

Rapport financier trimestriel de

TRANSPORTS CANADA
(non audité)

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

Table des matières

COMPTE RENDU SOULIGNANT LES RESULTATS, LES RISQUES ET LES CHANGEMENTS IMPORTANTS QUANT AU FONCTIONNEMENT, AU PERSONNEL ET AUX PROGRAMMES	- 3 -
1. INTRODUCTION	- 3 -
1.1 POUVOIR, MANDAT ET ACTIVITES DE PROGRAMME	- 3 -
1.2 METHODE DE PRESENTATION DU RAPPORT	- 3 -
2. FAITS SAILLANTS DES RESULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS ET CUMULATIFS	- 4 -
2.1 ETAT DES AUTORISATIONS	- 4 -
2.2 TABLEAU DES DEPENSES BUDGETAIRES MINISTERIELLES PAR ARTICLE COURANT	- 5 -
3. RISQUES ET INCERTITUDES	- 7 -
4. CHANGEMENTS IMPORTANTS QUANT AU FONCTIONNEMENT, AU PERSONNEL ET AUX PROGRAMMES	- 8 -
ETAT DES AUTORISATIONS (NON AUDITE)	- 9 -
DEPENSES BUDGETAIRES MINISTERIELLES PAR ARTICLE COURANT (NON AUDITEES)	- 10 -

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

Compte rendu soulignant les résultats, les risques et les changements importants quant au fonctionnement, au personnel et aux programmes

1. Introduction

Le présent rapport financier trimestriel a été préparé par la direction tel qu'exigé par [l'article 65.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques](#) et selon les modalités prescrites dans la [Directive sur les normes comptables, GC 4400 Rapport financier trimestriel des ministères](#).

Le rapport trimestriel devrait être lu de concert avec le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses (A) et (B).

Ce rapport trimestriel n'a pas fait l'objet d'un audit externe ou d'un examen.

1.1 Pouvoir, mandat et activités de programme

Une description sommaire des activités de programme de Transports Canada est présentée dans le [Budget principal des dépenses \(Partie II\)](#).

1.2 Méthode de présentation du rapport

Ce rapport trimestriel a été préparé par la direction en utilisant une comptabilité axée sur les dépenses. L'état des autorisations joint à ce rapport inclut les autorisations de dépenser de Transports Canada accordées par le Parlement et utilisées par Transports Canada, de manière cohérente avec le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses (A) et (B) pour l'exercice 2022-2023. Ce rapport financier trimestriel a été préparé en utilisant un référentiel à usage particulier conçu pour répondre aux besoins d'information financière à l'égard de l'utilisation des autorisations de dépenser.

Le gouvernement ne peut dépenser sans l'autorisation préalable du Parlement. Les autorisations sont accordées par l'entremise de lois de crédits, sous forme de limites annuelles, ou par l'entremise de lois sous forme de pouvoirs législatifs de dépenser à des fins déterminées.

Lorsque le Parlement est dissous pour la tenue d'une élection générale, l'article 30 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* autorise le gouverneur général, sous certaines conditions, à émettre un mandat spécial autorisant le gouvernement à retirer des fonds du Trésor. Un mandat spécial est considéré comme un crédit relatif à l'exercice au cours duquel il a été établi.

Transports Canada utilise la méthode de la comptabilité d'exercice intégrale pour la préparation de ses états financiers annuels qui font partie du processus de rapport sur les résultats ministériels. Toutefois, les pouvoirs de dépenser votés par le Parlement sont encore en fonction d'une comptabilité axée sur les dépenses.

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

2. Faits saillants des résultats financiers trimestriels et cumulatifs

2.1 État des autorisations

Les autorisations totales disponibles de Transports Canada ont augmenté d'environ 877,6 millions de dollars, passant de 2 548,9 millions de dollars au 31 décembre 2021 à 3 426,5 millions de dollars au 31 décembre 2022, tel que résumé ci-après :

Tableau 1 : Changements importants dans les autorisations (en milliers de dollars) :

Autorisations ⁽²⁾	2022-2023 ⁽¹⁾	2021-2022 ⁽¹⁾	Variance
Crédit 1 – Dépenses nettes de fonctionnement	898 257	794 435	103 822
Crédit 5 – Dépenses en capital	134 415	193 417	(59 002)
Crédit 10 – Subventions et contributions	2 152 401	1 333 548	818 853
Autorisations législatives budgétaires ⁽²⁾	241 398	227 476	13 922
Autorisations totales	3 426 471	2 548 876	877 595

Notes :

(1) Les chiffres étant arrondis, leur somme pourrait ne pas correspondre au total indiqué ou détails fournis ailleurs.

(2) Voir l'État des autorisations pour plus de détails.

L'état des autorisations présenté à la fin du rapport présente les autorisations totales disponibles, les autorisations utilisées au cours du trimestre, le cumul des autorisations utilisées pour l'exercice en cours, ainsi que les chiffres comparatifs de l'exercice précédent. Par rapport à l'année précédente, les principales variations observées au 31 décembre 2022 sont expliquées ci-après.

2.1.1 Crédit 1 – Dépenses nettes de fonctionnement (augmentation de 103,8 millions de dollars)

Les dépenses de fonctionnement prévues ont augmenté de 103,8 millions de dollars de 2021-2022 à 2022-2023 notamment expliquées par les facteurs suivants :

- Augmentation des autorités de :
 - 49,9 millions de dollars en financement pour aller de l'avant avec le train à grande fréquence entre Toronto et la ville de Québec ;
 - 35,9 millions de dollars en financement pour le Plan de protection des océans ;
 - 21,6 millions de dollars en financement pour le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux ;
 - 17,2 millions de dollars en financement pour mettre en œuvre les exigences du gouvernement du Canada relatives à la vaccination obligatoire contre la COVID-19 pour les employés du secteur des transports sous réglementation fédérale ; et
 - 10,6 millions de dollars pour moderniser la sûreté et la sécurité ferroviaire pour protéger les Canadiens et leurs communautés.
- Compensée par une diminution dans les dépenses prévues de :
 - 12,7 millions de dollars en financement pour l'initiative de modernisation de TC ;
 - 6,5 millions de dollars en financement pour la construction de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic ;

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

- 4,8 millions de dollars en financement pour l'examen de la réglementation du secteur des transports ;
- 4,0 millions de dollars à la suite des réductions des dépenses de voyage du Budget 2021 ; et
- 3,5 millions de dollars en transfert à Services partagés Canada.

2.1.2 Crédit 5 – Dépenses en capital (diminution de 59,0 millions de dollars)

Les dépenses en capital autorisées ont diminué de 59,0 millions de dollars de 2021-2022 à 2022-2023 expliquées largement par les facteurs suivants :

- Diminution dans les dépenses prévues de :
 - 30,9 millions de dollars en raison du report du budget en capital ;
 - 8,5 millions de dollars pour Soutenir le transport aérien essentiel pour accéder aux collectivités éloignées ;
 - 6,3 millions de dollars pour le Programme de contributions pour les services de traversier ;
 - 5,3 millions de dollars pour l'Initiative d'infrastructure fédérale ;
 - 2,8 millions de dollars pour le Programme de transfert des installations portuaires ;
 - 2,8 millions de dollars pour le Plan de protection des océans ; et
 - 2,7 millions de dollars pour Protéger la vie marine.

2.1.3 Crédit 10 – Subventions et contributions (augmentation de 818,9 millions de dollars)

Les autorisations de subventions et de contributions ont augmenté de 818,9 millions de dollars de 2021-2022 à 2022-2023 expliquées en grande partie par les facteurs suivants :

- Augmentation dans les dépenses prévues de :
 - 663,4 millions de dollars pour le Fonds national des corridors commerciaux ;
 - 183,9 millions de dollars pour le Programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission ;
 - 67,1 millions de dollars pour le Programme des infrastructures essentielles des aéroports ; et
 - 22,6 millions de dollars pour le Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs.
- Compensée par une diminution dans les dépenses prévues de :
 - 64,9 millions de dollars pour le Fonds de soutien aux aéroports ; et
 - 57,7 millions de dollars pour Soutenir le transport aérien essentiel pour accéder aux collectivités éloignées.

2.1.4 Autorisations législatives budgétaires (augmentation de 13,9 millions de dollars)

Les dépenses prévues pour les autorisations législatives budgétaires ont augmenté de 13,9 millions de dollars principalement en raison d'une augmentation du financement des régimes d'avantages sociaux des employés de 17,4 millions de dollars et d'une augmentation du financement de 1,1 million de dollars pour le programme de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland. Ce qui précède a été compensé par une diminution de 4,6 millions de dollars des dépenses prévues de fonctionnement et en capital associée à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). 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 nets de ces revenus.

2.2 Tableau des dépenses budgétaires ministérielles par article courant

Le tableau des dépenses budgétaires ministérielles par article courant présenté à la fin du rapport, dresse la liste des dépenses annuelles prévues, des dépenses pour le trimestre et le cumul des dépenses pour l'exercice en cours ainsi que les chiffres comparatifs de l'exercice précédent. Globalement, le cumul des dépenses à la fin du troisième trimestre de 2022-2023 représente 35,0 % des dépenses annuelles prévues, ce qui est moins élevé que celui du troisième trimestre (54,0 %) de 2021-2022.

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

Historiquement, la plupart des dépenses de grande valeur en subventions et contributions pour des projets d'infrastructure se produisent au cours du quatrième trimestre. Cela est attribuable au fait que la majorité des bénéficiaires soumettent leurs demandes de remboursement au dernier trimestre suivant la période de construction de l'été et de l'automne. Pour certaines catégories de dépenses de fonctionnement, les dépenses cumulatives réelles représentent seulement une petite partie des dépenses prévues, ce qui est consistant avec les années précédentes et avec les autres ministères du gouvernement fédéral. Ceci est surtout attribuable à un décalage entre la date où les biens ou services ont été obtenus et le moment lorsque les factures ont été reçues. De plus, il y a une augmentation des coûts opérationnels dans le dernier trimestre une fois que les réaffectations des budgets internes sont complétées, ainsi que lors de l'augmentation du financement pour les nouvelles initiatives dont les dépenses seront principalement encourues au quatrième trimestre. De plus, une portion significative des crédits de subventions et contributions devrait être reportée aux années futures.

Les écarts significatifs entre les deux années au 31 décembre 2022 sont comme suit :

Dépenses prévues

○ **Personnel**

Les dépenses prévues reliées au *Personnel* pour l'année 2022-2023 comparée à 2021-2022 ont augmenté d'environ 68,3 millions de dollars en raison de nouveaux fonds destinés à aller de l'avant avec le train à grande fréquence entre Toronto et la ville de Québec, du financement du Plan de protection des océans et du financement pour mettre en œuvre les exigences du gouvernement du Canada relatives à la vaccination obligatoire contre la COVID-19 dans le secteur des transports sous réglementation fédérale, compensée par une diminution du financement de l'initiative de modernisation de TC.

○ **Transports et communications**

Les dépenses prévues reliées aux *Transports et communications* pour l'année 2022-2023 comparée à 2021-2022 ont diminué d'environ 10,5 millions de dollars principalement en raison d'une réduction des dépenses de voyages dans le Budget de 2021 et une tendance récente à interagir davantage de manière virtuelle.

○ **Services professionnels et spéciaux**

Les dépenses prévues reliées aux *Services professionnels et spéciaux* pour l'année 2022-2023 comparée à 2021-2022 ont augmenté d'environ 64,8 millions de dollars principalement en raison d'une augmentation du financement pour le train à grande fréquence entre Toronto et la ville de Québec, du financement pour le Plan de protection des océans et du financement pour le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

○ **Acquisition de terrains, bâtiments et travaux**

Les dépenses prévues reliées aux *Acquisitions de terrains, bâtiments et travaux* pour l'année 2022-2023 comparée à 2021-2022 ont diminué d'environ 82,7 millions de dollars principalement en raison d'une diminution du financement global des dépenses en capital disponible. Les causes de la diminution des autorisations des dépenses en capital prévues sont expliquées à la section 2.1.2.

○ **Paiements de transfert**

Les dépenses prévues reliées aux *Paiements de transfert* pour l'année 2022-2023 comparée à 2021-2022 ont augmenté d'environ 820,0 millions de dollars. Les causes de la variation sont expliquées à la section 2.1.3.

Dépenses cumulatives

○ **Acquisition de terrains, bâtiments et travaux**

Les dépenses cumulatives reliées aux *Acquisitions de terrains, bâtiments et travaux* au 31 décembre 2022 ont diminué d'environ 19,0 millions de dollars par rapport à 2021-2022. L'écart s'explique principalement par la réallocation des dépenses de la Voie maritime du Saint-Laurent par article courant au cours de cet exercice financier qui a été réallouée différemment de l'an

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

dernier et une diminution des dépenses de la Voie maritime du Saint-Laurent au troisième trimestre par rapport à l'année précédente.

○ **Transports et communications**

Les dépenses cumulatives reliées aux *Transports et communications* au 31 décembre 2022 ont augmenté d'environ 9,2 millions de dollars par rapport à 2021-2022. L'écart s'explique principalement par une augmentation générale des voyages d'affaires en raison de la levée des restrictions de voyage liées à la COVID-19 en 2022-2023.

○ **Paielements de transfert**

Les dépenses cumulatives reliées aux *Paielements de transfert* au 31 décembre 2022 ont diminué d'environ 126,2 millions de dollars par rapport à 2021-2022 principalement en raison d'une diminution de 64,8 millions de dollars causé par le non-renouvellement du Fonds de soutien aux aéroports en 2021-2022, une diminution de 44,8 millions de dollars des contributions pour le Programme de transfert des installations portuaires et une diminution de 15,3 millions de dollars des contributions au Fonds national des corridors commerciaux entre les exercices 2021-2022 et 2022-2023.

○ **Autres subventions et paiements**

Les dépenses cumulatives reliées aux *Autres subventions et paiements* au 31 décembre 2022 ont augmenté d'environ 29,3 millions de dollars par rapport à 2021-2022. L'écart s'explique principalement par des remboursements de 41,0 millions de dollars effectués en 2021-2022 pour les paiements de loyers fonciers de 2020 reçus des aéroports du Réseau national d'aéroports qui ont été surestimés en raison de la pandémie, compensé par la réallocation des dépenses de la Voie maritime du Saint-Laurent par article courant au cours de cet exercice financier qui a été réallouée différemment de l'an dernier.

○ **Revenus à valoir sur le crédit**

Les dépenses cumulatives reliées aux *Revenus à valoir sur le crédit* au 31 décembre 2022 ont augmenté d'environ 10,0 millions de dollars par rapport à 2021-2022. L'écart s'explique principalement par une augmentation de 4,9 millions de dollars des services d'entretien d'aéronefs ainsi qu'une augmentation de 2,5 million de dollars des revenus des droits de ports à la suite de la levée des restrictions de voyage liées à la COVID-19 en 2022-2023.

3. Risques et incertitudes

Transports Canada tient à jour un profil de risque ministériel intégré qui identifie et évalue les risques de haut niveau qui pourraient affecter la réalisation de ses objectifs et de ses priorités. L'identification des risques et l'élaboration de réponses aux risques contribuent à la prise de décisions liées à l'établissement des priorités, la planification, l'affectation des ressources, l'élaboration de politiques, la gestion de programmes et l'établissement de rapports sur le rendement du Ministère.

La pandémie de COVID-19 a conduit les gouvernements du monde entier à adopter des mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus. Pour faire face à ce risque, Transports Canada a pris diverses mesures pour assurer la continuité des activités ainsi que le bien-être et la sécurité des employés du Ministère lors de l'accomplissement de leurs activités professionnelles.

L'environnement économique actuel expose Transports Canada à un large éventail de risques financiers et économiques externes, comme l'inflation et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle mondiale, qui pourraient limiter la capacité de Transports Canada à livrer ses programmes et à remplir son mandat dans ce contexte. Au cours des deux dernières années de pandémie mondiale, Transports Canada a amélioré ses cadres de résilience afin d'atténuer les perturbations causées par des menaces et des événements non traditionnels à l'infrastructure de transport essentielle du Canada. Le Ministère continuera de mettre en œuvre des mesures d'atténuation pour compenser ces risques externes et faciliter le rétablissement du système de transport suite à la pandémie de COVID-19. Transports Canada continuera également de collaborer avec les parties prenantes du gouvernement et de l'industrie pour mieux comprendre l'évolution de l'environnement des transports et développer des solutions novatrices et inclusives qui favorisent une reprise post-pandémique robuste.

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

Certains risques pourraient avoir des impacts financiers s'ils venaient à se réaliser ; par exemple, de nombreux facteurs qui affectent le calendrier des paiements de transfert échappent au contrôle du ministère et pourraient nécessiter le report de crédits aux années subséquentes. Pour minimiser ces impacts, Transports Canada surveille en permanence le financement de ses programmes et ses dépenses, y compris une revue mensuelle des plans et des prévisions par la haute direction.

Pour faire face aux risques associés aux problèmes de paye liés à Phénix, le Ministère a considérablement augmenté le nombre de ressources au sein de son unité de rémunération. De plus, Transports Canada a mis en place un système de gestion des dossiers d'indemnisation, introduit de nouveaux processus opérationnels pour le recouvrement des trop-payés et participe à une initiative sur l'intégrité des données avec d'autres ministères. Grâce à sa capacité accrue et à la mise en œuvre de nouvelles initiatives, le ministère a considérablement réduit son arriéré de problèmes de paie dans Phénix depuis janvier 2020.

Transports Canada met actuellement en œuvre des initiatives majeures qui comportent des risques liés à la coordination, la coopération et la performance interministérielle, ainsi qu'avec les résultats suite aux consultations auprès des intervenants clés dans le secteur des transports et des groupes autochtones. Il y a des risques et des incertitudes associés à la mise en œuvre des changements législatifs nécessaires, à l'introduction de nouvelles initiatives de recouvrement des coûts et à la réalisation des économies prévues résultants des opportunités d'efficacités identifiées. Le Plan de transformation de Transports Canada vise également à améliorer la viabilité financière du Ministère tout comme la réglementation de l'environnement dans les prochaines années.

Les défis liés au renouvellement, au développement et à la rétention d'une base diversifiée de talents représentent un risque pour la plupart des organisations. Transports Canada atténue ce risque grâce à diverses initiatives de dotation, de recrutement et de rétention, grâce à sa stratégie de planification de la relève, ainsi qu'en lançant rapidement des processus de dotation et en ayant du personnel expérimenté occupant de façon intérimaire des postes vacants.

4. Changements importants quant au fonctionnement, au personnel et aux programmes

Les changements suivants dans les cadres supérieurs sont survenus au cours du troisième trimestre :

- Le 21 octobre 2022, le Premier ministre, Justin Trudeau, a annoncé la nomination de Dominic Rochon au poste de sous-ministre délégué des Transports à compter du 31 octobre 2022.
- Le 14 novembre 2022, à la suite de la récente nomination de Kevin Brosseau au poste de sous-ministre délégué de Pêches et Océans, le sous-ministre et le sous-ministre délégué ont annoncé la nomination de Lisa Setlakwe au poste de sous-ministre adjointe, Sécurité et sécurité, à compter du 5 décembre 2022.
- Suivant la fin du troisième trimestre, Michael Keenan a annoncé le 13 janvier 2023 sa retraite de la fonction publique le 23 janvier 2023. Le Premier Ministre a annoncé le 10 février 2023 la nomination d'Arun Thangaraj au poste de sous-ministre.

Approuvé par :

Original signé par

Arun Thangaraj,
Sous-ministre
Ottawa, Canada

3 mars 2023

Ryan Pilgrim, CPA, CA
Dirigeant principal des finances
Ottawa, Canada

23 février 2023

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

État des autorisations (non audité)

<i>(en milliers de dollars)</i>	Exercice 2022-2023			Exercice 2021-2022		
	Crédits totaux disponibles pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 ⁽¹⁾	Crédits utilisés pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022	Cumul des crédits utilisés à la fin du trimestre	Crédits totaux disponibles pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 ⁽¹⁾	Crédits utilisés pour le trimestre terminé le 31 décembre 2021	Cumul des crédits utilisés à la fin du trimestre
Crédit 1 – Dépenses de fonctionnement	982 498	226 299	622 250	877 569	212 981	593 469
Crédit 1 – Revenus à valoir sur le crédit	(84 241)	(23 197)	(60 385)	(83 134)	(19 954)	(50 345)
Crédit 1 – Dépenses nettes de fonctionnement	898 257	203 102	561 865	794 435	193 027	543 124
Crédit 5 – Dépenses en capital	134 415	25 871	51 203	193 417	26 849	57 056
Crédit 10 – Subventions et contributions	2 152 401	220 272	382 755	1 333 548	214 920	512 497
Autorisations législatives budgétaires						
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	104 749	21 693	65 080	87 335	21 705	65 114
Ministre des Transports – Traitement et allocation pour automobile	93	23	69	91	23	68
Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – le pont Victoria, Montréal	3 300	765	3 300	3 300	121	3 300
Paiement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	71 100	-	72 866	70 000	-	69 306
Paiements versés conformément aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent	62 156	39 314	66 039	66 750	43 138	72 662
Remboursements de montants portés aux revenus d'exercices antérieurs	-	-	-	-	9 410	40 968
Autorisations législatives budgétaires totales	241 398	61 795	207 354	227 476	74 397	251 418
Autorisations totales	3 426 471	511 040	1 203 177	2 548 876	509 193	1 364 095

Note :

(1) N'incluent que les autorisations disponibles pour l'exercice et accordées par le Parlement à la fin du trimestre.

TRANSPORTS CANADA

Rapport financier trimestriel

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022

Dépenses budgétaires ministérielles par article courant (non auditées)

<i>(en milliers de dollars)</i>	Exercice 2022-2023			Exercice 2021-2022		
	Dépenses prévues pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023	Dépensées durant le trimestre terminé le 31 décembre 2022	Cumul des dépenses à la fin du trimestre	Dépenses prévues pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022	Dépensées durant le trimestre terminé le 31 décembre 2021	Cumul des dépenses à la fin du trimestre
Dépenses:						
Personnel	766 291	179 519	527 564	697 936	176 558	529 663
Transports et communications	22 964	7 317	16 153	33 503	2 973	6 938
Information	11 156	1 560	3 405	6 625	1 278	2 940
Services professionnels et spéciaux	246 001	58 247	110 110	181 242	51 608	103 673
Location	12 818	2 915	11 300	10 955	2 049	8 467
Réparation et entretien	13 745	5 269	9 427	13 096	6 044	10 820
Services publics, fournitures et approvisionnements	16 159	5 399	15 241	17 130	3 778	10 339
Acquisition de terrains, bâtiments et travaux	77 461	31 888	55 316	160 146	41 914	74 293
Acquisition de machinerie et matériel	91 583	16 926	34 006	86 868	14 755	30 800
Paiements de transfert	2 226 802	221 037	458 921	1 406 848	215 041	585 102
Autres subventions et paiements	25 732	4 160	22 119	17 661	13 149	51 405
Dépenses budgétaires brutes totales	3 510 712	534 237	1 263 562	2 632 010	529 147	1 414 440
Moins les revenus affectés aux dépenses:						
Recettes nettes en vertu d'un crédit	(84 241)	(23 197)	(60 385)	(83 134)	(19 954)	(50 345)
Total des revenus affectés aux dépenses	(84 241)	(23 197)	(60 385)	(83 134)	(19 954)	(50 345)
Dépenses budgétaires nettes totales	3 426 471	511 040	1 203 177	2 548 876	509 193	1 364 095