Budget 2021



exo


exo

S’adapter à la nouvelle réalité pour mieux préparer l’avenir

La pandémie de COVID-19 et la crise sanitaire qu’elle a engendrée en 2020 ont eu des impacts considérables sur nos vies et notre économie. Plusieurs secteurs ont été déstabilisés, dont celui du transport collectif. En effet, les baisses d’achalandage liées à la pandémie ont entraîné un manque à gagner considérable en revenus provenant des usagers.

Dès le début de la crise, exo a mis en place une série de mesures pour limiter ses dépenses : ajustement ciblé de l’offre de services, réduction du recours à des ressources externes, redéploiement de main-d’œuvre interne pour répondre aux besoins urgents, etc.

Le fait de s’être mis rapidement en mode préventif en réduisant les dépenses d’exploitation donne une marge de manœuvre pour les prochaines années. En effet, les mesures prises en 2020 ont généré des économies qui aideront exo à pallier les réductions de revenus anticipées pour les années 2021 et 2022.

Notons aussi que l’aide d’urgence de 1,2 G$, que le gouvernement du Québec a accordée en 2020 au secteur du transport collectif, aidera à traverser la crise et à poursuivre le développement de notre réseau.

Par ailleurs, la crise actuelle nous enseigne l’importance d’être agile. Exo a fait preuve d’agilité pour s’adapter au contexte actuel et entend poursuivre en ce sens pour tirer parti des opportunités qui se présenteront dans les prochaines années afin d’arrimer son offre de services aux besoins de la population.

Rappelons que de grands changements sont à venir en matière de transport collectif dans la région métropolitaine, notamment la mise en service du REM, la refonte du réseau d’exo et la refonte tarifaire de l’ARTM. Conjugués à une évolution probable des besoins au sortir de la pandémie, ces changements bouleverseront les habitudes des clients et exo est déjà à pied d’œuvre pour les aider à en profiter pleinement.

Le transport collectif se destine à un bel avenir : il deviendra incontournable. Et une fois passée la crise actuelle, il demeurera la pièce maîtresse de nos efforts collectifs pour désengorger le réseau routier et réduire nos émissions nationales de gaz à effet de serre.

Exo entend être un acteur de premier plan dans le déploiement de ce transport collectif du futur.



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

Table des matières

Section 1 Portrait d'exo 7

Être au rendez-vous de la nouvelle mobilité 9

Section 2 Contexte budgétaire : retour sur l'année 2020 13

Plan d'optimisation des ressources (2020-2021-2022) 14

Section 3 Prévisions budgétaires 2021 : faits saillants 17

Données et charges d'exploitation par groupe nature 21

Section 4 Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2021 23

Section 5 Définitions 25


Couronne
nord
Couronne
sud

Portrait d'exo

Exo exploite les services de transport collectif par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal, ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Son réseau se déploie sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dans quelques secteurs hors territoire.

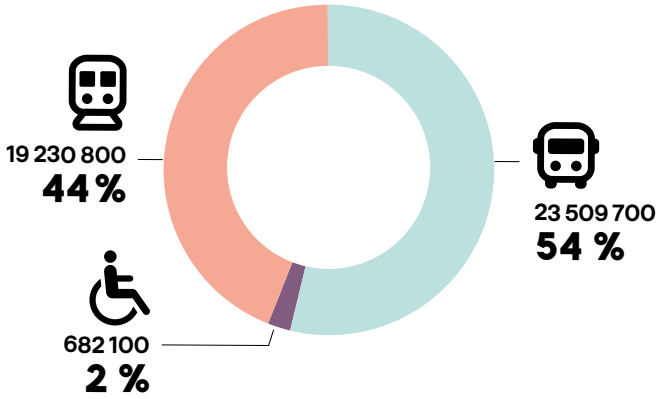
Réseau exo

- 5 lignes de train*
- 241 lignes d'autobus**
- 63 lignes de taxibus**
- Services de transport adapté

* Au 1er janvier 2021
** Selon horaire normal (hors pandémie)

Déplacements par service en 2019

Deuxième plus grand exploitant de transport collectif du Grand Montréal, exo a assuré près de 43,5 millions de déplacements en 2019.

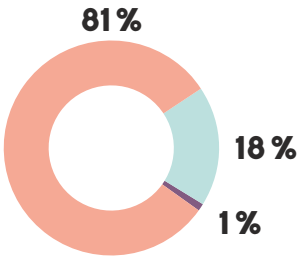




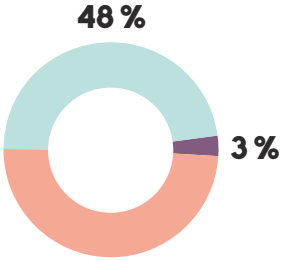
Profils clientèle



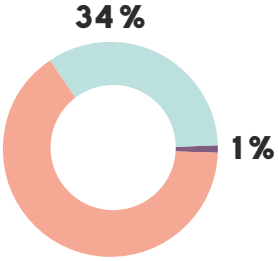
Trains



Autobus couronne nord



Autobus couronne sud



Légende: Travailleurs Étudiants Autres


374
allo exo

Être au rendez-vous de la nouvelle mobilité

Il y a un peu plus de trois ans, nos équipes ont commencé à bâtir un tout nouveau réseau de transport collectif à la suite du regroupement de 14 organismes distincts sous la bannière exo. Beaucoup de chemin a été parcouru depuis et ce n'est qu'un début. Car exo évoluera tout autant au cours des prochaines années.

Une offre de transport collectif en pleine mutation

Bien que l'année 2020 ait été difficile pour le transport collectif, un fait demeure : de grands changements s'annoncent en matière de mobilité dans la région métropolitaine de Montréal et nous devons être au rendez-vous.

L'offre de transport collectif va beaucoup évoluer à court et moyen terme sur le territoire que nous desservons, notamment en raison de la mise en service du REM, de la multiplication des grands projets de transport collectif et de la construction d'un réseau métropolitain de voies réservées.

Exo sera au cœur de ces grands changements. En effet, nous avons lancé une vaste refonte de notre réseau qui, à terme, permettra de mieux intégrer les services des anciens organismes régionaux qui ont été regroupés au sein d'exo.

Dès 2022, nos services d'autobus des secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon, dans la couronne sud, auront été complètement repensés : dessertes locales et est-ouest améliorées, arrimage des services avec ceux du REM sur son antenne Rive-Sud et meilleure connectivité avec notre ligne de train exo4 Candiac.

L'ensemble du réseau d'autobus d'exo sera revu au cours des prochaines années, nos équipes étant déjà en train de planifier le lancement du processus de refonte dans les secteurs La Presqu'Île et Laurentides.

Ces changements profiteront à nos clients et à l'ensemble des citoyens concernés. Bien entendu, il reste beaucoup de travail à faire pour planifier les nouveaux services et leur opérationnalisation, ainsi que pour accompagner nos clients afin qu'ils puissent tirer pleinement parti des avantages que leur offrira le nouveau réseau. Il faudra aussi les aider à comprendre la nouvelle tarification qui sera établie à la suite de la refonte tarifaire de l'ARTM.

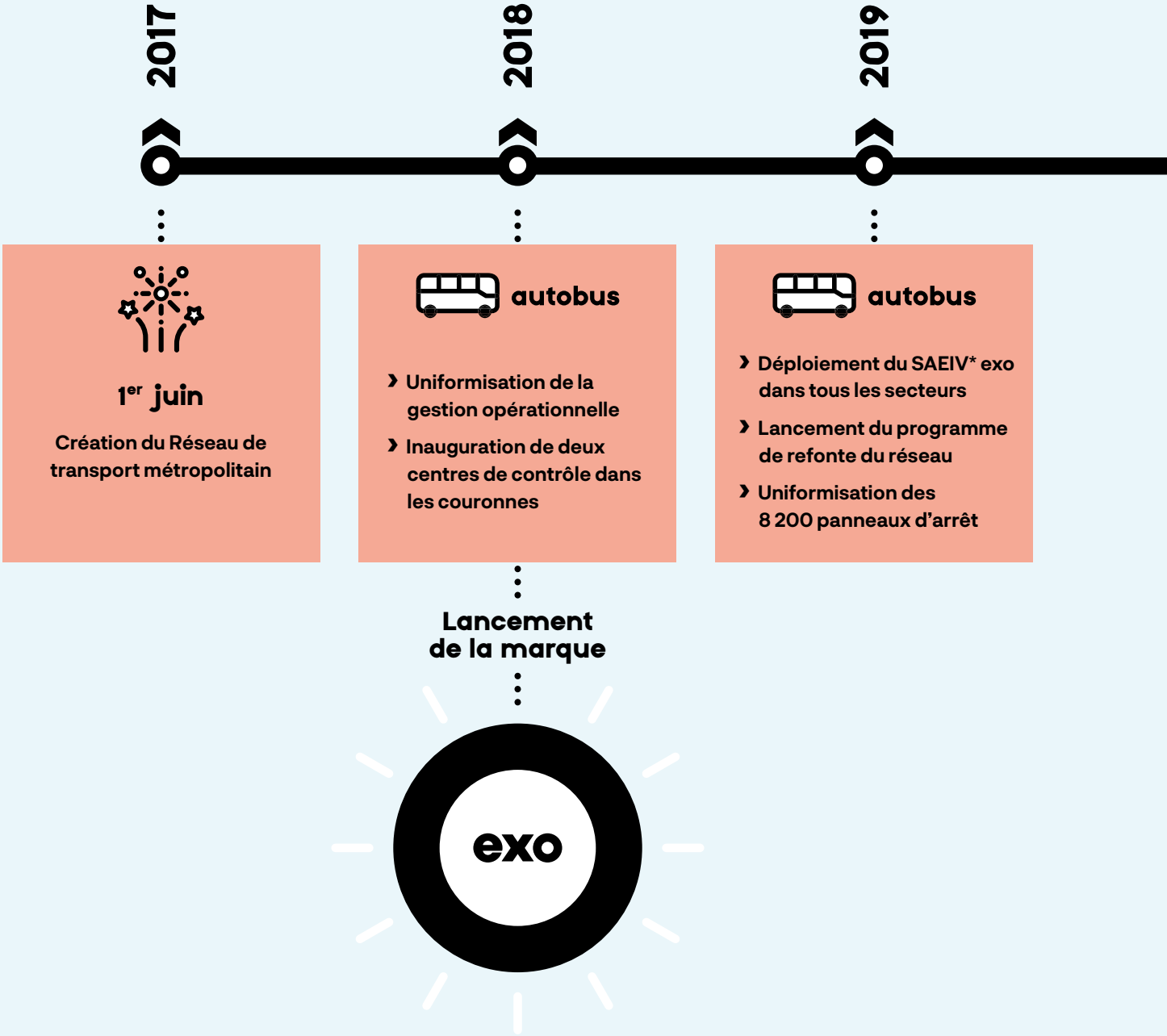
Des services arrimés aux besoins du client

Au-delà de la refonte du réseau, nous continuerons d'investir dans nos infrastructures et équipements, ainsi que dans le développement d'outils qui permettront d'optimiser l'expérience de nos clients dans toutes leurs interactions avec nous.

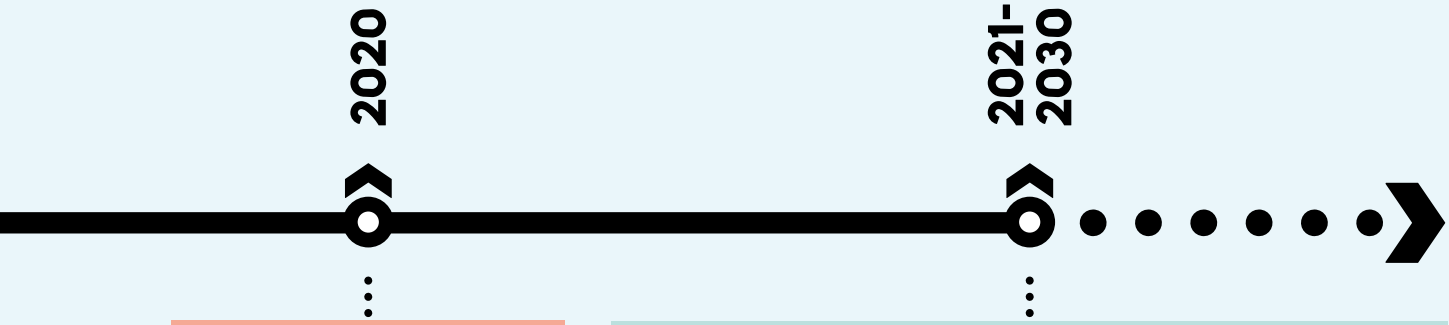
La transition vers notre nouveau modèle d'affaires autobus contribuera également à façonner le réseau exo de demain. En vertu de ce modèle, nous deviendrons progressivement propriétaires de notre parc et de nos centres de maintenance autobus. Nous ferons aussi l'acquisition de véhicules électriques, ce qui permettra de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, nous analyserons les nouvelles tendances en matière de mobilité afin de tirer parti des occasions qui se présenteront pour adapter notre offre aux besoins particuliers de notre territoire.

Nos clients exigent des services fiables, conviviaux et adaptés à leur mode de vie. Nos équipes sont en train de construire le réseau qui sera en mesure de leur offrir ces services.



* Système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs



train

- Inauguration du nouveau pôle de mobilité – gare Vaudreuil
- Inauguration de la nouvelle gare Mirabel

transport adapté

- Uniformisation et bonification des normes de service
- Déploiement d'un nouveau système de gestion des déplacements

service à la clientèle

- Harmonisation des heures d'ouverture de tous les sites
- Mise en service du guichet unique 1 833 allo exo

multimodal

- Refonte de l'ensemble du réseau
- Développement de nouveaux pôles de mobilité

autobus-taxibus-autres

- Nouveau modèle d'affaires – autobus
- Déploiement de voies réservées
- Développement de l'offre de transport à la demande

train

- Mise en service de nouvelles voitures
- Consolidation et amélioration de l'offre
- Mise à niveau ligne exo2 – accessibilité
- Mise à niveau lignes exo1 et exo4 – gares

expérience client

- Développement d'outils et de services numériques
- Simplification du parcours client



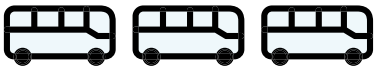
Contexte budgétaire
Retour sur l'année 2020

En réponse à la pandémie de COVID-19, le gouvernement du Québec déclarait, le 13 mars 2020, l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois. Une semaine plus tard, il ordonnait la fermeture des entreprises et des services non essentiels.

Ajustement proactif de l'offre

Devant la baisse prononcée de l'achalandage, exo a réagi rapidement en ajustant son offre de services. Dès le 23 mars, celle-ci a été réduite en tenant compte de l'achalandage observé et de la nécessité de maintenir un niveau de service adéquat et une distanciation physique sur le réseau. D'autres ajustements ont été effectués en juin, l'ensemble de ces mesures ayant généré d'importantes économies.

Rappelons que notre modèle d'affaires unique est fondé sur l'impartition des services de transport à des fournisseurs externes. Ce mode opérationnel nous confère une agilité supplémentaire pour réagir lors de circonstances exceptionnelles. Devant l'ampleur de la crise, nous avons sollicité la collaboration de nos fournisseurs afin de réduire notre offre de manière ciblée.



Autobus

- Offre de services ajustée en mars à un peu moins de 70 % du niveau planifié



Trains

- Retrait de six (6) rames en mars (21 départs quotidiens en moins par rapport à l'horaire régulier)
- Retrait d'une (1) rame supplémentaire en mai sur la ligne Deux-Montagnes (en raison de la fermeture du tunnel Mont-Royal)
- Retrait de quatre (4) rames supplémentaires en juin (28 départs quotidiens en moins par rapport à l'horaire régulier)

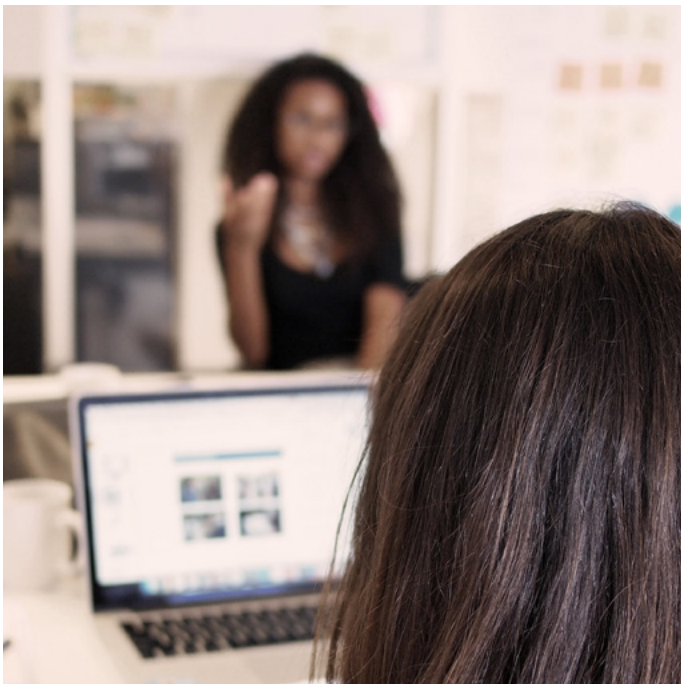
Autres initiatives

Exo a également pris des mesures pour limiter ses coûts en main-d'œuvre et ressources externes :

- Limitation des embauches
- Réduction du personnel occasionnel
- Limitation du temps supplémentaire
- Offre de congés sans solde
- Mise en place d'un programme de mobilité interne pour répondre aux besoins urgents de l'organisation

Plan d'optimisation des ressources (2020-2021-2022)

Pour faire suite aux orientations de l'ARTM en matière de rémunération pour la période 2020-2021-2022, nous avons élaboré un Plan d'optimisation des ressources qui respecte les exigences du *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes* du gouvernement du Québec. Le Plan d'optimisation des ressources d'exo pour ces trois années a été approuvé par le comité d'audit et le conseil d'administration d'exo.



Notre Plan d'optimisation des ressources prévoit des ajustements de l'offre de services et autres mesures pour la période 2020-2021-2022 qui tiennent compte de la nécessité de maintenir un niveau de services répondant aux besoins de la population dans le contexte de la COVID-19 :

- Ajustement de l'offre de services train et autobus par rapport au niveau de l'horaire prépandémie de l'hiver 2020 :
  - 90 % pour la rentrée 2020 et l'année 2021
  - 95 % pour l'année 2022
- Réduction des dépenses de fonctionnement
- Report d'un certain nombre de projets
- Absorption de la croissance des dépenses liées à l'inflation
- Utilisation des excédents cumulés pour absorber les coûts supplémentaires associés à l'augmentation du service de dette nette sur les investissements et au financement à long terme des coûts du Plan de maintien des actifs – matériel roulant

Mentionnons qu'exo a été le premier exploitant de transport collectif de la région métropolitaine à relancer la perception sur l'ensemble de son réseau, et ce, dès le 1er juillet. La perception avait été interrompue au début de la crise afin d'assurer la sécurité des chauffeurs.

Coûts additionnels attribuables à la COVID-19

Dès le début de la pandémie, exo a mis en place des mesures sanitaires pour assurer la sécurité de ses clients et employés, de même que celle des chauffeurs de ses fournisseurs de services d'autobus dans le contexte de la COVID-19 :

- Installation de parois protectrices en plexiglas pour protéger les chauffeurs
- Achat de matériel de protection pour le personnel de première ligne
- Achat de désinfectant
- Installation de distributeurs de désinfectant
- Augmentation de la fréquence de désinfection des véhicules et des infrastructures clientèle
- Signalisation adaptée au contexte
- Campagne de sensibilisation auprès de la clientèle

Exo dépensera près de 8,9 M$ en 2021 afin de poursuivre ses activités de désinfection et nettoyage, et pour acheter de l'équipement de protection. Exo sera compensé pour ces coûts par l'entremise du *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes.*

Impacts financiers de la fermeture de la ligne Deux-Montagnes

La fermeture de la ligne de train exo6 Deux-Montagnes a été programmée en deux étapes :

11 mai 2020

Fermeture du tunnel Mont-Royal. Remplacement de la ligne exo6 d'exo par la navette ferroviaire temporaire Deux-Montagnes / Bois-Franc.

› Réduction annuelle des coûts d'exploitation :
- 9,6 M$ (déjà prévue au budget 2020)

31 décembre 2020

Fermeture complète de la ligne. Fin du service de navette ferroviaire Deux-Montagnes / Bois-Franc.

› Réduction annuelle des coûts d'exploitation : - 25,1 M$

Ainsi, la réduction totale des coûts d'exploitation attribuables à la fermeture de la ligne exo6 Deux-Montagnes se chiffre environ à 34,7 M$ annuellement à compter de 2021. Ces réductions sont notamment liées aux aspects suivants :

› Entretien des voies ferrées et caténaires
› Sous-traitance du service de conduite
› Entretien du matériel roulant
› Entretien des infrastructures civiles

La fermeture de la ligne exo6 Deux-Montagnes au profit du REM engendre des impacts récurrents pour exo. En effet, cette ligne représentait 38 % de l'achalandage du réseau de trains en 2017, soit avant le début des travaux du REM, et 32 % en 2019. Conséquemment, sa fermeture entraîne une réduction significative des revenus usagers et des subventions à l'exploitation pour l'ARTM.

De plus, l'arrêt de nos services sur cet axe occasionne des coûts additionnels, notamment ceux qui sont liés à la démobilisation et au déménagement des actifs, ainsi qu'à la résiliation de contrats.





Faits saillants

Prévisions budgétaires 2021

(en millions de $)	B2020	B2021	B21 vs B20 $
› REVENUS			
ARTM - Rémunération	457,4	438,6	(18,8)
- Entente concernant les services de transport collectif	*436,0*	*399,8*	*(36,2)*
- Compensation des coûts COVID-19 admissibles	-	*8,9*	*8,9*
- Délégation et autres services pour l'ARTM	*21,4*	*29,9*	*8,5*
Autres revenus d'exploitation	7,8	7,7	(0,1)
Subventions gouvernementales, portion frais de financement	39,3	34,2	(5,1)
Total REVENUS	**504,5**	**480,5**	**(24,0)**
› CHARGES			
Charges d'exploitation d'exo	433,6	421,0	(12,6)
- Entente concernant les services de transport collectif	*400,1*	*365,3*	*(34,8)*
- Coûts COVID-19 admissibles	-	*8,9*	*8,9*
- Délégation et autres services pour l'ARTM	*21,4*	*29,9*	*8,5*
- Services administratifs pour ARTM	*3,8*	*4,3*	*0,5*
- Autres charges d'exploitation financées par excédents	*5,7*	*12,6*	*6,9*
- Plan d'action : fiabilité et ponctualité des trains (PAFP)	*2,6*	-	*(2,6)*
Frais de financement	53,1	49,2	(3,9)
Amortissement	87,9	94,1	6,2
Total CHARGES	**574,6**	**564,3**	**(10,3)**
› CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
(Moins) : Amortissement	(87,9)	(94,1)	(6,2)
Plus : Coût en capital sur le financement	26,1	25,9	(0,2)
(Moins) : Utilisation d'excédents non affectés	(8,3)	(6,1)	2,2
(Moins) : Utilisation d'excédents affectés	-	(9,5)	(9,5)
Total CONCILIATION À DES FINS FISCALES	**(70,1)**	**(83,8)**	**(13,7)**
	504,5	**480,5**	**(24,0)**
Conciliation budgétaire	-	-	-

Exo présente une prévision budgétaire 2021 équilibrée grâce à l'utilisation des excédents cumulés affectés à ses activités de nature non récurrente et conformément à sa Politique de gestion des excédents de fonctionnement.

Les dépenses pour 2021 sont ainsi évaluées à 480,5 M$ (504,5 M$ en 2020), en diminution de 24,0 M$, dont 421,0 M$ pour les charges d'exploitation (433,6 M$ en 2020). Les variations significatives des charges d'exploitation par nature comptable sont présentées à la page 21.

Ces dépenses sont compensées par des revenus équivalents de 480,5 M$ (504,5 M$ en 2020). Ce montant inclut entre autres une rémunération de l'ARTM de 438,6 M$, dont 399,8 M$ pour l'exploitation des services de transport en commun et pour couvrir le service de dette nette d'exo (436,0 M$ en 2020), 8,9 M$ en compensation des coûts admissibles pour contrer la propagation de la COVID-19 et 29,9 M$ pour la gestion déléguée (21,4 M$ en 2020).

Revenus

ARTM – Rémunération

Exo est rémunéré par l'ARTM pour les services d'autobus rendus 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'investissement incluses 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 réels.

Compensation des coûts COVID-19 admissibles

Une rémunération additionnelle en provenance de l'ARTM a été ajoutée en 2021 en lien avec les coûts admissibles liés à la COVID-19. En effet, le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes prévoit, selon certains critères, la compensation de coûts engagés par les OPTC pour prévenir la propagation de la COVID-19. Exo prévoit engager près de 8,9 M$ de ces coûts en 2021, principalement pour la désinfection et le nettoyage des actifs utilisés par sa clientèle.

Entente concernant les services de transport collectif

Les revenus en provenance de l'ARTM pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté seront de 399,8 M$ pour 2021, en diminution de 36,2 M$ par rapport à 2020. Cette diminution est expliquée en majeure partie par un ajustement à la baisse à la suite de la fermeture complète de la ligne de train Deux-Montagnes (-25,1 M$) et par l'application de la cible de réduction demandée par l'ARTM dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Cette rémunération prévoit aussi le financement de la portion non subventionnée des dépenses d'investissement d'exo pour 37,9 M$. 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.

Délégation et autres pour l'ARTM

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 2021, la rémunération prévue pour ces activités sera de 29,9 M$, en hausse de 8,5 M$ par rapport à 2020. Cette variation à la hausse de la rémunération est principalement expliquée par le financement des services additionnels offerts par exo à titre de mesures d'atténuation en raison des travaux du REM sur la couronne nord de Montréal. En effet, exo a mis en place une série de navettes en 2020 afin de pallier la fermeture du tunnel Mont-Royal. Ces mesures se poursuivront en 2021 dans un contexte de fermeture complète de la ligne de train Deux-Montagnes.

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 4,3 M$ en 2021, comparativement à 3,8 M$ en 2020.

D'autres revenus de nature commerciale sont générés par exo, dont de l'affichage publicitaire et des revenus locatifs. Exo prévoit des revenus de 3,4 M$ en 2021 pour ces activités (4,0 M$ en 2020).

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 34,2 M$ en 2021 (39,3 M$ en 2020), en diminution de 5,1 M$ par rapport à ce qui avait été prévu au budget 2020. Cette variation est principalement expliquée par une révision à la baisse de certaines hypothèses d'investissement et de subvention.

Charges et éléments de conciliation à des fins fiscales

Charges d'exploitation d'exo

Entente concernant les services de transport collectif

Les charges d'exploitation liées à l'entente concernant les services de transport collectif sont évaluées à 365,3 M$ pour 2021, par rapport à 400,1 M$ en 2020. Plusieurs facteurs expliquent cette diminution nette de 34,8 M$. Tout d'abord, tel que mentionné plus haut, exo réduira ses coûts d'exploitation de 25,1 M$ en raison de la fin des opérations sur la ligne de train Deux-Montagnes. De ces coûts, notons ceux pour l'entretien des actifs résiduels de la ligne à la suite de la fermeture du tunnel Mont-Royal, ainsi que pour la conduite et l'entretien du matériel roulant. Par ailleurs, afin d'absorber l'augmentation des coûts de système de 15,4 M$ ainsi que l'impact de la réduction de rémunération demandée par l'ARTM, exo matérialisera plus de 10,0 M$ d'économies budgétaires sur ses activités de fonctionnement. Finalement, l'ajustement de l'offre de services à une moyenne de 90 % du niveau prépandémie de l'hiver 2020 permettra de générer des économies non récurrentes additionnelles d'environ 15,0 M$ en 2021.

Autres charges d'exploitation financées par excédents affectés et non affectés

Conformément à sa Politique de gestion des excédents de fonctionnement, exo peut financer certains coûts de nature non récurrente par ses excédents de fonctionnement. En 2021, les charges totales financées ainsi s'élèveront à 12,6 M$, en hausse de 6,9 M$ par rapport à 2020. Exo poursuivra ainsi ses activités de maintien sur son parc de matériel roulant selon son Plan de maintien des actifs (PMA). En effet, des maintenances majeures de nature non capitalisable sont nécessaires au courant du cycle de vie des équipements, occasionnant des coûts importants pour exo. Un montant de 6,5 M$ sera réservé en 2021, comparativement à 4,8 M$ en 2020, en hausse de 1,7 M$. De plus, exo a ajouté à ses prévisions budgétaires 2021 un montant de charges prévues de 5,4 M$ en lien avec des coûts qu'exo doit assumer en raison de la fermeture de la ligne de train Deux-Montagnes. Ces coûts sont principalement liés à la démobilisation des actifs de la ligne et ne sont actuellement pas couverts par la rémunération de l'ARTM ni par un programme de subvention.

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

Exo avait prévu en 2020 engager des dépenses de 2,6 M$ afin de remplir ses engagements pris en matière de fiabilité et de ponctualité des trains de banlieue, inclus dans son plan d'action déposé au début de 2018. Aucun montant n'est prévu pour 2021 en lien avec le PAFP.

Financement des investissements

Exo prévoit engager des frais de financement de l'ordre de 49,2 M$ en 2021 (53,1 M$ en 2020). À ces frais s'ajoutera un montant prévu de 25,9 M$ en coût de capital sur le remboursement des dettes à long terme non subventionnées (26,1 M$ en 2020).

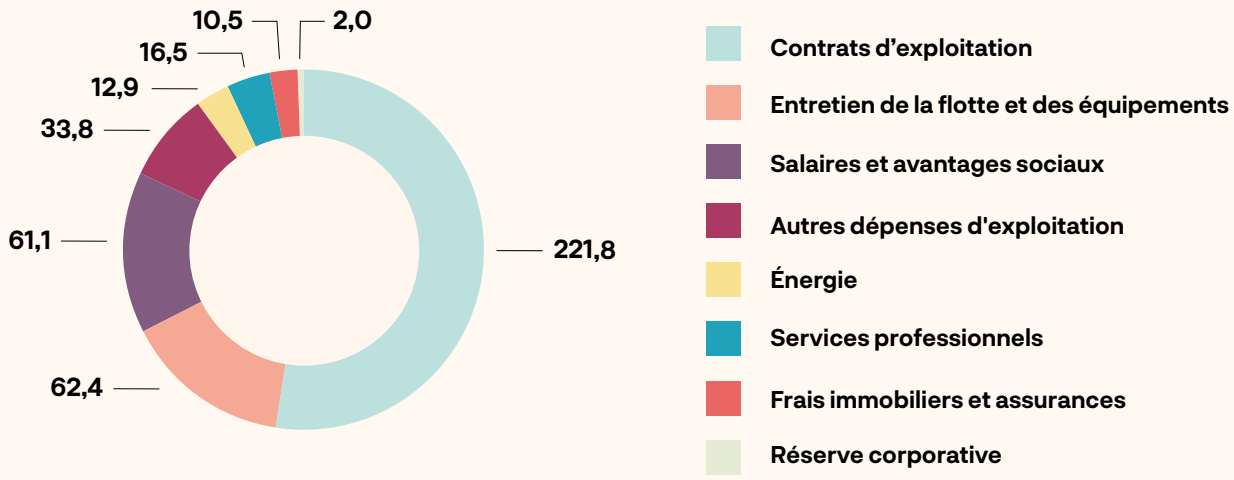




Données et charges d'exploitation par nature

En millions de $	B2020	B2021	B21 vs B20 $	B21 vs B20 %
› CHARGES				
Contrats d'exploitation	232,2	221,8	(10,4)	-4,5 %
Entretien de la flotte et des équipements	71,3	62,4	(8,9)	-12,5 %
Salaires et avantages sociaux	56,2	61,1	4,9	8,7 %
Autres dépenses d'exploitation	28,5	33,8	5,3	18,6 %
Énergie	18,1	12,9	(5,2)	-28,7 %
Services professionnels	17,1	16,5	(0,6)	-3,5 %
Frais immobiliers et assurances	10,2	10,5	0,3	2,9 %
Réserve corporative	-	2,0	2,0	
Charges d'exploitation d'exo	**433,6**	**421,0**	**(12,6)**	**-2,9 %**

Répartition des charges d'exploitation d'exo par nature pour 2021



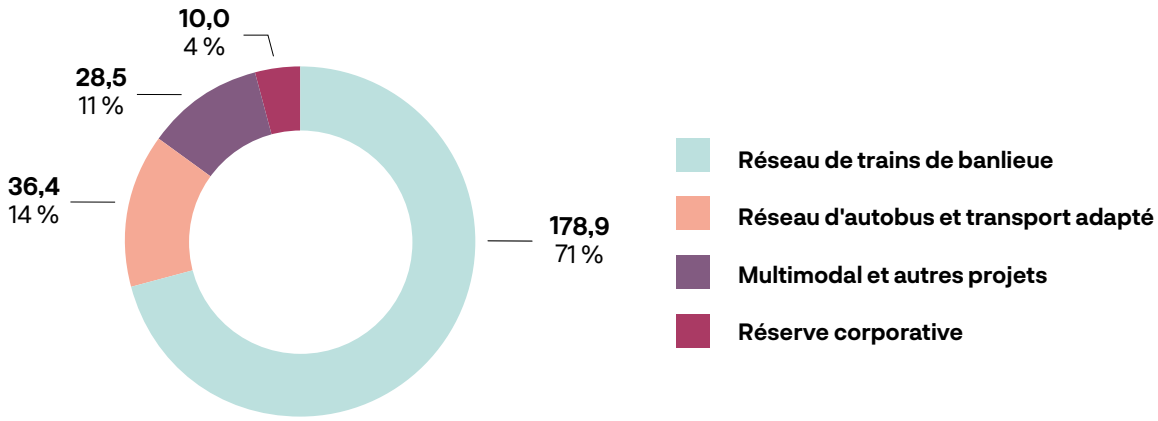


Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2021

Notre Programme d'immobilisations 2021-2030 (PDI) prévoit des investissements décennaux de 1 845,4 M$. Pour l'année 2021, les investissements en immobilisations devraient se chiffrer à 253,8 M$.

Des investissements de 178,9 M$ sont prévus du côté du réseau de trains et de 36,4 M$ du côté du réseau d'autobus et du transport adapté pour l'année 2021. De plus, 28,5 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 2021 (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. Par ailleurs, la phase 1 du Programme – modèle d'affaires autobus est intégrée au nouveau PDI 2021-2030.



Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2021-2030 comprennent un investissement de 330,8 M$, dont 7,6 M$ en 2021 pour la phase 1 du Programme – modèle d'affaires autobus. Cette phase prévoit l'acquisition de 160 autobus électriques, la construction de 2 garages adaptés ainsi que l'achat des terrains pouvant les accueillir.

Le projet de refonte du terminus Châteauguay consiste notamment à ajouter des quais d'autobus et à construire un centre de services.

Les mesures préférentielles pour autobus (MPB) comptent pour 5,4 M$ pour l'exercice 2021. 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

La réception des nouvelles voitures de trains sera importante en 2021; un montant de 52,1 M$ leur est réservé.

L'appel d'offres pour le projet d'acquisition de 10 nouvelles locomotives devrait être complété en 2021, une somme de 11,8 M$ étant prévue en 2021 pour ces immobilisations.

Le prolongement du tunnel piétonnier de la gare Montréal-Ouest sera aussi prioritaire en 2021 pour améliorer la sécurité et l'accès à la gare. Un montant de 9,0 M$ est prévu pour cette année.

Notons également qu'une somme de 47,3 M$ est réservée pour la construction du lien piétonnier à la gare Vendôme. Ce projet réalisé par la STM a connu quelques retards et sera terminé au début de 2021.

Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2021 prévoient plusieurs projets de nature TI/STI pour un investissement de 18,9 M$. En particulier, nous parlons du programme Chrono, de l'évolution du progiciel SAP, de l'évolution de l'entrepôt de données BI et d'une nouvelle plateforme Web.

Nous prévoyons aussi aménager pour 3,4 M$ un centre de services à Repentigny.

Service de la dette aux prévisions budgétaires 2021

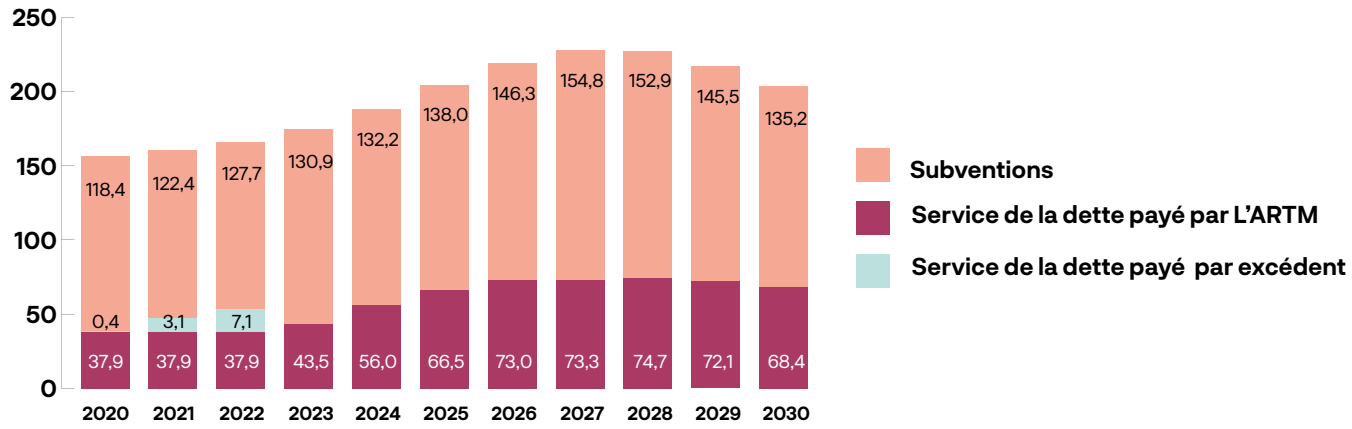
Le service de la dette nette sera de 41,0 M$ en 2021. Il est calculé en soustrayant les subventions de 122,4 M$ au service de la dette de 163,4 M$. Un montant de 3,1 M$ sera financé à même les excédents affectés d'exo pour s'ajuster à la contribution maximale fixée par l'ARTM.

Le service de la dette nette de 37,9 M$ est à la charge de l'ARTM.

Évolution du service de la dette nette de 2021-2030

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années (1 845,4 M$) auront un impact grandissant sur le service de la dette nette. Ainsi, en 10 ans, ce dernier passera de 41,0 M$ à 68,4 M$.

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



Définitions

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 Cie transport Maskoutaine inc Groupe La Québécoise inc. Lanau Bus S.E.C. Le Groupe Transbus Les Autobus Transcobec 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

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.

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)



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.

Réserve corporative

Cette réserve permet d'augmenter notre agilité opérationnelle advenant des imprévus en courant d'exercice.



exo

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

exo.quebec