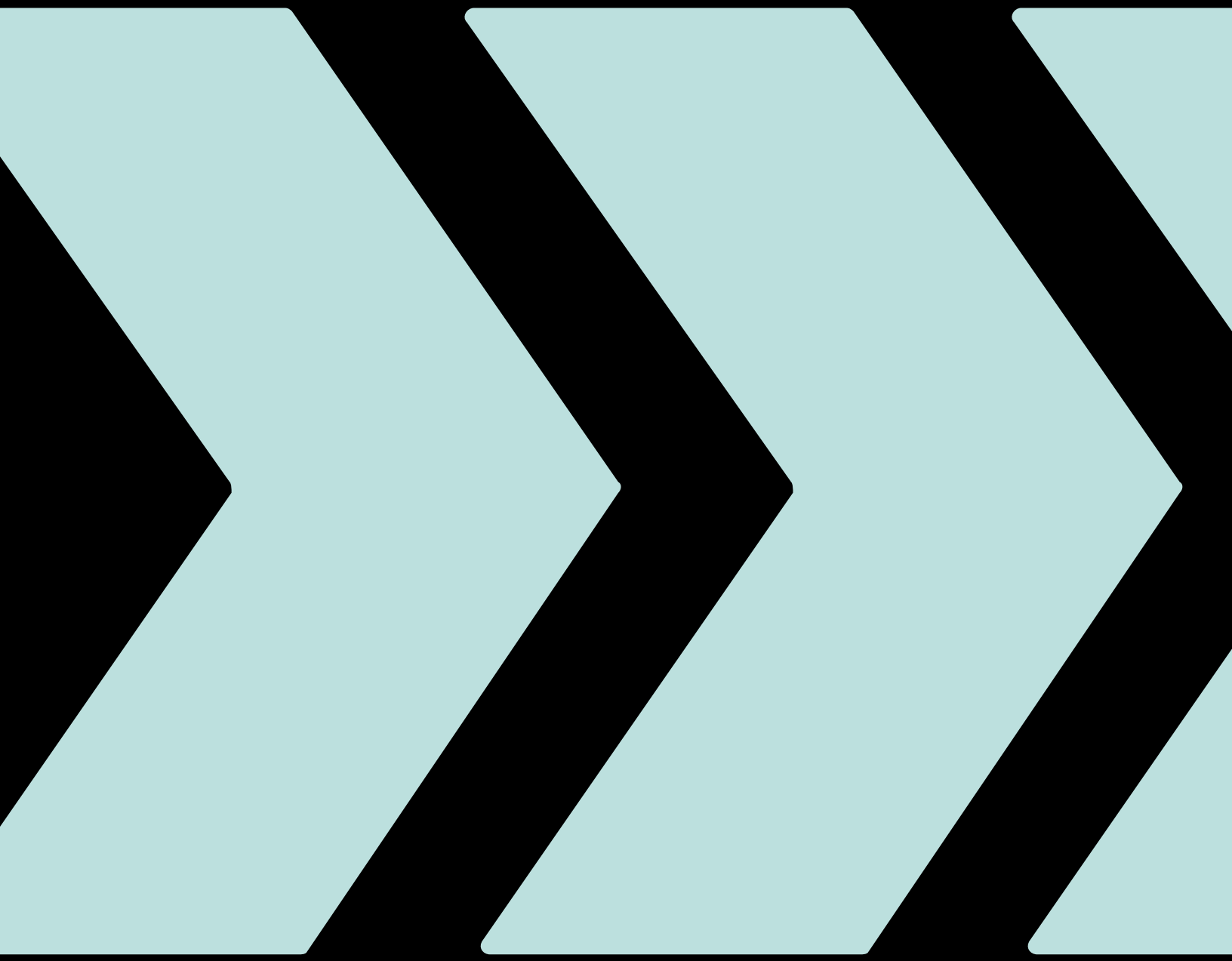
Budget 2022



exo



Planifier l'avenir dès maintenant

Plus de 18 mois après le début de la pire crise qu'ait connu le secteur du transport collectif, une embellie semble pointer à l'horizon. La vie reprend peu à peu son cours sur fond de réouverture de nombreux secteurs de notre économie et de retour des élèves sur les bancs d'école. Ce faisant, notre achalandage remonte.

Cette tendance à la hausse se poursuivra-t-elle ? Il est encore trop tôt pour le dire. Mais il faut s'y préparer dans une vision à long terme tout en continuant à s'adapter aux circonstances actuelles.

Exo agit en permanence sur ces deux fronts dans le meilleur intérêt de ses clients et des contribuables. Tout en ajustant son offre de service de manière prudente et responsable, le réseau suit de près l'évolution de la situation sanitaire et de l'achalandage afin d'être en mesure de mieux anticiper les besoins des usagers. Les clients reviennent progressivement dans les services de transport collectif avec des habitudes de déplacement différentes de l'avant pandémie, nous devons donc être prêts à s'y adapter.

En parallèle, une équipe dédiée se concentre sur la refonte du réseau d'autobus, un projet d'envergure qui consiste d'une part à s'arrimer avec l'arrivée du REM, en plus de bonifier et d'intégrer les services des couronnes afin d'améliorer les dessertes locales et intrarégionales. Lancée en 2019, cette refonte est un élément clé de la consolidation, de la performance et de l'attractivité future du réseau.

En plus du démarrage de l'ambitieux programme d'électrification du parc d'autobus d'exo qui va se déployer progressivement au cours des prochaines années, d'autres experts travaillent sur l'élaboration et la mise en place de solutions de mobilité mieux adaptées au territoire d'exo. Ce dernier étant plus étendu et moins densément peuplé que l'île de Montréal, les services d'autobus à heures fixes ne constituent pas toujours la solution la mieux adaptée, d'où la nécessité de repenser la façon de desservir certaines zones, notamment par des services à la demande. Exo a justement mis un service du genre à l'essai dans le cadre d'un projet pilote dans le secteur Beloeil-McMasterville.

Ce ne sont là que des exemples de l'immense travail qui est accompli au quotidien chez exo pour planifier l'avenir. Nos équipes font bien plus que gérer une situation inédite. Elles s'ajustent en continu aux conditions externes tout en continuant à bâtir le réseau de transport collectif dont les couronnes de Montréal et l'ensemble de la région métropolitaine auront besoin, au sortir de la crise, pour limiter la congestion routière et lutter contre les changements climatiques. Car il y aura un après pandémie. Et exo sera au rendez-vous.



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
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAUTC	Programme d'aide d'urgence au transport collectif
PDI	Programme des immobilisations
REM	Réseau express métropolitain

Table des matières

Section 1 Portrait d'exo 7

Évolution de l'achalandage 9

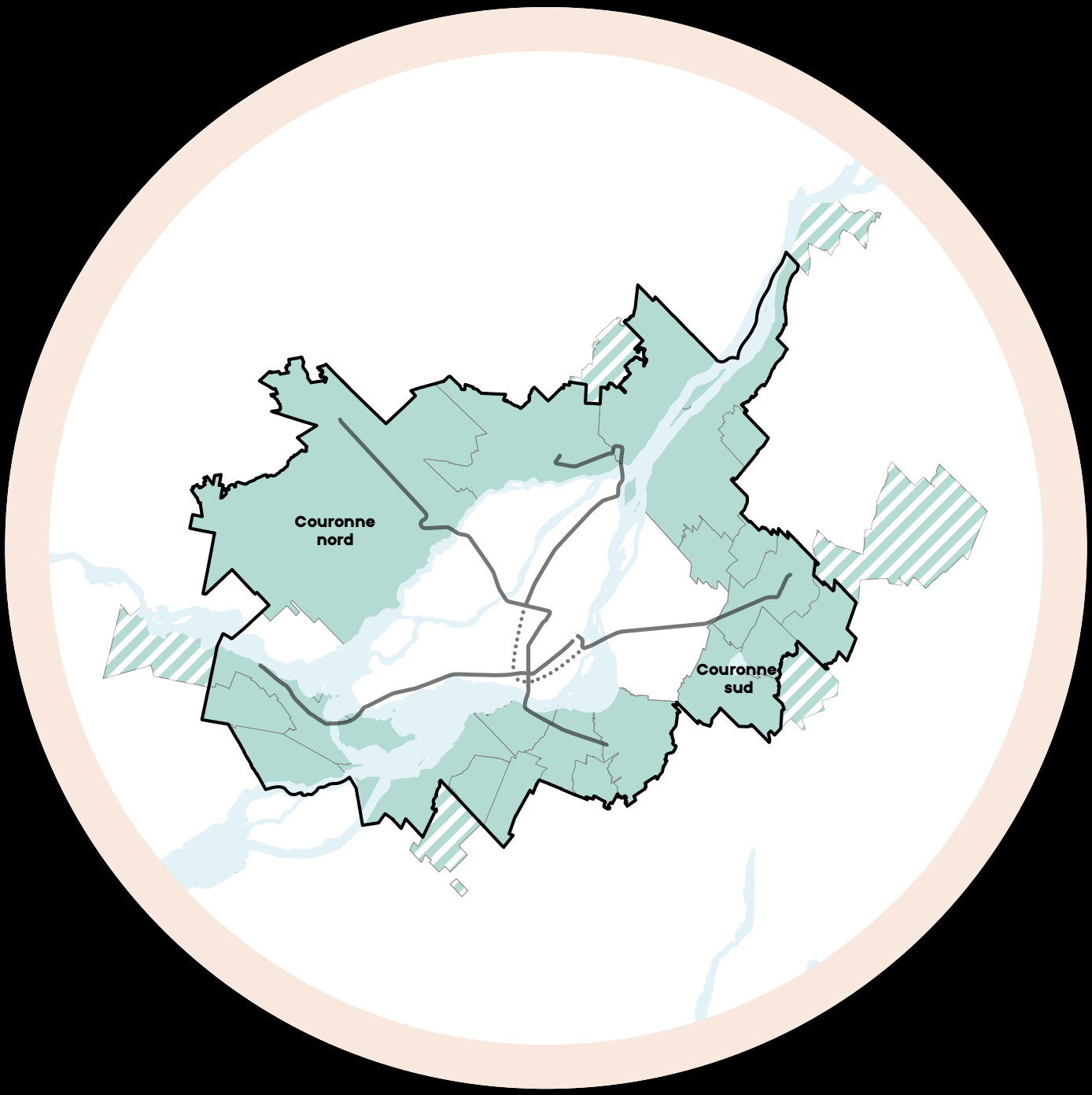
Perspectives 2022 10

Section 2 Prévisions budgétaires 2022 : faits saillants 13

Données et charges d'exploitation par groupe nature 17

Section 3 Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2022..... 19

Section 4 Définitions 21


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.

Trains*

- 5 lignes de train
- 52 gares
- 206 voitures
- 41 locomotives
- 225,7 km de voies ferrées
  - CP : 96,3 km
  - CN : 86 km
  - exo : 42 km
  - CDPQ : 1,4 km



* Au 31 décembre 2020



Autobus et taxibus

242 lignes d'autobus

- Couronne nord : 87
- Couronne sud : 155

61 lignes de taxibus

- Couronne nord : 20
- Couronne sud : 41

7 terminus*

- Centre-ville
- Mansfield
- Repentigny
- Sainte-Julie
- Sainte-Thérèse
- Saint-Eustache
- Terrebonne

* Les terminus Centre-ville et Mansfield sont gérés pour l'ARTM

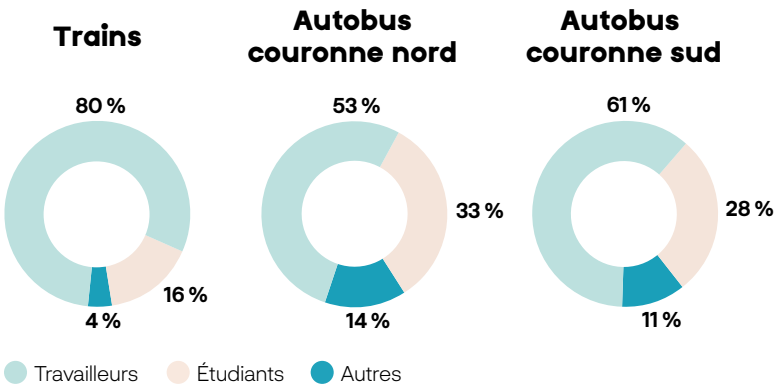


Transport adapté

- Offert sur l'ensemble du territoire
- Service sur réservation



Profils clientèle*



* Données 2020



Stationnements incitatifs

- 49 stationnements bus
- 17 stationnements train
- 28 160 places de stationnement
- 354 places de covoiturage
- 40 places avec bornes électriques



Transport actif

- 3 585 places pour vélo
- 5 vélostations



Évolution de l'achalandage

Bien que la pandémie de COVID-19 ait eu une incidence majeure sur l'achalandage du réseau, nous avons bon espoir que le pire de la crise est derrière nous. Après la baisse initiale et les soubresauts liés aux 2e et 3e vagues, on assiste à une hausse progressive de la fréquentation.

Rappelons que les impacts de la crise ont été plus prononcés pour le train que l'autobus. Davantage orienté vers le centre-ville de Montréal, le réseau de train dessert une clientèle composée d'une plus grande proportion de travailleurs, dont un grand nombre ont cessé de se rendre à leur lieu de travail. Le réseau d'autobus offrant davantage de dessertes locales et régionales, notamment sur la couronne nord, la baisse d'achalandage y a été moins marquée.



Une rentrée 2021 qui augure bien

Après le creux de la période des Fêtes en 2020 et du mois de janvier 2021, l'achalandage s'est amélioré de manière progressive sur le réseau d'autobus et s'est stabilisé sur le réseau des trains au cours de l'hiver et de la saison estivale. De plus, les chiffres enregistrés à la rentrée 2021 se sont révélés encourageants. Dès la semaine du 23 août pour les autobus, et la suivante pour les trains, l'achalandage est remonté à son plus haut niveau depuis le début de la crise sanitaire à la faveur du retour en classe des étudiants.

Résultat : l'achalandage pour le mois de septembre 2021 se situait à 53 % du niveau enregistré en septembre 2019 pour les autobus et à 35 % pour les trains, en nette progression par rapport à la situation qui prévalait en septembre 2020.

Si la tendance se maintient et que le contexte sanitaire continue de s'améliorer, nous estimons que les niveaux d'achalandage continueront de progresser à la hausse au cours de l'année 2022. Cependant, il faudra patienter davantage pour un retour aux niveaux prépandémie.

	Septembre 2020	Septembre 2021
Autobus	30 %	53 %
Trains	14 %	35 %

* Les pourcentages indiquent l'achalandage enregistré par rapport au niveau pré pandémie de septembre 2019

Perspectives 2022

Le contexte pandémique a entraîné un manque à gagner pour le transport collectif. Les recettes tarifaires ayant baissé en raison des confinements et du télétravail, les organismes de transport collectif ont dû s'ajuster de manière à offrir des niveaux de service qui répondaient adéquatement aux besoins de la population tout en tenant compte de cette nouvelle réalité.



Une offre de service optimisée

Exo a ajusté son offre de service à 90 % du niveau de 2019 pour l'année 2021, et il en sera de même en 2022. Des services d'autobus réduits (75 % du niveau de 2019) seront également offerts certaines journées non fériées réputées à plus faible achalandage. Par ailleurs, le réseau continuera de s'adapter aux besoins de sa clientèle comme il l'a fait pour la rentrée 2021.

Afin d'offrir plus d'options aux usagers, des départs de train ont été remis à l'horaire en période hors pointe dès le 23 août 2021. Le retour de ces départs, jumelé à une réduction du nombre de voitures sur un certain nombre de trains, permettait d'optimiser l'offre sur fond de reprise de l'achalandage. Des départs ont aussi été ajoutés sur certaines lignes d'autobus desservant les gares de train de manière à faciliter les déplacements intermodaux en mi-journée. De plus, exo continue de suivre l'évolution de l'achalandage du transport adapté de manière à répondre à l'ensemble des besoins tout en assurant une distanciation physique à bord des véhicules.

Une mobilité qui évolue

La pandémie de COVID-19 viendra sans doute moduler un certain nombre d'habitudes et de patrons de déplacement. Exo s'y prépare déjà afin de s'adapter à l'évolution des besoins et saisir les occasions de développement. Une emphase particulière sera mise entre autres sur la collecte et l'analyse de données liées à la mobilité, sur la stimulation de l'achalandage et sur la collaboration avec les partenaires municipaux afin de faciliter l'élaboration et la mise en place de solutions de transport mieux adaptées aux particularités locales.

À titre d'exemple, le projet pilote « exo à la demande » se poursuivra au moins jusqu'au printemps 2022 dans le secteur Beloeil-McMasterville. Lancé en mai 2021, ce service d'autobus à la demande remplace sept lignes à circuit fixe de manière à offrir plus de flexibilité aux usagers : heures de service étendues, temps de parcours réduits et meilleure couverture du territoire. Les réservations se font via une application mobile et sont jumelées par un algorithme pour créer le trajet le plus direct en fonction des demandes reçues.

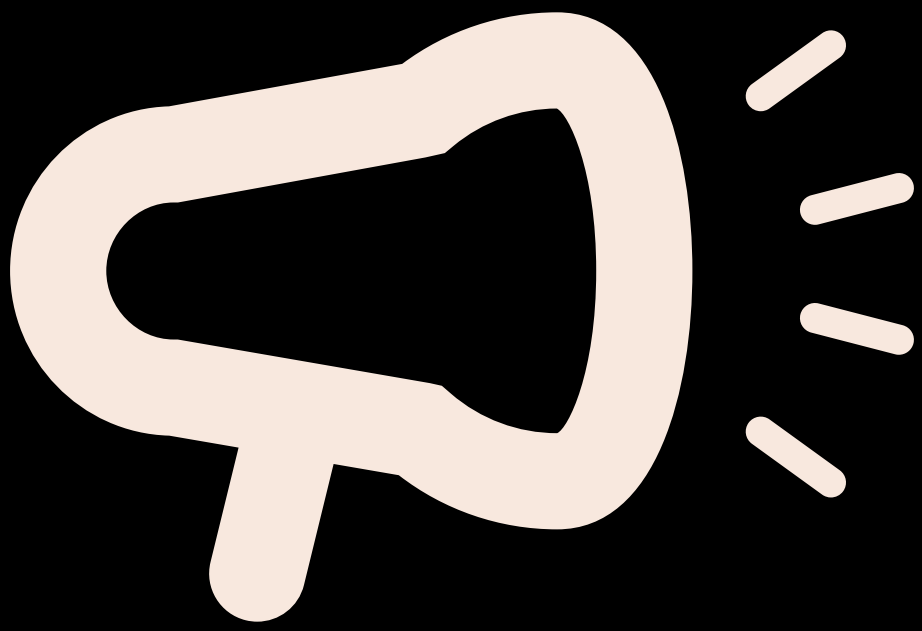
L'optimisation de la performance du réseau et le rehaussement de l'expérience client faisant également partie des priorités, exo continuera de faire avancer un certain nombre de projets d'envergure, dont la construction d'un nouveau centre de service au terminus Repentigny, l'amélioration des infrastructures de la gare Montréal-Ouest, la refonte du terminus Châteauguay, la relocalisation du terminus Contrecœur et la reconstruction des quais de la gare Lucien-L'Allier.

Exo prépare aussi l'avenir afin de devenir un leader de la mobilité durable. La refonte du réseau d'autobus commencera bientôt à prendre forme, la mise en service des premiers services repensés étant prévue en cours d'année 2022 dans les secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon à l'occasion de la mise en service de l'antenne sud du Réseau express métropolitain. De plus, les consultations publiques et les travaux d'élaboration de nouveaux scénarios de desserte se poursuivront dans les secteurs Presqu'île, Laurentides et Terrebonne-Ouest.

À plus long terme, le programme « exobus » contribuera à façonner la mobilité de demain sur le territoire que nous desservons. En vertu du programme, exo fera l'acquisition progressive de son propre parc d'autobus électriques et deviendra propriétaire de centres de maintenance autobus, ce qui n'est pas le cas en ce moment. Ainsi, le réseau sera en mesure de profiter des subventions gouvernementales liées à l'acquisition de nouveaux véhicules, d'améliorer son agilité opérationnelle et de contribuer aux orientations gouvernementales en matière de lutte aux changements climatiques. Lancé en 2021, le programme exobus sera réalisé en plusieurs phases. La première, qui s'échelonnera d'ici à 2027, consiste à acquérir quelque 160 autobus électriques et à aménager 2 garages pour la recharge et l'entretien des véhicules. L'équipe responsable est déjà à pied d'œuvre pour identifier les besoins et élaborer un scénario d'implantation.

En résumé, exo agit de manière responsable en s'adaptant au contexte actuel tout en planifiant la suite afin d'être en mesure de servir au mieux sa clientèle une fois la crise terminée.





Faits saillants

Prévisions budgétaires 2022

(en millions de $)	B2021	B2022	B22 vs B21 $
› REVENUS			
ARTM - Rémunération	438,6	448,3	9,7
- Entente concernant les services de transport collectif	*399,8*	*407,3*	*7,5*
- Compensation des coûts COVID-19 admissibles	*8,9*	*9,2*	*0,3*
- Délégation et autres services pour l'ARTM	*29,9*	*31,8*	*1,9*
Autres revenus d'exploitation	7,7	9,6	1,9
Subventions gouvernementales, portion frais de financement	34,2	34,2	-
Total REVENUS	**480,5**	**492,1**	**11,6**
› CHARGES			
Charges d'exploitation d'exo	421,0	427,6	6,6
- Entente concernant les services de transport collectif	*365,3*	*372,8*	*7,5*
- Coûts COVID-19 admissibles	*8,9*	*9,2*	*0,3*
- Délégation et autres services pour l'ARTM	*29,9*	*31,8*	*1,9*
- Services administratifs pour ARTM	*4,3*	*6,2*	*1,9*
- Autres charges d'exploitation financées par excédents	*12,6*	*7,6*	*(5,0)*
Frais de financement	49,2	49,3	0,1
Amortissement	94,1	92,8	(1,3)
Total CHARGES	**564,3**	**569,7**	**5,4**
› CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
(Moins) : Amortissement	(94,1)	(92,8)	1,3
Plus : Coût en capital sur le financement	25,9	28,9	2,9
(Moins) : Utilisation d'excédents **non affectés**	(6,2)	(0,1)	6,1
(Moins) : Utilisation d'excédents **affectés**	(9,5)	(13,6)	(4,1)
Total CONCILIATION À DES FINS FISCALES	**(83,8)**	**(77,6)**	**6,2**
	480,5	**492,1**	**11,6**
Conciliation budgétaire	-	-	-

Exo présente une prévision budgétaire 2022 équilibrée grâce à l'utilisation des surplus cumulés affectés à ses activités de nature non récurrente et conformément à sa Politique de gestion des excédents de fonctionnement.

Les dépenses pour 2022 sont ainsi évaluées à 492,1 M$ (480,5 M$ en 2021), en augmentation de 11,6 M$, dont 427,6 M$ pour les charges d'exploitation (421,0 M$ en 2021). Les variations significatives des charges d'exploitation par groupe de nature comptable sont présentées à la page 17.

Ces dépenses sont compensées par des revenus équivalents de 492,1 M$ (480,5 M$ en 2021). Ce montant inclut entre autres une rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de 448,3 M$, dont 407,3 M$ pour l'exploitation des services de transport en commun et pour couvrir le service de dette nette d'exo (399,8 M$ en 2021), 9,2 M$ en compensation des coûts admissibles pour contrer la propagation de la COVID-19 (8,9 M$ en 2021) et 31,8 M$ pour la gestion déléguée (29,9 M$ en 2021).

Faits saillants – 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 Programme des immobilisations (« PDI »). Finalement, exo rend aussi d'autres services en délégation de l'ARTM pour lesquels exo est rémunéré à la hauteur des coûts réels.

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 407,3 M$ pour 2022, en augmentation de 7,5 M$ par rapport à 2021. Cette augmentation est expliquée en majeure partie par l'indexation de la rémunération, évaluée préliminairement par l'ARTM à +2%. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et des problématiques de financement du transport collectif dans la région métropolitaine qui y sont associées, la rémunération de l'ARTM suppose un niveau de service moyen de 90% de l'offre de service prépandémie. Cette offre de service avait été établie afin de respecter le Plan d'optimisation des ressources demandé par le gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif («PAUTC»).

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.

Compensation des coûts COVID-19 admissibles

Une rémunération additionnelle en provenance de l'ARTM a été ajoutée depuis 2021 en lien avec les coûts admissibles engagés par exo 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 organismes publics de transport en commun (« OPTC ») pour prévenir la propagation de la COVID-19. Exo prévoit engager près de 9,2 M$ de ces coûts en 2022 (8,9 M$ en 2021), principalement pour la désinfection et le nettoyage des actifs utilisés par sa clientèle.

Délégation et autres pour l'ARTM

Exo 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 ministère des Transports du Québec et compensées par l'ARTM pour les coûts engagés. En 2022, la rémunération prévue pour ces activités sera de 31,8 M$, en hausse de 1,9 M$ 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 des travaux de réfection majeure du Pont Louis-Hippolyte-La Fontaine.

En effet, les travaux du tunnel entraîneront des répercussions sur la circulation et exo mettra en service des départs additionnels afin de diminuer celles-ci. Ces nouvelles mesures viennent s'ajouter à celles déjà offertes par exo en collaboration avec Mobilité Montréal ainsi que les mesures en place pendant la réalisation des travaux du Réseau express métropolitain (« 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 6,2 M$ en 2022, comparativement à 4,3 M$ en 2021.

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 2022 pour ces activités, tout comme en 2021.

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 2022, soit un montant équivalent à ce qui avait été prévu au budget 2021.

Faits saillants – 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 372,8 M$ pour 2022, par rapport à 365,3 M$ en 2021. Cette augmentation des charges de 7,5 M$ est en majeure partie expliquée par l'indexation des contrats d'exploitation et d'entretien de la flotte de trains de banlieue. Le modèle d'affaires actuel d'exo, basé sur l'impartition de la quasi-totalité des activités opérationnelles, l'expose à une fluctuation des taux d'inflations observés. Exo est sensible au contexte pandémique actuel qui crée une pression sur les coûts des biens et services, considérant qu'il pourrait y avoir un impact significatif sur ces coûts d'exploitation dans le futur.

De plus, rappelons que les charges d'exploitation d'exo associées à l'Entente concernant les services de transport collectif sont basées sur une offre de service en kilomètre de 90 % en moyenne par rapport à 2019. Ce niveau de service adapté au contexte actuel permettait de générer en 2021 des économies non récurrentes d'environ 15,0 M$ par rapport à la situation prépandémie. À ce montant s'ajoutait aussi des économies budgétaires récurrentes d'environ 10,0 M$ sur ses activités de fonctionnement, témoignant la volonté d'exo de rencontrer les cibles d'économies du PAUTC.

Les charges d'exploitation 2022 intègrent aussi les augmentations de départs de trains prévus à ses horaires depuis la rentrée scolaire de l'automne 2021 afin de s'adapter au retour progressif de la clientèle.

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

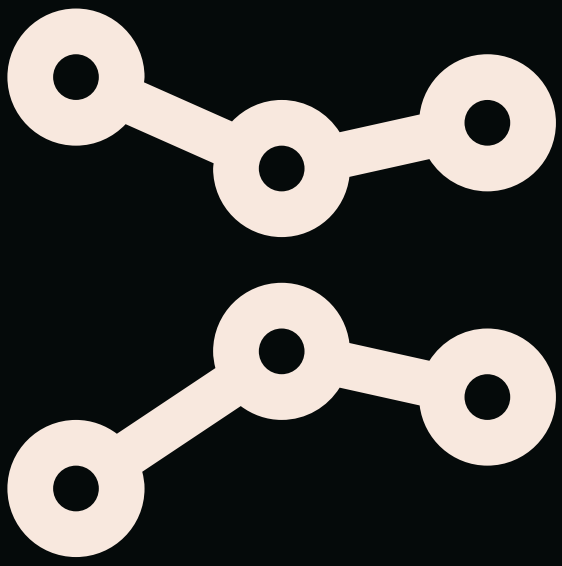
Conformément à sa Politique de gestion des excédents de fonctionnement, exo peut financer certains coûts de nature non récurrente par ses excédents de fonctionnement. En 2022, les charges totales financées ainsi s'élèveront à 7,6 M$, en diminution de 5,0 M$ par rapport à 2021. Cette diminution est principalement expliquée par le retrait des coûts qu'exo devait assumer en 2021 en raison de la fermeture de la ligne de train Deux-Montagnes et de la construction du REM sur ce même axe. Ces coûts étaient 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.

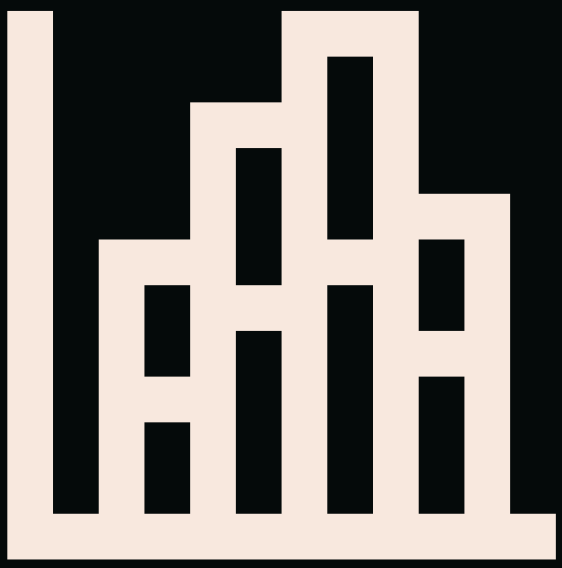
De plus, Exo poursuivra en 2022 ses activités de maintien sur son parc de matériel roulant selon son Plan de maintien des actifs (PMA). En effet, des maintenances majeures de nature non capitalisables sont nécessaires au courant du cycle de vie des équipements, occasionnant des coûts importants pour exo. Un montant de 7,5 M$ sera réservé en 2022, comparativement à 6,5 M$ en 2021, en hausse de 1,0 M$.

Financement des investissements

Exo prévoit engager des frais de financement de l'ordre de 49,3 M$ en 2022 (49,2 M$ en 2021). À ces frais s'ajoutera un montant prévu de 28,9 M$ en coût de capital sur le remboursement des dettes à long terme non subventionnées (25,9 M$ en 2021). Les explications concernant le financement des investissements au PDI se trouvent à la page 19.



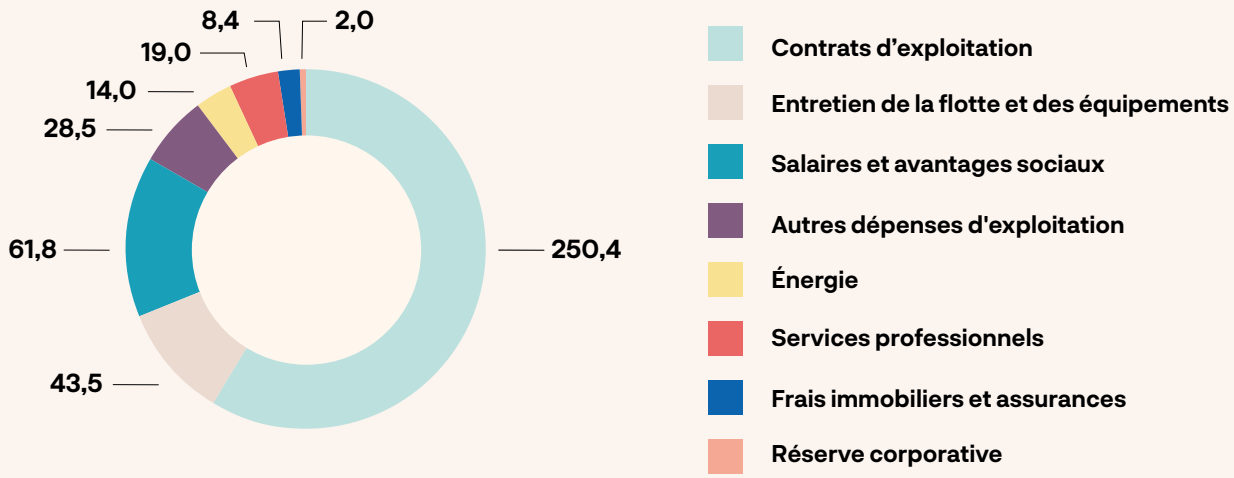



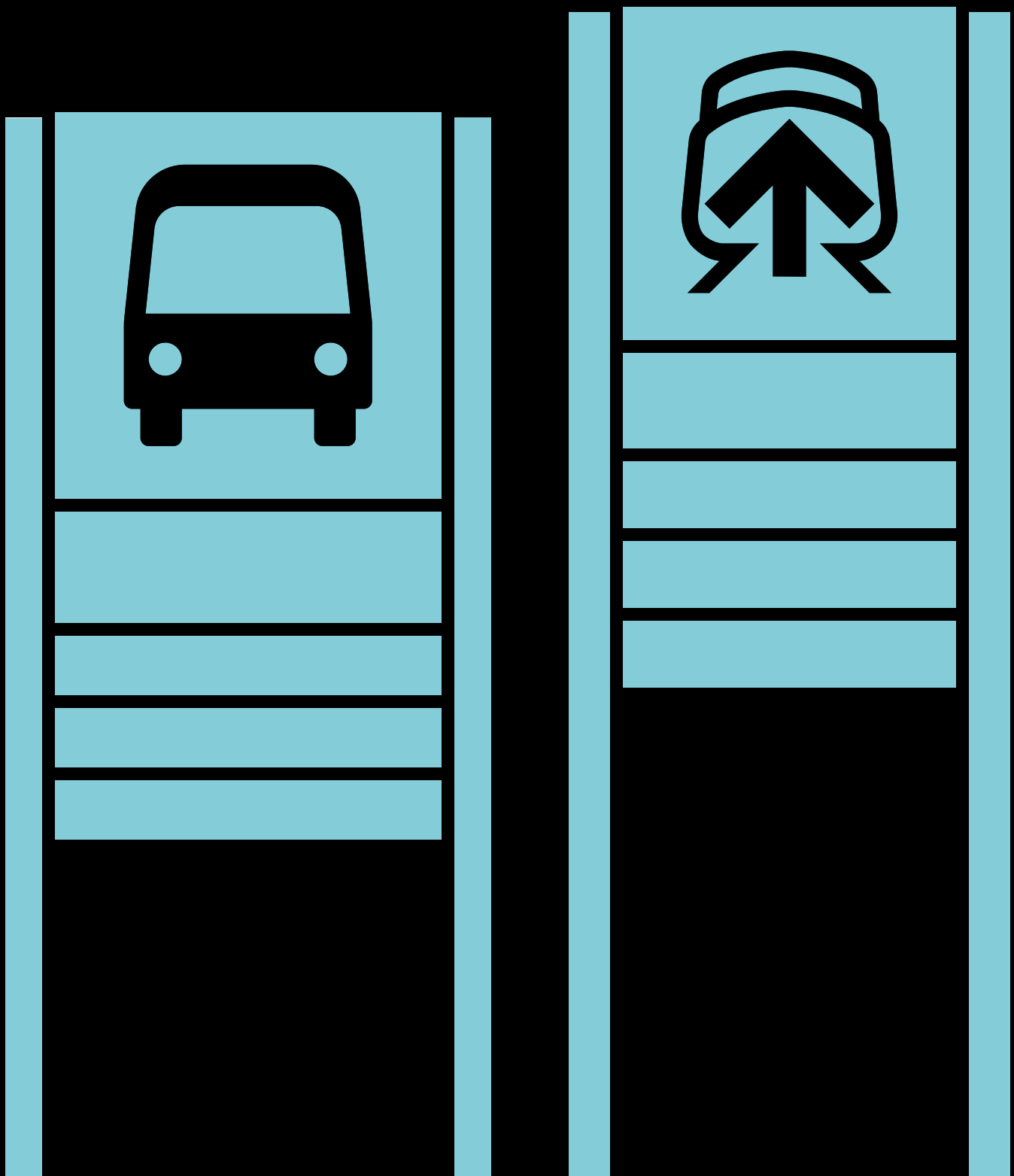
Données et charges d'exploitation par groupe nature

En millions de $	B2021*	B2022	B22 vs B21 $	B22 vs B21 %
Contrats d'exploitation	240,0	250,4	10,4	4,3 %
Entretien de la flotte et des équipements	44,3	43,5	(0,8)	-1,8 %
Salaires et avantages sociaux	61,1	61,8	0,7	1,1 %
Autres dépenses d'exploitation	34,5	28,5	(6,0)	-17,4 %
Énergie	11,0	14,0	3,0	27,3 %
Services professionnels	18,0	19,0	1,0	5,6 %
Frais immobiliers et assurances	10,1	8,4	(1,7)	-16,8 %
Réserve corporative	2,0	2,0	-	-
Charges d'exploitation d'exo	**421,0**	**427,6**	**6,6**	**1,5 %**

* Certains chiffres du Budget 2021 ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour le Budget 2022.

Répartition des charges d'exploitation d'exo par nature pour 2022



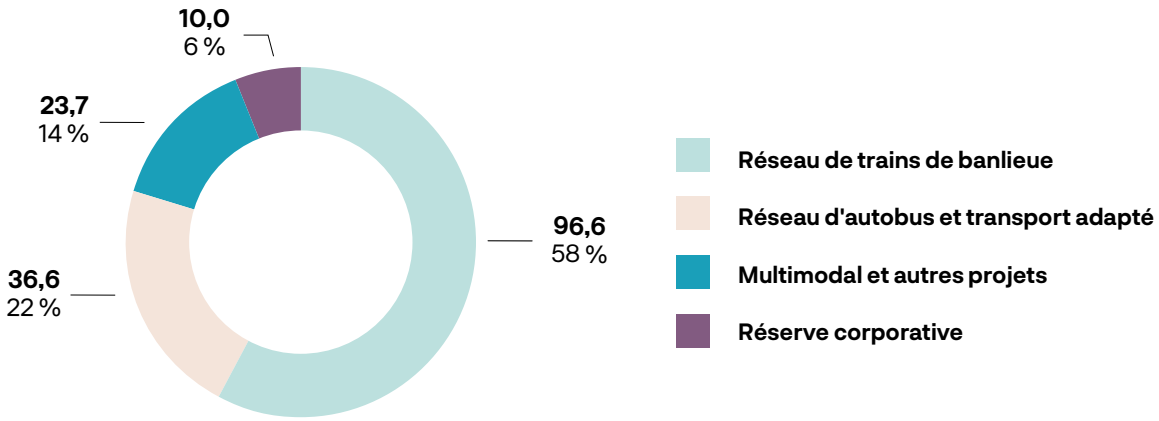


Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2022

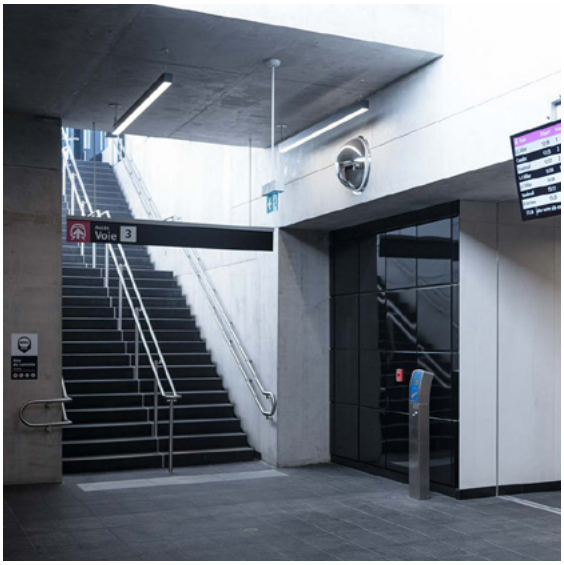
Notre Programme d'immobilisations 2022-2031 (PDI) prévoit des investissements décennaux de 1 859,0 M$. Pour l'année 2022, les investissements en immobilisations devraient se chiffrer à 166,9 M$.

Des investissements de 96,6 M$ sont prévus du côté du réseau de trains et de 36,5 M$ du côté du réseau d'autobus et du transport adapté pour l'année 2022. De plus, 23,7 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 2022 (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 est plus importante pour les trains. 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 Modèle d'affaires autobus est en phase de démarrage au PDI 2022-2031.



Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2022-2031 comprennent un investissement de 330,8 M$, dont 3,4 M$ en 2022 pour la phase 1 du 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 de Châteauguay consiste notamment à ajouter des quais d'autobus et à construire un centre de services.

Les mesures préférentielles pour autobus (MPB) comptent pour 6,2 M$ pour l'exercice 2022. 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 train sera importante en 2022; un montant de 18,5 M$ lui est réservé.

L'appel d'offres pour le projet d'acquisition de 10 nouvelles locomotives devrait être complété en 2021; une somme de 17,7 M$ est prévue pour ces immobilisations en 2022. Le prolongement du tunnel piétonnier de la gare Montréal-Ouest sera aussi prioritaire en 2022 pour améliorer la sécurité et l'accès à la gare. Un montant de 6,5 M$ est prévu pour cette année.

Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2022 prévoient plusieurs projets de nature TI/STI pour un investissement de 19,9 M$. En particulier, nous parlons de l'évolution de l'entrepôt de données BI, du programme Chrono, de l'évolution du progiciel SAP, et d'une nouvelle plateforme Web.

Service de la dette aux prévisions budgétaires 2021

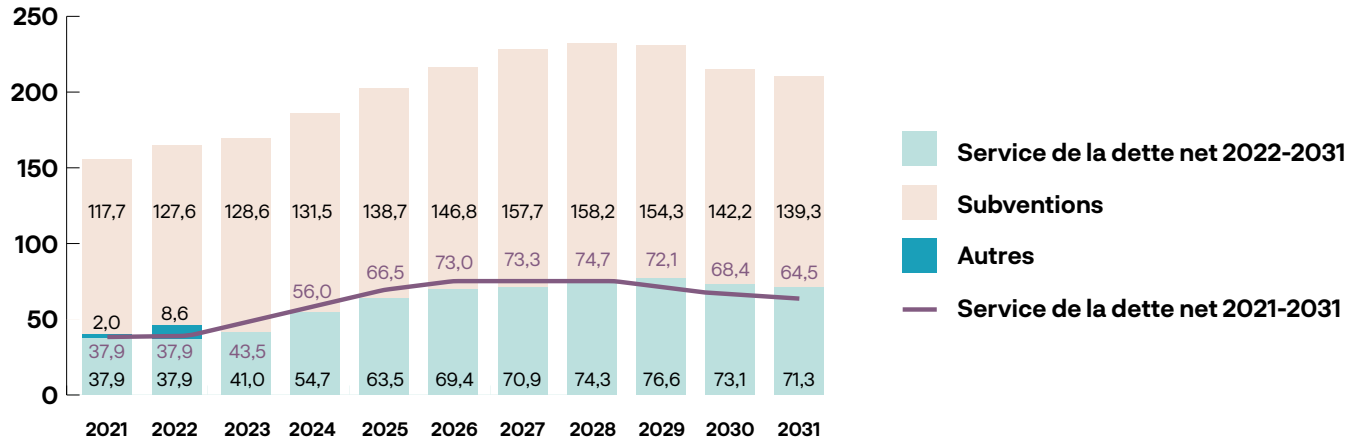
Le service de la dette net sera de 46,5 M$ en 2022. Il est calculé en soustrayant les subventions de 127,6 M$ au service de la dette de 174,1 M$. Un montant de 8,6 M$ sera financé à même les excédents affectés d'exo pour s'ajuster à la contribution maximale fixée par l'ARTM.

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

Évolution du service de la dette nette de 2022-2031

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années (1 859,0 M$) auront un impact grandissant sur le service de la dette net. Ainsi, en 10 ans, ce dernier passera de 37,9 M$ à 71.3 M$.

Évolution du service de la dette net – capital et intérêt (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 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	Alstom

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 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

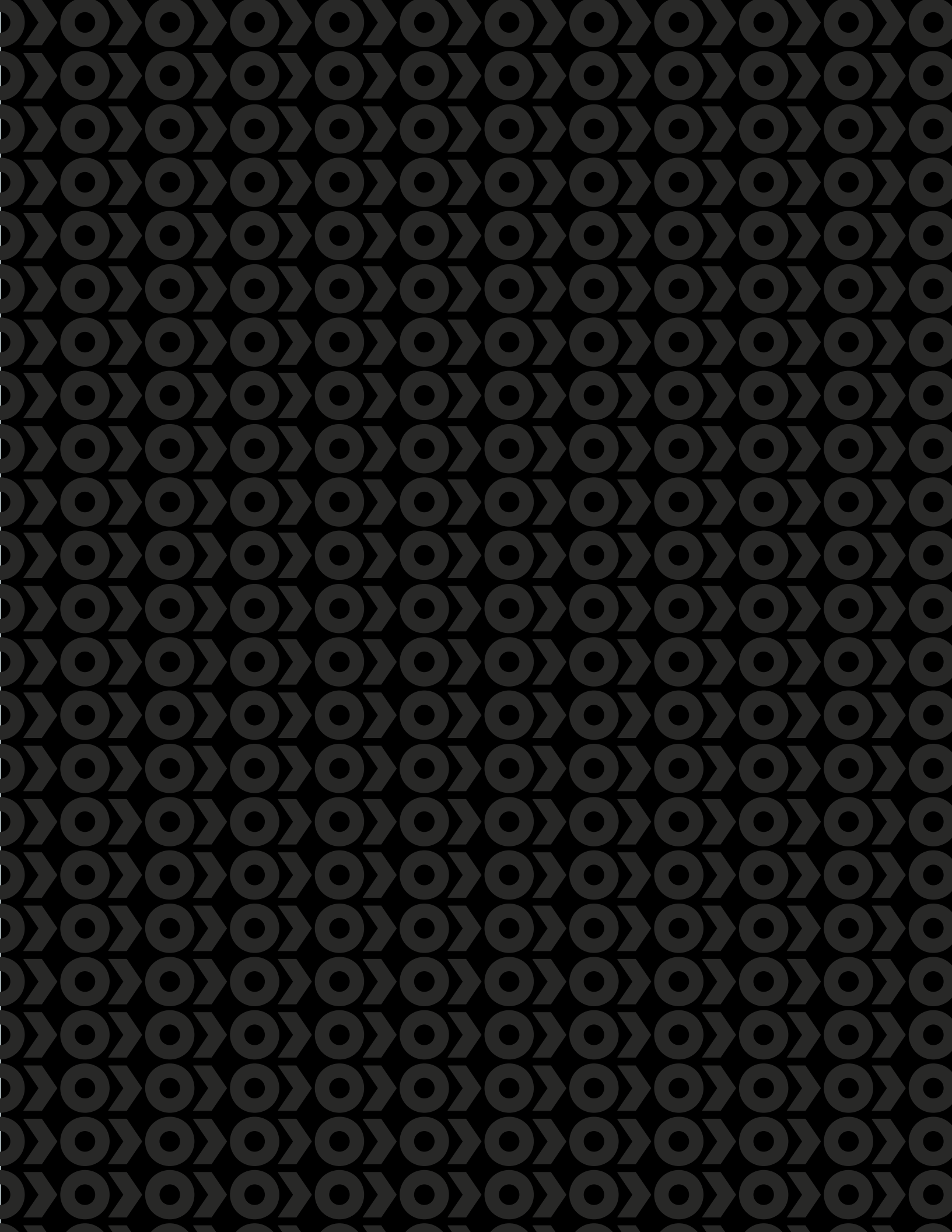
Ressources externes auxquelles l'organisation fait appel pour obtenir des services de nature variée en lien avec la mission d'exo, notamment pour des services requérant une expertise particulière ou pour effectuer des sondages et enquêtes auprès de la clientèle.

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'assurer une flexibilité opérationnelle advenant un imprévu en courant d'exercice.





exo

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

exo.quebec