Budget 2020

exo



Nous préparons le nouveau réseau de transport collectif

La carte du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal a bien changé depuis deux ans et elle est appelée à évoluer davantage à court et moyen terme. Créé il y a deux ans à la suite du regroupement des services de transport par autobus et de transport adapté des couronnes de Montréal, ainsi que des services de trains métropolitains, exo s'est formé à partir de 14 réseaux distincts.

Ce regroupement issu d'une refonte de la gouvernance du transport collectif visait, entre autres, à améliorer l'efficacité et la cohérence des services sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Depuis la création d'exo, nos équipes se sont consacrées à la consolidation des opérations et à la mise en place de processus uniformes à l'échelle de ce nouveau réseau formé à partir de ceux de l'ancienne Agence métropolitaine de transport et des anciens Conseils intermunicipaux de transport.

Ce travail a porté fruit et doit se poursuivre. Le budget qui nous est alloué pour 2020 permet de maintenir tous nos services, d'apporter des ajustements à l'offre afin de répondre à la croissance d'achalandage annuelle de 2 % et d'améliorer un certain nombre d'infrastructures. De plus, nous continuons à investir de manière stratégique afin d'augmenter l'attractivité du transport collectif sur le territoire que nous desservons : système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs, mesures préférentielles pour bus, vélostations, etc.

Nous travaillons aussi à la mise en place d'un vaste programme de révision de notre réseau d'autobus afin de décloisonner les secteurs que nous desservons, d'éliminer les chevauchements et de mieux relier les pôles de déplacements intracouronne. Cette révision vise également à arrimer nos services à l'arrivée du REM dans plusieurs secteurs.

Mais le financement du transport collectif demeure un enjeu de taille. La Politique de mobilité durable – 2030 dévoilée par le gouvernement du Québec en 2018 vise une augmentation de l'offre de transport collectif de 5 % par année. Or, de nouvelles sources de financement et un meilleur accès à celles-ci sont nécessaires pour atteindre ces cibles.

Au-delà des attentes liées au financement du transport collectif, exo poursuit ses efforts pour optimiser l'efficience de ses services et collabore, en tant qu'organisme public de transport collectif, avec ses partenaires de la mobilité afin de trouver des solutions durables et novatrices qui contribueront au développement d'une structure de transport collectif métropolitaine harmonisée et créatrice de synergies entre les différents réseaux.



Sylvain Yelle
Directeur général



Josée Bérubé
Présidente du conseil d'administration

Sigles et acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
FITC	Fonds pour les infrastructures du transport en commun
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport collectif
PAFP	Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PDI	Programme des immobilisations
REM	Réseau express métropolitain
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs

Table des matières

Une marque qui fait voyager	6
Nos clients au cœur de nos préoccupations	8
Prévisions budgétaires 2020 : faits saillants	9
Données et projections	15
Charges d'exploitation par groupe nature	20
Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2020	22
Définitions	25

Une marque qui fait voyager

Notre mission

Transporter les gens avec efficacité et convivialité.

Notre réseau

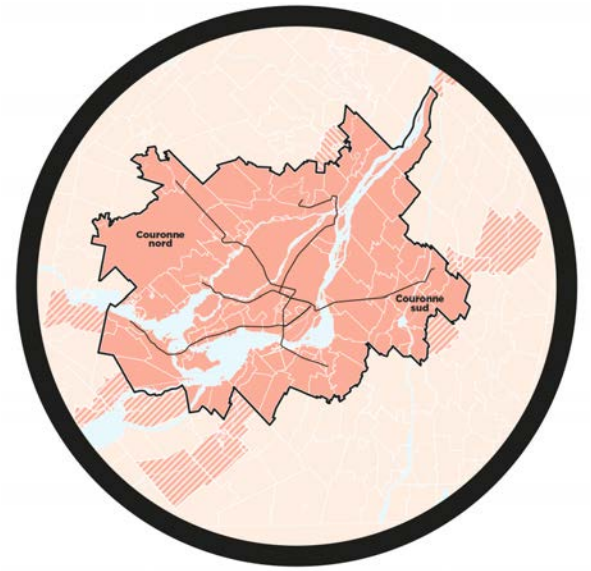
Nous exploitons le réseau de transport métropolitain par autobus et les services de transport adapté des couronnes nord et sud ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Le territoire que nous desservons est constitué des 82 municipalités de la CMM, de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.

Nos principaux mandats

- Offrir des services de trains, d'autobus et de transport adapté.
- Établir un plan de desserte des services de transport collectifs pour l'ensemble de notre territoire.
- Construire et entretenir les infrastructures et les équipements sous notre responsabilité.
- Collaborer, sur demande de l'ARTM, à la planification, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif.

Portrait d'exo



Trains

6	lignes de trains
62	gares
234	km de voies ferrées
264	voitures
41	locomotives

Stationnements incitatifs

65	stationnements
27 735	places
350	places de covoiturage
34	places avec bornes électriques

Autobus et taxis

237	lignes d'autobus
60	services de taxibus
7	terminus[1]

Transport adapté

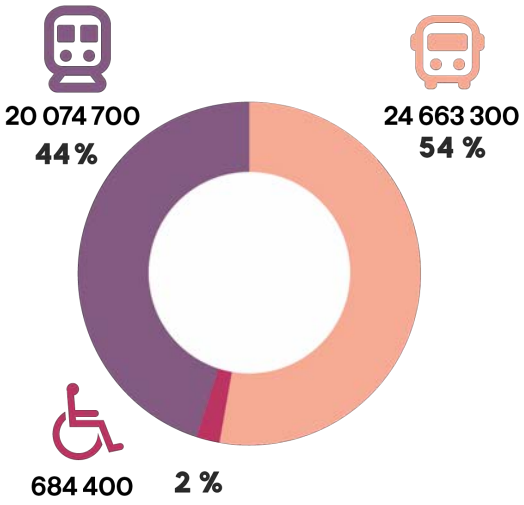
Offert sur l'ensemble du territoire
Service avec réservation

Transport actif

3 527	places pour vélo
2	vélostations

Achalandage par service (2018)[2]

Deuxième plus grand exploitant de transport collectif du Grand Montréal, exo a assuré plus de 45 millions de déplacements en 2018.



[1] Dont deux confiés en délégation de gestion par l'ARTM
[2] Données officielles d'achalandage annuel de l'année précédente disponibles le 30 avril de chaque année

Nos clients au cœur de nos préoccupations

La région métropolitaine de Montréal fait face à un enjeu majeur en matière de mobilité. Le contexte économique particulièrement favorable et une croissance démographique soutenue engendrent une hausse du nombre de déplacements dans l'ensemble de la région.

Bien que positive, cette croissance représente un défi de taille pour exo et les municipalités des couronnes. Résolument axés sur les besoins de nos clients, nous mettons tout en œuvre pour bâtir un réseau de transport collectif efficace et développer des services qui contribueront à fluidifier les déplacements à l'échelle métropolitaine.



Faits saillants



Prévisions budgétaires 2020

(Période de 12 mois, en millions de $)	Notes	B2019	B2020	B20 vs B19 $	B20 vs B19 %
REVENUS					
ARTM - Rémunération	**Note 1**	448,6	461,3	12,7	2,8 %
Autres revenus d'exploitation		12,4	3,8	(8,6)	-69,5 %
Subventions gouvernementales, portion frais de financement		39,2	39,4	0,2	0,5 %
Total REVENUS		**500,2**	**504,5**	**4,3**	**0,9 %**
CHARGES					
Charges d'exploitation d'exo	**Note 2**	430,4	430,9	0,5	0,1 %
Réduction de dépenses demandée par l'ARTM		(13,0)	-	13,0	-100 %
Plan d'action pour la fiabilité et de la ponctualité des trains (PAFP)		10,8	2,6	(8,2)	-75,9 %
Frais de financement		57,8	53,2	(4,6)	-8,0 %
Amortissement		81,1	87,9	6,8	8,4 %
Total CHARGES		**567,1**	**574,6**	**7,5**	**1,3 %**
CONCILIATION À DES FINS FISCALES					
(Moins): Amortissement		(81,1)	(87,9)	(6,8)	8,4 %
Plus : Financement		24,5	26,1	1,6	6,6 %
Plus/(moins) : Affectations		(10,3)	(8,3)	2,0	-19,4 %
Total ÉLÉMENTS DE CONCILIATION À DES FINS FISCALES		**(66,9)**	**(70,1)**	**(3,2)**	**4,8 %**
Total DÉPENSES À DES FINS FISCALES		**500,2**	**504,5**	**4,3**	**0,9 %**
RÉSULTATS DE L'EXERCICE		-	-	-	

Exo présente une prévision budgétaire 2020 équilibrée grâce à l'utilisation des surplus cumulés affectés à ses activités de nature non récurrente.

Les dépenses pour 2020 sont ainsi évaluées à 504,5 M$, en hausse de 4,3 M$ (+ 0,9 %), dont 430,9 M$ pour les charges d'exploitation. Les variations significatives des charges d'exploitation par groupe de nature comptables sont présentées à la page 20.

Ces dépenses sont compensées par des revenus équivalents de 504,5 M$. Ce montant inclut entre autres des contributions de l'ARTM de 461,3 M$, dont 400,1 M$ pour l'exploitation des services de transport en commun (384,2 M$ en 2019), 39,9 M$ pour couvrir le service de dette nette sur les activités d'investissement (43,2 M$ en 2019) et 21,3 M$ pour la gestion déléguée (21,2 M$ en 2019).

Note 1 - ARTM - Rémunération

(Période de 12 mois, en millions de $)	B2019	B2020	B20 vs B19 $	B20 vs B19 %
Services d'autobus, de train et de transport adapté	384,2	400,1	15,9	4,1%
Service de la dette nette sur les activités d'investissement	43,2	39,9	(3,3)	-7,6%
Services rendus en délégation et autres	21,2	21,3	0,1	0,4%
TOTAL ARTM - Rémunération	**448,6**	**461,3**	**12,7**	**2,8%**

Note 2 - Charges d'exploitation d'exo

(Période de 12 mois, en millions de $)	B2019	B2020	B20 vs B19 $	B20 vs B19 %
Services d'autobus, de train et de transport adapté	404,6	405,8	1,2	0,3%
Services rendus en délégation et autres	21,2	21,3	0,1	0,4%
Coûts des autres services rendus	4,6	3,8	(0,8)	-17,6%
TOTAL Charges d'exploitation d'exo	**430,4**	**430,9**	**0,5**	**0,1%**

Faits saillants – revenus

ARTM – Rémunération

Exo est rémunéré par l'ARTM pour les services rendus d'autobus sur les couronnes nord et sud, pour l'exploitation du réseau de trains de banlieue et pour le transport adapté. L'ARTM paie aussi à exo la portion non subventionnée de ses dépenses d'investissements inclus à son PDI. Finalement, exo rend aussi d'autres services en délégation de l'ARTM pour lesquels exo est rémunéré à la hauteur des coûts prévus.

Services d'autobus, de train et de transport adapté

Les revenus en provenance de l'ARTM pour les services en autobus, trains et transport adapté seront de 400,1 M$ pour 2020, en hausse de 15,9 M$ par rapport à 2019. Cette rémunération assure un financement adéquat des activités de transport en commun pour l'exercice 2020 et représente le montant des dépenses d'exploitation qui sont en partie à la charge des municipalités desservies par exo, après évaluation par l'ARTM des déficits résiduels.

Service de la dette nette sur les activités d'investissement

Un montant de 39,9 M$ est prévu en 2020 afin d'assumer la portion non subventionnée des dépenses d'investissement d'exo. En effet, l'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée de son service de la dette brute. Ces coûts sont composés de la portion « capital et intérêts » des financements à long terme ou des paiements au comptant pour la réalisation de projets d'immobilisation. La baisse de 3,3 M$ par rapport à 2019 est principalement liée à la révision d'hypothèse pour des financements qui ne se sont pas matérialisés en 2019.

Services rendus en délégation et autres

Exo traite des affaires et engage des dépenses en délégation de gestion pour le compte de l'ARTM en ce qui a trait à certaines activités ou certains sites qui sont la propriété de l'ARTM, dont des billetteries métropolitaines et des équipements métropolitains (terminus et voies réservées). Exo assure aussi l'application, sur son territoire, des mesures d'atténuation approuvées par le MTQ et compensées par l'ARTM pour les coûts engagés. En 2020, la rémunération pour ces activités sera de 21,3 M$, en hausse de 0,1 M$ par rapport à 2019. Cette rémunération exclut pour l'instant toute contribution pour les coûts à être engagés par exo pour la bonification de service pendant la réalisation du REM.

Autres revenus d'exploitation

Exo peut offrir des services de nature administrative ou opérationnelle à d'autres OPTC et à l'ARTM, pour lesquels il reçoit une rémunération spécifique. Cette rémunération sera de l'ordre de 3,8 M$ en 2020, comparativement à 12,4 M$ en 2019. Cette variation est principalement expliquée par une compensation additionnelle non récurrente de 7,0 M$ en provenance de l'ARTM pour 2019.

Subventions gouvernementales, portion frais de financement

Exo a recours à des programmes de subvention des gouvernements provincial et fédéral, dont le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC), pour financer ses investissements à long terme en immobilisations. Ainsi, exo reçoit des paiements de transfert du gouvernement, dont le montant relatif aux intérêts et autres frais de financement s'élèvera à 39,4 M$ en 2020, en hausse de 0,2 M$ par rapport à ce qui avait été prévu au budget 2019.

Faits saillants – charges et éléments de conciliation à des fins fiscales

Charges d'exploitation d'exo

Services d'autobus, de train et de transport adapté

Les charges d'exploitation des services de transport en commun sont évaluées à 405,8 M$ pour 2020, par rapport à 404,6 M$ en 2019. Plusieurs facteurs expliquent cette hausse nette de 1,2 M$. Parmi les plus significatifs, notons le retrait d'activités sur la ligne exo6 Deux-Montagnes dès le début 2020. L'arrêt du service à la gare Du Ruisseau permet à exo de dégager des économies budgétaires sur ses frais directs d'exploitation. Cette réduction est compensée par des indexations, principalement dans les contrats majeurs d'exploitation. De plus, des coûts non récurrents sont prévus en 2020 aux plans de maintenance des équipements. Ces coûts additionnels ont été ajoutés au budget pour assurer des réfections sur la flotte de trains. Ces travaux permettront à l'organisation d'assurer la fiabilité de son matériel roulant pour les années à venir. Pour financer ces coûts non récurrents, exo prévoit affecter des surplus cumulés des années antérieures.

Réduction de dépenses demandée par l'ARTM

Exo présentait dans son budget 2019 une réduction des dépenses d'exploitation additionnelle de l'ordre de 13,0 M$ afin de respecter le cadre budgétaire 2019. Tel qu'entendu avec l'ARTM, cette réduction n'a pas été reconduite lors de la préparation du budget 2020.

Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains (PAFP)

Exo avait prévu en 2019 engager des dépenses de 10,8 M$ afin de remplir les engagements pris en matière de fiabilité et de ponctualité des trains de banlieue, inclus dans son plan d'action déposé au début de 2018. Pour 2020, un montant de 2,6 M$ sera nécessaire afin de compléter les réfections majeures de ponts ferroviaires débutées en 2018 sur la ligne Deux-Montagnes.

Financement des investissements

Exo prévoit engager des frais de financement de l'ordre de 53,2 M$ en 2020. À cela, s'ajoutera un montant prévu de 26,1 M$ en coût de capital sur le remboursement des dettes à long terme non subventionnées (24,5 M$ en 2019). Les explications concernant le financement des investissements au PDI se trouvent à la page 22.

Affectations

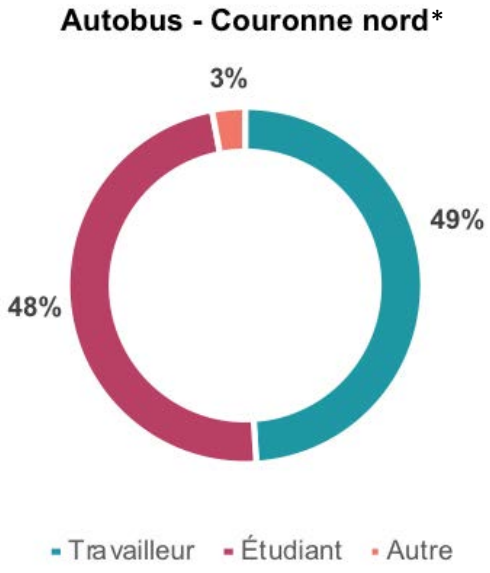
Tout comme en 2019, exo financera en 2020 à même ses surplus cumulés les engagements prévus au PAFP. De plus, exo affectera des montants de ses surplus pour réaliser des activités de nature non récurrente, dont des maintenances additionnelles prévues en 2020 sur sa flotte de trains de banlieue.

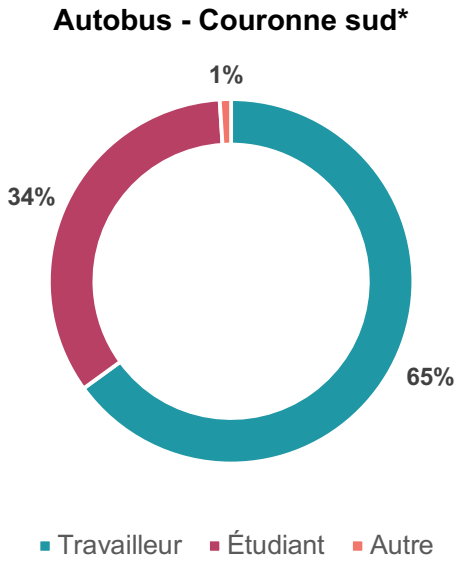


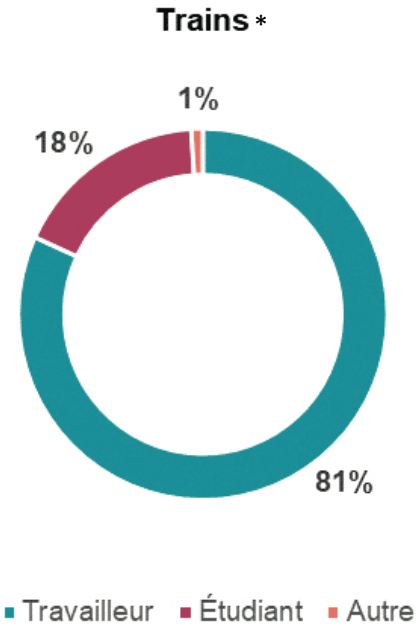

eko

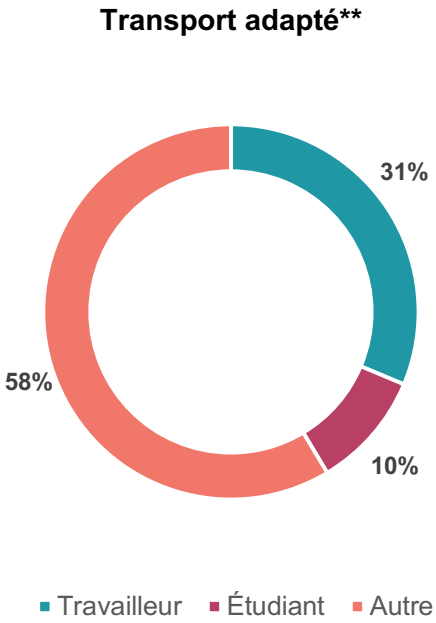
Données et projections

Notre clientèle en chiffres





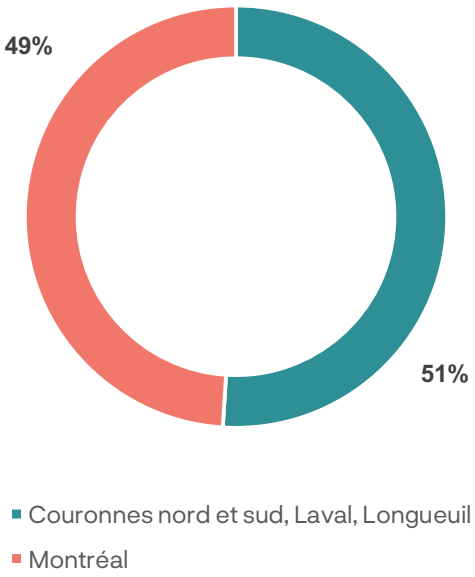




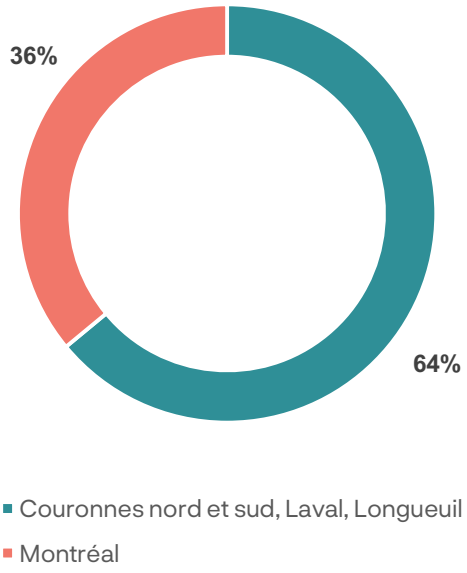
* Enquête à bord des autobus des secteurs et des trains, automne 2018
** Transport adapté : Il s'agit de la répartition des motifs des déplacements enregistrés en 2018

Démographie

En 2016, plus de la moitié de la population du territoire de la CMM résidait à l'extérieur de l'île de Montréal[1] :



D'ici 2031, 64 % de la croissance de cette même population proviendra de l'extérieur de l'île de Montréal[1] :



[1] Données liées au territoire d'exo provenant de l'Institut de la statistique du Québec



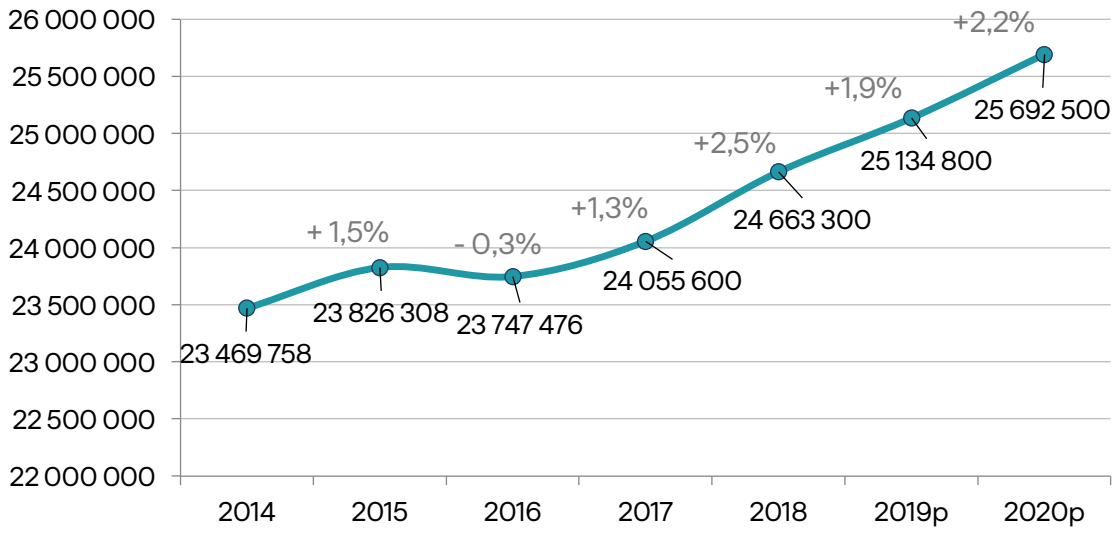
Évolution des achalandages

Globalement pour 2020, nous prévoyons des achalandages à la hausse pour tous nos modes de transport.

À noter que les prévisions pour 2019 et 2020 des 3 graphiques ci-après sont préliminaires.

Autobus

Depuis 2017, une croissance de l'achalandage est observée sur le réseau autobus et devrait se poursuivre en 2019 et 2020.

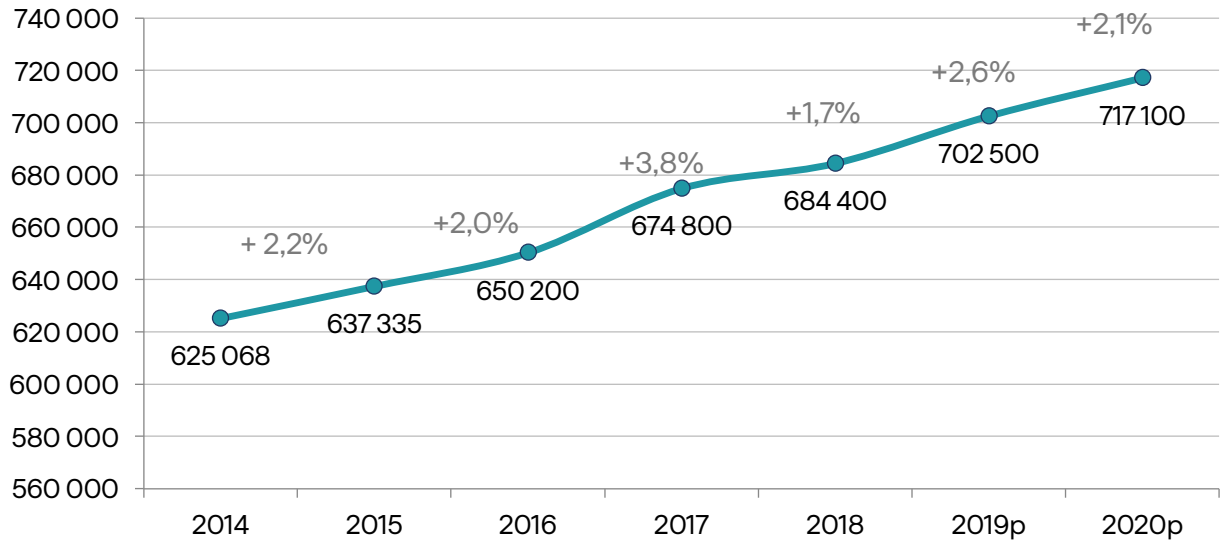


Source: Achalandage officiel, exo, 2019-2020 prévisions préliminaires



Transport adapté

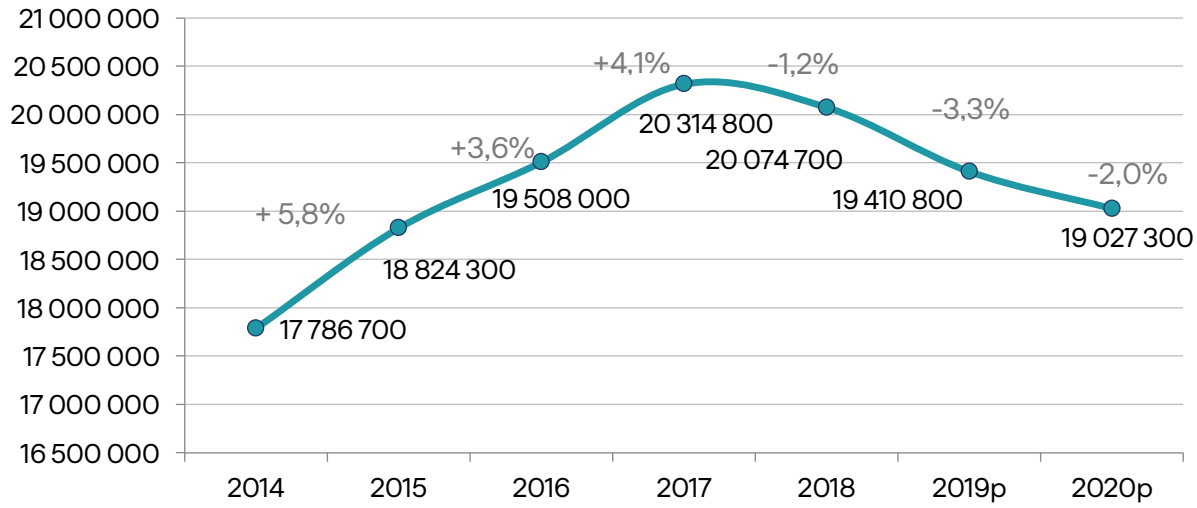
En constante évolution depuis plusieurs années, l'achalandage du transport adapté devrait continuer sur cette tendance.



Source: Nombre de déplacements réalisés, bd parcours,HOD exo; 2018 données préliminaires, 2019-2020, prévisions prélimnaires

Trains

Après plusieurs années de fortes croissances, nous prévoyons une diminution pour 2020 (-2,0 %) par rapport à notre projection de 2019. L'arrêt des services le week-end et le retrait de 4 départs en heure de pointe sur la ligne Deux-Montagnes (exo6) reliés aux travaux du REM expliquent en partie ce résultat.



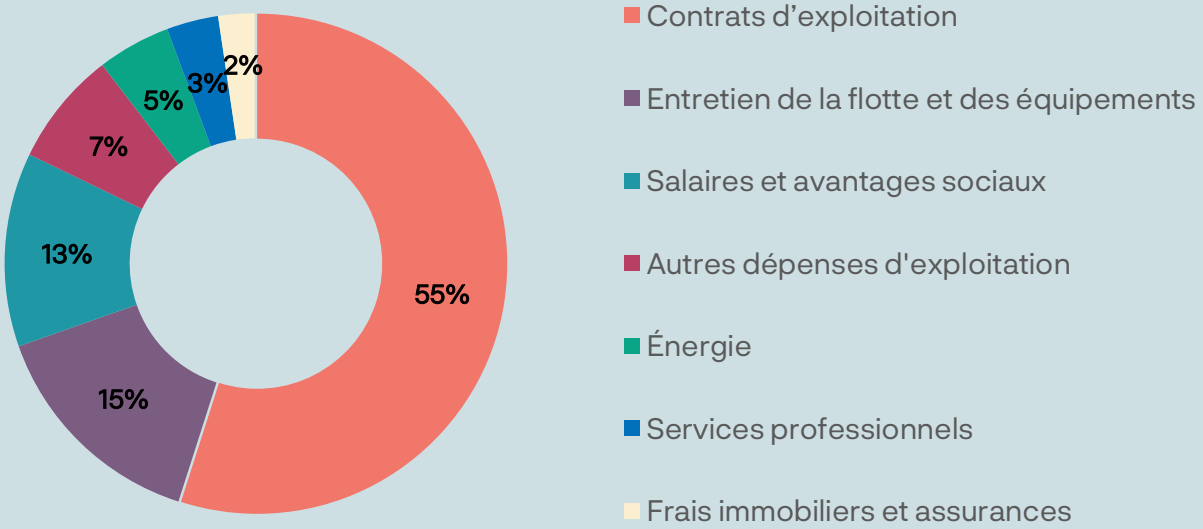
Source: comptage manuel, relevés exo


allo
exo

Charges d'exploitation par groupe nature

Groupes Natures (En millions de $)	B2019	B2020	B20 vs B19 $	B20 vs B19 %
Contrats d'exploitation	236,4	232,2	(4,2)	-2%
Entretien de la flotte et des équipements	63,2	71,3	8,1	13%
Salaires et avantages sociaux	53,3	56,2	2,9	6%
Autres dépenses d'exploitation	30,7	25,8	(4,9)	-16%
Energie	20,4	18,1	(2,3)	-11%
Services professionnels	16,3	17,1	0,8	5%
Frais immobiliers et assurances	10,1	10,2	0,1	1%
TOTAL – CHARGES D'EXPLOITATION D'EXO	**430,4**	**430,9**	**0,5**	**0 %**

Répartition des dépenses d'exploitation d'exo par groupe de nature de 430,4 M$ en 2019

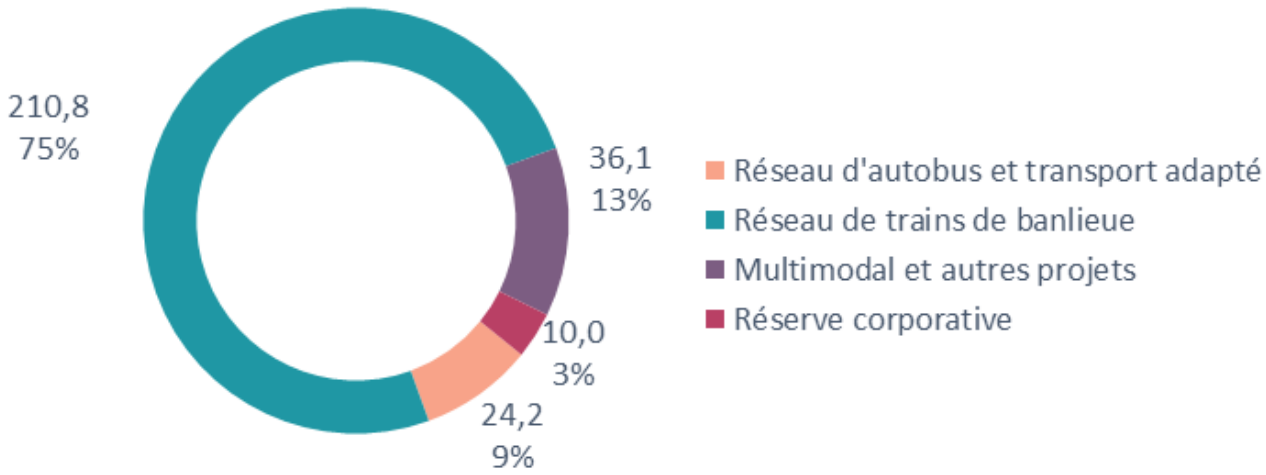




Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2020

Notre Programme d'immobilisations 2020-2029 prévoit des investissements décennaux de 1 599,5 M$. Pour l'année 2020, les investissements en immobilisations devraient se chiffrer à 281,1 M$. Par ailleurs, des investissements de 210,8 M$ sont prévus du côté du réseau de trains et de 24,2 M$ du côté du réseau d'autobus et du transport adapté pour l'année 2020. De plus, 36,1 M$ devraient être investis dans des projets multimodaux et autres projets. Et comme chaque année, nous prévoyons une réserve corporative de 10,0 M$.

Répartition des investissements 2020 (en millions de $)



Les actifs liés au réseau de trains étant beaucoup plus nombreux que ceux liés au réseau d'autobus, la proportion des investissements dans notre réseau de trains est beaucoup plus élevée. De fait, exo est propriétaire du matériel roulant, des centres d'entretien et de nombreuses infrastructures de son réseau de trains. Cependant, le parc de véhicules et les centres d'entretien de son réseau d'autobus ne lui appartiennent pas.

Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2020 prévoient un investissement de 6,6 M$ dans la refonte du terminus de Châteauguay, qui prévoit notamment l'ajout de quais d'autobus et d'un centre de services.

Les mesures préférentielles pour autobus (MPB) comptent pour 4,0 M$ pour l'exercice 2020. Ce programme vise l'amélioration de la performance de nos services d'autobus. Deux axes sont notamment ciblés : la route 116 entre McMasterville et Mont-Saint-Hilaire ainsi que la route 117 sur la couronne nord.

Principaux projets – réseau de trains

Une somme de 21,7 M$ sera allouée en 2020 pour terminer les travaux de construction du centre de maintenance Pointe-Saint-Charles, qui accueillera notre matériel roulant circulant sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Notons que ce projet amorcé en 2015 a dû être revu en raison de l'arrivée du REM.

Or, avec la fermeture du tunnel Mont-Royal en janvier 2020, nous prévoyons investir 25,5 M$ pour réaménager la ligne exo5 Mascouche et ainsi pouvoir en faire l'entretien au centre de maintenance Pointe-Saint-Charles.

Une enveloppe de 33,2 M$ est également prévue pour l'acquisition de nouvelles voitures et locomotives de trains pour l'exercice 2020.

Notons également qu'une somme de 46,5 M$ est réservée à la construction du lien piétonnier à la gare Vendôme. Ce projet réalisé par la STM sera terminé au début de 2020.

Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2020 prévoient des investissements 8,0 M$ dans le programme Chrono, qui regroupe toutes les initiatives entourant la gestion des opérations du transport collectif via le SAEIV.

Un montant de 7,1 M$ sera investi dans nos outils de gestion informatisés (gestion de l'actif informationnel BI, progiciel SAP, etc.).

Nous prévoyons aussi investir 5,1 M$ pour aménager des centres de services aux gares et terminus de Vaudreuil et Repentigny.

Service de la dette aux prévisions budgétaires 2020

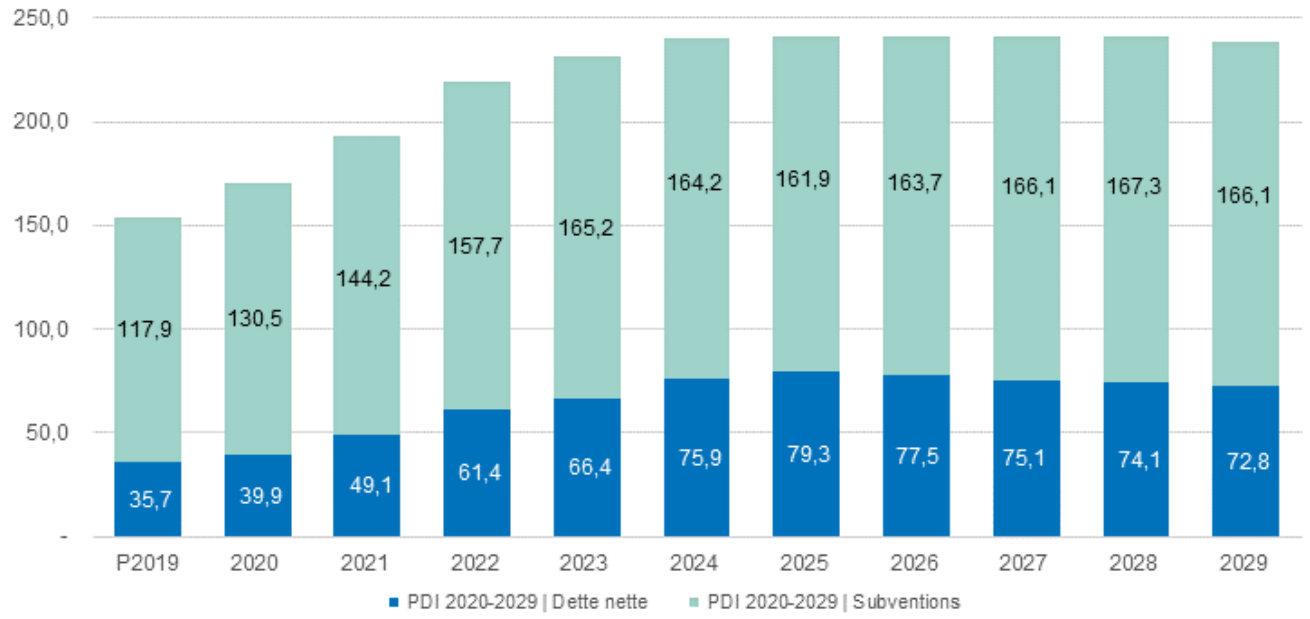
Selon les données prévisionnelles de 2019, le service de la dette net passera de 35,7 M$ en 2019 à 39,9 M$ en 2020. Il est calculé en soustrayant les subventions de 130,5 M$ au service de la dette de 170,4 M$. L'augmentation de 4,2 M$ du service de la dette net est attribuable aux investissements de 199,2 M$ projetés pour l'exercice 2019, à l'impact complet des emprunts faits en 2019 ainsi qu'au refinancement de plusieurs dettes.

Tel que spécifié à la page 11, le service de la dette net de 39,9 M$ est à la charge de l'ARTM.

Évolution du service de la dette net de 2020-2029

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années (1 599,5 M$) auront un impact grandissant sur le service de la dette net. Ainsi en 10 ans ce dernier passera de 35,7 M$ à 72,8 M$

Évolution du service de la dette PDI (en millions de $)



Définitions

Charge d'exploitation par nature

Contrats d'exploitation

Ensemble des coûts contractuels pour les services de trains de banlieue (conduite du matériel roulant, location des emprises ferroviaires), d'autobus et de transport adapté (contrats avec des transporteurs pour la fourniture et la conduite des autobus et taxis).

Contrats d'exploitation	Impartition
Opération, maintenance et propriété des autobus et véhicules de transport adapté	• Autobus Deux-Montagnes • Autobus Dufresne • Keolis Canada • Les Autobus Transcobec • Cie transport Maskoutaine inc • Le Groupe Transbus • Robert Paquette Autobus et Fils • Transdev Québec • Plusieurs sociétés de taxi
Opération et maintenance des trains	• Bombardier Transport

Entretien de la flotte et des équipements

Véhicules et équipements	Propriétaires
Trains	• exo
Infrastructures ferroviaires	• CN et CP, pour la majorité • REM • exo
Gares, terminus, immeubles	• exo, pour la majorité • ARTM (terminus métropolitains exploités par exo sur son territoire)

Ensemble des coûts d'entretien du matériel roulant et des installations ferroviaires et civiles des sites exploités par exo. Ces montants budgétaires incluent autant les coûts d'entretien préventif et d'entretien correctif que de déneigement et d'entretien paysager, en grande partie engagés contractuellement avant l'adoption du budget annuel. Ils comprennent aussi les coûts de maintenance d'actifs qui varient en fonction des besoins de l'organisation.

Salaires et avantages sociaux

Ensemble des salaires et avantages sociaux des employés d'exo, diminué de la rémunération des employés travaillant directement aux projets d'acquisition, de construction et de développement d'immobilisations d'exo. Selon les pratiques comptables d'exo, ces coûts s'ajoutent aux coûts d'acquisition et de développement des immobilisations d'exo.

Autres dépenses d'exploitation

Inclut notamment les frais de gardiennage des sites d'exo, les frais informatiques, les coûts liés à l'exploitation des points de vente et service, ainsi que les coûts de communication auprès de la clientèle et d'affaires publiques.

Énergie

Coût du carburant et de l'électricité pour le matériel roulant ferroviaire, ainsi que les coûts en électricité et en gaz naturel pour les sites exploités par exo.

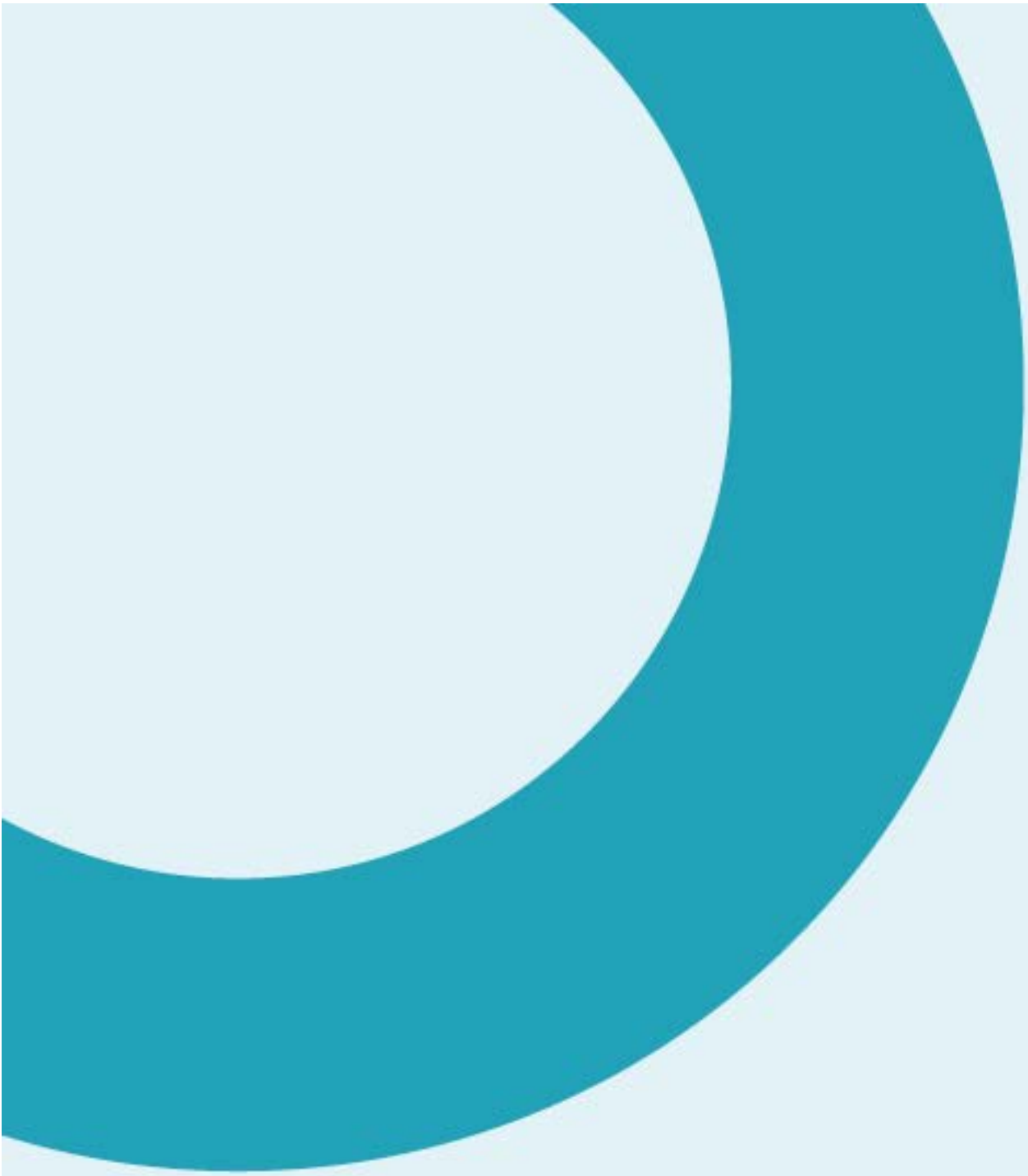
Services professionnels

Ressources externes auxquelles l'organisation fait appel pour obtenir des services de nature variée en lien avec la mission d'exo, notamment pour des services requérant une expertise particulière ou pour effectuer des sondages et enquêtes auprès de la clientèle.

Frais immobiliers et assurances

Regroupe principalement les coûts de location de terrains pour les sites exploités par exo, des locaux administratifs ainsi que les couvertures d'assurance pour les biens d'exo.





exo

700, rue de La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2