsable et dont il n'accepte pas la responsabilité. Toutefois, il demeure une incertitude relativement à la responsabilité de Transports Canada.

16. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, Transports Canada est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Les apparentés incluent, entre autres, les personnes faisant partie des principaux dirigeants ou un membre de la famille proche de ces personnes, ainsi que les entités contrôlées en tout ou en partie par un membre des principaux dirigeants ou un membre de la proche famille de ces personnes.

Transports Canada conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales.

Toutes les transactions importantes avec des parties apparentées ont été traitées à des valeurs correspondant à une transaction sans lien de dépendance.

(a) Services communs fournis gratuitement par d'autres ministères

Au cours de l'exercice, Transports Canada a reçu gratuitement des services de certaines organisations de services communs relatifs aux locaux, services juridiques, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et indemnisation des accidentés du travail. Ces services gratuits ont été constatés à leur valeur comptable comme suit dans l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle de Transports Canada :

16. Opérations entre apparentés (suite)

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Installations	47 295	46 864
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	63 338	66 325
Services juridiques	2 185	3 777
Indemnisation des accidentés du travail	3 462	1 855
Total	116 280	118 821

Le gouvernement a centralisé certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité et l'efficacité de la prestation des programmes auprès du public. Le gouvernement fait donc appel à des organismes centraux et à des organismes de services communs, de sorte qu'un seul ministère fournisse gratuitement des services à tous les autres ministères et organismes. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Services publics et Approvisionnement Canada ainsi que les services d'audit offerts par le Bureau du vérificateur général, ne sont pas inclus dans l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle de Transports Canada.

(b) Administration de programmes pour le compte d'autres ministères

(i) Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

En vertu d'un protocole d'entente signé le 31 janvier 2003 avec Infrastructure Canada, Transports Canada administre le FCIS et le FIF. Durant l'exercice, Transports Canada n'a engagé aucune charge pour le FCIS (0 dollars en 2023-2024), ni pour le FIF (1 893 milliers de dollars en 2023-2024), pour le compte d'Infrastructure Canada. Ces charges sont constatées dans les états financiers d'Infrastructure Canada et ne sont pas enregistrées dans les présents états financiers.

(ii) Fonds Chantier Canada (FCC)

En vertu d'un protocole d'entente signé le 25 avril 2008 avec Infrastructure Canada, Transports Canada administre le FCC. Durant l'exercice, Transports Canada a engagé des charges de 840 milliers de dollars comparativement à 12 796 milliers de dollars en 2023-2024 pour le compte d'Infrastructure Canada. Ces charges sont constatées dans les états financiers d'Infrastructure Canada et ne sont pas enregistrées dans les présents états financiers.

16. Opérations entre apparentés (suite)

(c) Autres transactions entre apparentés avec autres ministères et organismes

	2025	2024
	(en milliers de dollars)	
Charges ⁽¹⁾	106 770	115 345
Revenus ⁽²⁾	65 705	69 385

Les charges et les revenus inscrits à la section (c) n'incluent pas les services communs fournis gratuitement qui sont inscrits dans la section (a).

- (1) Les dépenses sont principalement reliées aux charges de fonctionnement, ainsi qu'aux réclamations pour pollution et charges de fonds de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.
- (2) Les revenus sont principalement reliés aux services de nature réglementaire et non réglementaire, les transferts directs d'intérêts pour la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, la location et utilisation de biens publics, ainsi que les ventes de biens et de produits d'information.

17. Information sectorielle

La présentation de l'information sectorielle est fondée sur les responsabilités essentielles de Transports Canada et suit les mêmes conventions comptables décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables à la note 2. Le tableau qui suit présente les charges engagées et les revenus générés pour les responsabilités essentielles, par principaux articles de dépenses et types de revenus. Voici les résultats de chaque segment pour la période :

17. Information sectorielle (suite)

	Un réseau de transport sécuritaire et sûr	Un réseau de transport efficace	Un réseau de transport écologique et novateur	Services Internes	Comptes à fins déterminées (note 13)	2025 Total	2024 Total
(en milliers de dollars)							
Charges de fonctionnement							
Salaires et avantages sociaux des employés	491 172	91 800	121 965	222 047	-	926 984	923 422
Services professionnels et spécialisés	26 295	100 267	69 434	47 850	-	243 846	249 226
Amortissement des immobilisations corporelles	12 167	96 480	9 341	8 658	-	126 646	128 106
Intérêts et ajustement de l'inflation sur les contrats de locations-acquisitions	-	48 048	-	-	-	48 048	47 974
Installation	24 341	4 682	6 333	11 939	-	47 295	46 864
Réparation et entretien de l'équipement	13 985	9 564	7 055	9 480	-	40 084	46 704
Locations	6 920	793	2 370	15 793	-	25 876	21 543
Voyages et déménagements	16 716	2 136	4 419	1 353	-	24 624	25 473
Services publics, fournitures et approvisionnements	6 799	4 257	2 977	1 327	-	15 360	17 812
Services d'information – communications	2 057	6 575	2 869	270	-	11 771	10 797
Comptes à fins déterminées	-	-	-	-	9 811	9 811	7 509
Paielements tenant lieu d'impôts fonciers	547	5 364	904	739	-	7 554	10 556
Augmentation (diminution) des passifs environnementaux	-	-	4 521	-	-	4 521	21 603
Paielements versés conformément aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent	-	2 792	-	-	-	2 792	8 485
Télécommunications	912	55	949	193	-	2 109	1 477
Dommages et autres réclamations contre la couronne	1 182	195	3	209	-	1 589	308
Frais d'affranchissement	947	87	108	232	-	1 374	1 346
Reclassification des projets en cours terminés	-	575	-	-	-	575	1 959
Augmentation (diminution) des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	-	-	-	541	-	541	539
Perte (gain) sur l'aliénation des immobilisations corporelles	2 420	(1 944)	47	(429)	-	94	(6 560)
Augmentation (diminution) des passifs éventuels	-	-	85	-	-	85	430
Autres	622	161	166	360	-	1 309	7 782
Charges engagées pour le compte du gouvernement	-	-	-	-	(9 811)	(9 811)	(7,509)
Total des charges de fonctionnement	607 082	371 887	233 546	320 562	-	1 533 077	1 565 846

17. Information sectorielle (suite)

	Un réseau de transport sécuritaire et sûr	Un réseau de transport efficace	Un réseau de transport écologique et novateur	Services internes	Comptes à fins déterminées (note 13)	2025 Total	2024 Total
(en milliers de dollars)							
Paiements de transfert							
Industrie	19 208	184 973	1 187 686	-	-	1 391 867	882 577
Organismes sans but lucratif	5 880	387 053	23 978	-	-	416 911	329 393
Autres ordres de gouvernement au Canada	19 507	243 126	16 710	-	-	279 343	370 791
Autres pays et organisations internationales	212	-	150	-	-	362	343
Particuliers	-	49	-	-	-	49	80
Total des paiements de transfert	44 807	815 201	1 228 524	-	-	2 088 532	1 583 184
Total des charges	651 889	1 187 088	1 462 070	320 562	-	3 621 609	3 149 030
Revenus							
Locations de biens	-	559 909	-	-	-	559 909	495 303
Maintenance d'aéronefs et services de vol	45,578	-	130	-	-	45 708	47 833
Revenus de surveillance et d'application de la loi	34,863	-	354	171	-	35 388	26 570
Comptes à fins déterminées	-	-	-	-	20 213	20 213	21 652
Droits chargés aux utilisateurs des installations de transport	-	14 627	-	-	-	14 627	14 315
Locations et concessions	3,214	8 566	686	609	-	13 075	18 570
Autres	8 245	34 659	1 350	442	-	44 696	42 144
Revenus gagnés pour le compte du gouvernement	(12 735)	(595 768)	(1 425)	(541)	(20 213)	(630 682)	(567 902)
Total des revenus	79 165	21 993	1 095	681	-	102 934	98 485
Coût de fonctionnement net	572 724	1 165 095	1 460 975	319 881	-	3 518 675	3 050 545

18. Information comparative

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.