Budget 2023

exo

Entre innovation et performance

Dans le budget de 2022, nous affirmions vouloir être au rendez-vous au sortir de la pandémie et participer à la redéfinition du transport collectif. Maintenant que nous entrons dans la période postpandémique, nous pouvons affirmer notre intention, celle de donner à exo les moyens de ses ambitions.

Depuis des mois, nous constatons le retour croissant de la clientèle dans l'ensemble de notre réseau d'autobus. L'achalandage des trains augmente également de façon constante. Avec l'opérationnalisation de nos nouveaux réseaux d'autobus qui coïncidera avec la mise en service des premières antennes du Réseau express métropolitain (REM), cet engouement pour le transport collectif se fera de plus en plus sentir. Mais encore faut-il convaincre les habitants de la région métropolitaine de Montréal de délaisser l'auto solo pour lui préférer l'autobus ou le train en proposant une offre de mobilité qui répond à leurs attentes et nouveaux besoins de déplacement. Le contexte économique actuel, avec la flambée des prix de l'essence, l'inflation et la congestion routière, pourrait bien être en la faveur de la mobilité collective.

Cela dit, la conjoncture économique comporte de multiples inconnues. L'inflation affecte également nos coûts d'exploitation. De plus, la pénurie de main-d'œuvre représente un défi de taille avec lequel exo doit composer.

Puisque le cadre financier du transport collectif dans la région demeure incertain, le budget présenté aujourd'hui mise donc sur la prudence et fera appel à l'innovation et à l'efficience au sein de notre organisation.

Il importe plus que jamais de faire plus et de faire mieux sur tous les fronts : contrôler nos dépenses; maximiser nos ressources; mais aussi innover pour stimuler notre offre et répondre aux besoins de mobilité de notre clientèle actuelle et future. Le transport à la demande (TAD) et l'électrification du parc d'autobus, avec le programme exobus, illustrent les idées novatrices sur lesquelles exo mise afin de se démarquer.

Pour donner vie à cette innovation, il faut prévoir les investissements requis dès maintenant. Pas demain. C'est seulement en misant sur une vision de l'avenir que la mobilité durable efficace dépassera le stade de simple concept ou d'ambition, et qu'elle deviendra une réalité dans les habitudes quotidiennes des citoyens que nous desservons.



Sylvain Yelle
Directeur général



Josée Bérubé
Présidente du conseil d'administration

Sigles et acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport collectif
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAUTC	Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
REM	Réseau express métropolitain
TAD	Transport à la demande
TI/STI	Technologies de l'information / Sciences et technologie industrielles

Table des matières

Section 1 Portrait d'exo 7

Évolution de l'achalandage 9

Perspectives 2023 10

Section 2 Prévisions budgétaires 2023 : faits saillants 13

Données et charges d'exploitation par groupe nature 17

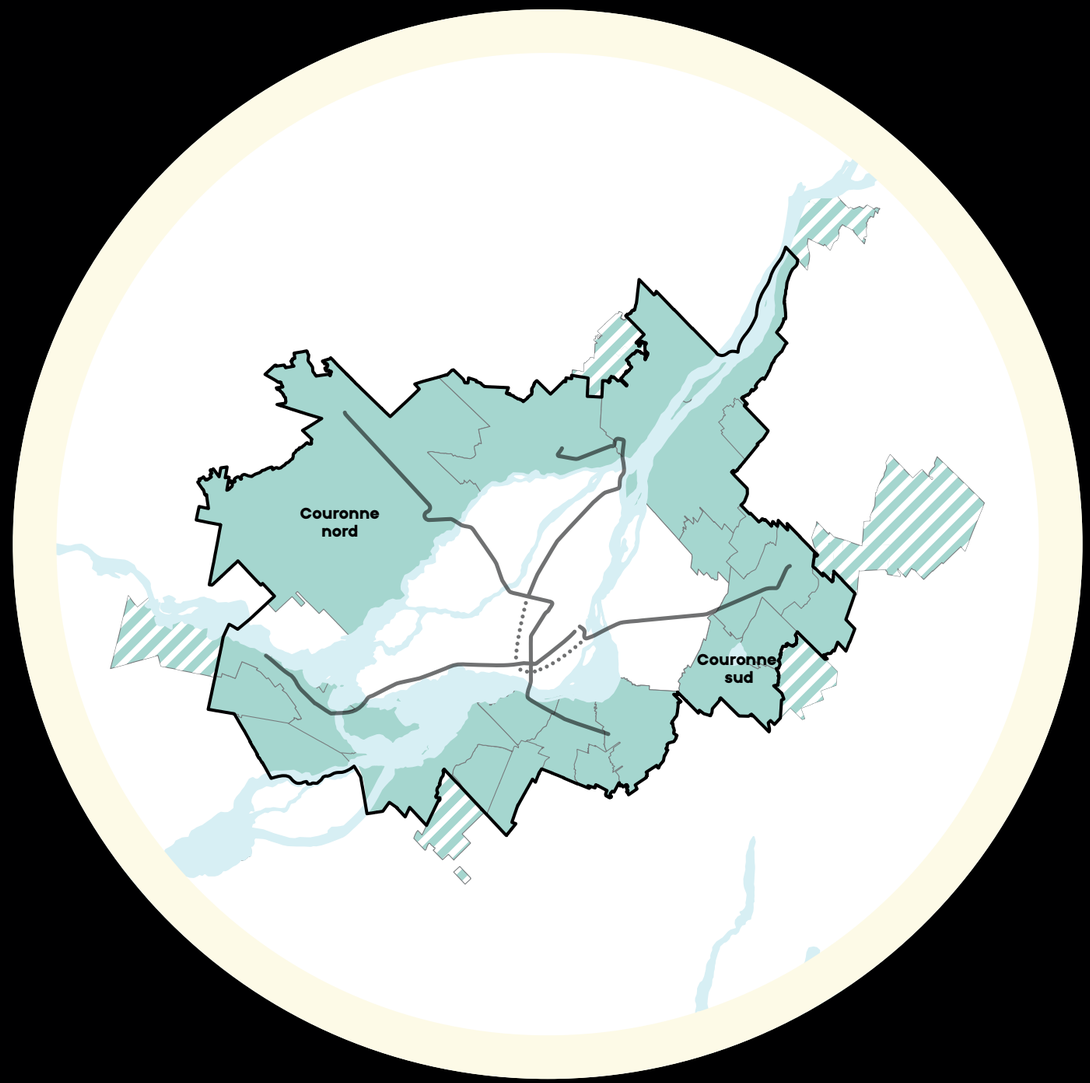
Section 3 Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2023..... 19

Section 4 Définitions 21

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 trains
- 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 2021

Autobus et taxibus

226 lignes d'autobus
- Couronne nord : 82
- Couronne sud : 144

79 lignes de taxibus
- Couronne nord : 29
- Couronne sud : 50

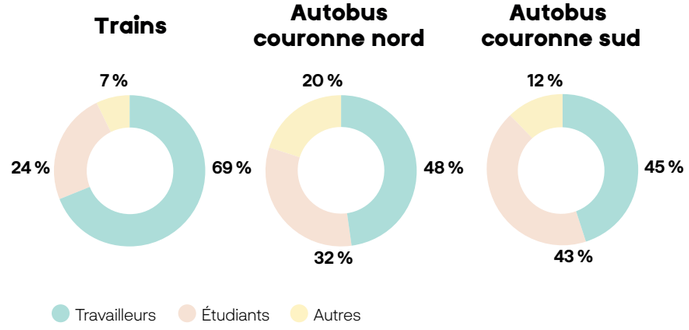
7 terminus*
- Centre-ville
- Mansfield
- Repentigny
- Saint-Eustache
- Sainte-Julie
- Sainte-Thérèse
- Terrebonne

* 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 datant de l'automne 2021

Stationnements incitatifs

- 49 stationnements bus
- 17 stationnements train
- 21 450 places de stationnement
- 168 places de covoiturage
- 38 places avec bornes électriques

Transport actif

- 2980 places pour vélo (pour 2022)
- 5 vélostations

Évolution de l'achalandage en 2022

La pandémie de COVID-19 a affecté l'achalandage d'exo pour les années 2021 et 2022. En effet, les mesures sanitaires ont diminué les déplacements des citoyens en limitant leur accès à leurs lieux de travail et d'études, ainsi qu'à ceux de loisirs ou de divertissements. **Les mesures sanitaires les plus contraignantes** ont été mises en place par le gouvernement du Québec, entre janvier et juin 2021, puis entre janvier et mars 2022.



La reprise des activités en présence pour les établissements d'enseignement collégial et universitaire le 31 janvier 2022, puis la levée du télétravail obligatoire le 28 février 2022, ainsi que l'ouverture graduelle des lieux de sports, de culture et de divertissements qui a suivi, ont contribué au **retour progressif des usagers dans les services de transport collectif d'exo.**

En 2022, on constate que **l'affluence dans le réseau d'autobus a repris plus rapidement que dans le réseau de trains.** Cette tendance s'explique en partie par le fait que la clientèle autobus est constituée d'une part importante d'étudiants et par une augmentation des déplacements locaux et intra-couronnes. Par ailleurs, le réseau de trains déplace en majorité des travailleurs qui se destinent au centre-ville, une clientèle qui a réduit considérablement ses besoins de déplacements depuis mars 2020.

Depuis septembre 2022, on constate que la remontée de l'achalandage des deux réseaux, amorcée depuis septembre 2021, s'accélère.

Achalandage de septembre pour les années 2021 et 2022*

	Septembre 2021	Septembre 2022
Autobus	57 %	72 %
Trains	31 %	51 %

* Les pourcentages indiquent l'achalandage enregistré par rapport au niveau de septembre 2019, soit avant la pandémie.

Concernant la pérennité de ces tendances de déplacement, on est en droit de se demander si elles vont se maintenir. L'avenir et les équipes de recherche d'exo nous le diront puisque ces dernières suivent de très près l'évolution des patrons de déplacements. Chose certaine, exo veillera à déployer les stratégies pour attirer et conserver la clientèle et répondre à ses besoins.

Perspectives 2023

Une année sous le signe de la vigilance

Entre la flambée des prix et la hausse du coût de l'essence, il faut entrevoir 2023 avec prudence. Le défi est donc de poursuivre nos activités de stimulation de l'achalandage tout en effectuant un contrôle judicieux des dépenses.



Présenter une offre qui répond à des besoins de déplacements divers

La pandémie a redéfini les déplacements des citoyens du grand Montréal. La fréquence de déplacements de la clientèle pendulaire des professionnels vers le centre-ville (qui se déplaçaient vers les tours à bureaux, de 9 h à 17 h, du lundi au vendredi) a notamment diminué.

En parallèle, de nouveaux besoins de déplacements sont apparus à l'intérieur des couronnes nord et sud. Exo analyse en continu ces besoins pour arrimer son offre et répondre aux impératifs de ses nouveaux et futurs clients. La refonte des réseaux d'autobus d'exo, amorcée en 2019, saura répondre à ces schémas de mobilité locale.

La concrétisation de cette refonte se fera notamment avec l'opérationnalisation des nouveaux réseaux (secteurs Chambly-Richelieu-Carignan et Le Richelain et Roussillon en 2023) en marge de la mise en service du Réseau express métropolitain (REM). Celle-ci s'inscrit dans la volonté d'offrir de meilleures liaisons intrarégionales, mais aussi de mieux desservir les principaux pôles d'emplois et de déplacements dans les couronnes.

Des initiatives porteuses pour les clients de demain

Plus que jamais, les équipes d'exo contrôlent les dépenses et maximisent les ressources tout en continuant à placer le client au cœur de leurs actions. L'innovation, la proactivité et la flexibilité font partie des moyens déployés pour offrir des services à la hauteur de notre promesse : proposer un transport collectif efficace et convivial. À l'écoute des besoins des usagers, exo travaille à ajuster son offre de services en vue de favoriser le retour en force de la clientèle dans l'ensemble de son réseau.

Le transport à la demande (TAD) est un bel exemple de projets innovants qui cadrent avec la prudence budgétaire. Le succès du projet pilote de la zone Belœil-McMasterville, en place depuis mars 2021, démontre d'ailleurs la justesse de la démarche. Premier projet de ce genre au Québec, le TAD répond à la volonté des usagers de recourir au transport autrement et de bénéficier d'une plus grande flexibilité. En plus d'offrir une couverture horaire et spatiale accrue, le service « exo à la demande » représente une véritable économie de coûts. C'est pourquoi les équipes d'exo travaillent sur le lancement d'autres déclinaisons du TAD, pensées pour les secteurs moins denses. La déclinaison la plus récente de cette innovation a pris vie au début de l'été à Terrebonne.

Autre déclinaison de la vision d'avenir d'exo, le programme exobus. L'objectif poursuivi ici est de doter exo de son parc d'autobus électriques et de ses propres centres de maintenance. Cette initiative novatrice et transformationnelle fait complètement évoluer le modèle d'affaires d'exo. En plus de rendre le réseau d'autobus agile, ce programme contribuera aux objectifs du gouvernement québécois en matière de lutte aux changements climatiques. À noter que les économies engendrées par l'électrification des autobus rehaussera le niveau de performance déjà élevé d'exo. Cette décision d'électrification devient d'autant plus importante qu'à compter de 2025, seul l'achat d'autobus 100 % électriques sera subventionné par le gouvernement du Québec.

L'émergence de nouveaux besoins de déplacements demande une plus grande capacité d'adaptation, mais c'est aussi une formidable source de stimulation pour un transporteur. Dans un tel environnement, exo doit rester proactif, flexible et agile pour adapter son offre en continu et la rendre la plus attractive possible.

Pour réaliser cette vision, exo compte défendre la mise en place de mesures qui amélioreront concrètement l'efficacité des déplacements de ses usagers. C'est pourquoi exo milite pour le développement de nouvelles voies réservées aux autobus, partout sur son territoire. Aussi, dans un contexte économique plutôt incertain, exo fera entendre sa voix en participant activement aux discussions sur le financement du transport collectif.





Faits saillants

Prévisions budgétaires 2023

(en millions de $)	B2022	B2023	B2023 contre B2022 $
› REVENUS			
ARTM - Rémunération	448,3	483,4	35,1
- Entente concernant les services de transport collectif	*407,3*	*420,7*	*13,4*
- Compensation pour des dépenses en supplément	-	*29,8*	*29,8*
- Compensation des coûts COVID-19 admissibles	*9,2*	-	*(9,2)*
- Délégation et autres services pour l'ARTM	*31,8*	*32,9*	*1,1*
Autres revenus d'exploitation	9,6	9,6	-
Subventions gouvernementales, portion frais de financement	34,2	33,6	(0,6)
Total REVENUS	**492,1**	**526,6**	**34,5**
› CHARGES			
Charges d'exploitation d'exo	427,6	461,4	33,8
- Entente concernant les services de transport collectif	*372,8*	*412,9*	*40,1*
- Coûts COVID-19 admissibles	*9,2*	-	*(9,2)*
- Délégation et autres services pour l'ARTM	*31,8*	*32,9*	*1,1*
- Services administratifs pour l'ARTM	*6,2*	*6,2*	-
- Autres charges d'exploitation financées par excédents	*7,6*	*9,4*	*1,8*
Frais de financement	49,3	50,0	0,7
Amortissement	92,8	90,2	(2,6)
Total CHARGES	**569,7**	**601,6**	**31,9**
› CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
(Moins) : Amortissement	(92,8)	(90,2)	2,6
Plus : Coût en capital sur le financement	28,9	28,7	(0,2)
(Moins) : Utilisation d'excédents **non affectés**	(0,1)	-	0,1
(Moins) : Utilisation d'excédents **affectés**	(13,6)	(13,5)	0,1
Total CONCILIATION À DES FINS FISCALES	**(77,6)**	**(75,0)**	**2,6**
	492,1	**526,6**	**34,5**
Conciliation budgétaire	-	-	-

Exo présente une prévision budgétaire 2023 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 2023 sont ainsi évaluées à 526,6 M$ (492,1 M$ en 2022), en augmentation de 34,5 M$, dont 461,4 M$ pour les charges d'exploitation (427,6 M$ en 2022). 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 526,6 M$ (492,1 M$ en 2022). Ce montant inclut entre autres une rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de 483,4 M$, dont 420,7 M$ pour l'exploitation des services de transport en commun et pour couvrir le service de dette nette d'exo (407,3 M$ en 2022), ainsi qu'une compensation pour des dépenses en supplément de la hausse de la rémunération accordée dans le cadre financier métropolitain de 29,8 M$ et une somme de 32,9 M$ pour la gestion déléguée (31,8 M$ en 2022). À noter qu'un montant de 9,2 M$ en compensation des coûts admissibles pour contrer la propagation de la COVID-19 était inclus dans la rémunération de 2022, mais rien n'est prévu pour 2023, compte tenu de la fin des activités additionnelles de désinfection et de nettoyage des équipements.

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 dans son Programme des immobilisations (PDI). Finalement, exo rend aussi d'autres services en délégation de l'ARTM pour lesquels il est rémunéré à la hauteur des coûts réels.

Rémunération et niveau de service

Les revenus en provenance de l'ARTM pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté seront de 420,7 M$ pour 2023, en augmentation de 13,4 M$ par rapport à 2022. Cette augmentation est expliquée en majeure partie par l'indexation de la rémunération évaluée par l'ARTM à +3 %. Cette rémunération suppose un maintien de l'offre de service au niveau de 2022. À titre de rappel, notre offre de service est plus basse que le niveau prépandémie, puisqu'exo a respecté 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), pour la période de 2020 à 2022. D'ailleurs, ce plan est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2023.

Cette rémunération prévoit aussi le financement de la portion non subventionnée des dépenses d'investissement d'exo de 41,0 M$ (37,9 M$ en 2022). 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 pour des dépenses en supplément

Une rémunération additionnelle de 29,8 M$ en provenance de l'ARTM a été ajoutée dans le cadre de la préparation budgétaire 2023 d'exo afin de couvrir les dépenses d'exploitation prévues et liées à l'entente concernant les services de transport collectif qui excèdent l'augmentation de la rémunération de +3%. Ces dépenses sont de différentes natures, mais elles ont en commun d'être le résultat d'impacts hors de contrôle pour exo. Les plus importantes découlent du contexte économique actuel et des prévisions établies pour 2023 qui donne lieux à des indexations contractuelles importantes et bien supérieures à la hausse de la rémunération de l'ARTM. À ceci s'ajoute la hausse observée, depuis le printemps 2022, du prix du carburant par rapport aux bas taux historiques des dernières années.

Exo entend poursuivre ses représentations, au cours des prochains mois, auprès des différentes parties impliquées dans le financement métropolitain afin de s'assurer qu'il a les fonds nécessaires pour rencontrer sa mission et viser l'équilibre budgétaire.

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 de ventes et perceptions ou à certains sites qui sont la propriété de l'ARTM, dont des billetteries 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 2023, la rémunération prévue pour ces activités sera de 32,9 M$, en hausse nette de 1,1 M$ par rapport à 2022.

Cette variation à la hausse de la rémunération est principalement expliquée par un financement plus élevé de 2,8 M$ en services additionnels offerts par exo à titre de mesures d'atténuation des travaux de réfection majeure du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et un montant additionnel de 2,1 M$ pour la bonification des mesures en place pendant la réalisation des travaux du Réseau express métropolitain (REM). En contrepartie, le financement pour les mesures d'atténuation de Mobilité Montréal a, pour sa part, diminué de près de 4,2 M$ par rapport à 2022 à la suite de la fin des chantiers majeurs dans la région métropolitaine, dont la reconstruction de l'échangeur Turcot.

Autres revenus d'exploitation

Exo peut offrir des services de nature administrative ou opérationnelle à d'autres organismes publics de transport en commun (OPTC) et à l'ARTM, pour lesquels il reçoit une rémunération spécifique. Cette rémunération sera de l'ordre de 6,2 M$ en 2023, tout comme en 2022.

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 2023 pour ces activités, tout comme en 2022.

Les autres revenus d'exploitation totaliseront ainsi 9,6 M$ en 2023, un montant identique à celui prévu en 2022.

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 des gouvernements, dont le montant relatif aux intérêts et autres frais de financement s'élèvera à 33,6 M$ en 2023, soit 0,6 M$ de moins que le montant prévu au budget 2022.

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 412,9 M$ pour 2023, comparativement à 372,8 M$ en 2022. Ces charges incluent l'ensemble des coûts prévus afin de rendre les services de transport collectif contractualisés avec l'ARTM et les frais administratifs qui y sont liés. Elles sont évaluées en fonction des hypothèses de croissance des coûts prévus par exo pour 2023 et sur la base d'une gestion performante et responsable des fonds publics.

L'augmentation des charges de 40,1 M$ par rapport à 2022 est en grande 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'inflation observés. Exo est donc sensible au contexte actuel inflationniste qui crée une pression sur les coûts des biens et services. Un impact significatif sur ces coûts d'exploitation est prévu dès 2023 et fort possiblement au cours des années futures. À cette augmentation s'ajoute celle prévue à la suite de la hausse du coût du carburant, mitigée par les couvertures favorables d'instruments financiers dérivés grâce auxquels exo se protège afin de gérer les risques liés aux variations de prix.

Les charges d'exploitation 2023 intègrent notamment les ajustements de service découlant de la refonte du réseau sur la couronne sud à la suite de l'arrivée du REM, ainsi que des coûts additionnels pour poursuivre le programme de cybersécurité d'exo. Ce programme, en place depuis 2022, vise notamment à diminuer les risques associés à l'utilisation des technologies de l'information, en renforçant les mécanismes assurant de meilleures confidentialité et intégrité des données et des infrastructures technologiques.

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

Conformément à sa Politique de gestion des excédents de fonctionnement, exo peut financer sur approbation de son conseil d'administration certains coûts de nature non récurrente par ses excédents de fonctionnement. En 2023, ceux-ci seront composés exclusivement du maintien du parc de matériel roulant dans le cadre du Plan de maintien des actifs (PMA). En effet, exo poursuivra ses activités de maintenances majeures de nature non capitalisables en fonction du cycle de vie de ses équipements. Le PMA occasionnera donc des coûts de 9,4 M$ en 2023 comparativement à 7,5 M$ en 2022, en hausse de 1,9 M$.

Financement des investissements

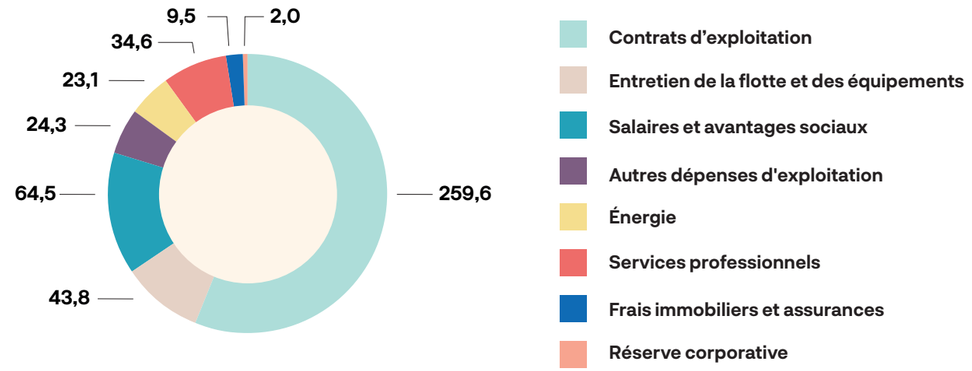
Exo prévoit d'engager des frais de financement de l'ordre de 50,0 M$ en 2023 (49,3 M$ en 2022). À ces frais s'ajoutera un montant prévu de 28,7 M$ en coût de capital sur le remboursement à long terme des dettes non subventionnées (28,9 M$ en 2022). Les explications concernant le financement des investissements au PDI se trouvent à la page 19.



Données et charges d'exploitation par groupe nature

(en millions de $)	B2022	B2023	B2023 contre B2022 $	B2023 contre B2022 %
Contrats d'exploitation	250,4	259,6	9,2	3,7 %
Entretien de la flotte et des équipements	43,5	43,8	0,3	0,7 %
Salaires et avantages sociaux	61,8	64,5	2,7	4,4 %
Autres dépenses d'exploitation	28,5	24,3	(4,2)	-14,7 %
Énergie	14,0	23,1	9,1	65,0 %
Services professionnels	19,0	34,6	15,6	82,1 %
Frais immobiliers et assurances	8,4	9,5	1,1	13,1 %
Réserve corporative	2,0	2,0	0,0	0,0 %
Charges d'exploitation d'exo	**427,6**	**461,4**	**33,8**	**7,9 %**

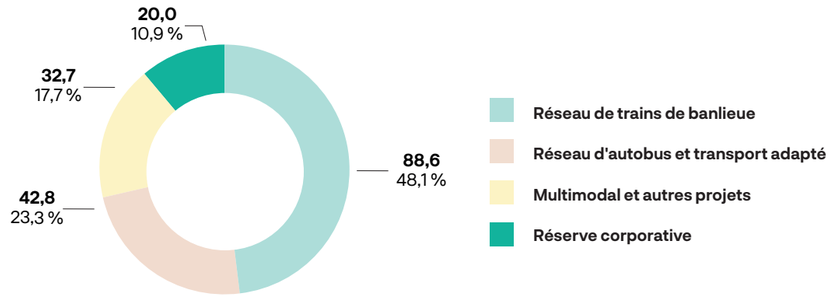
Répartition des charges d'exploitation d'exo par nature pour 2023



Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2023

Le Programme des immobilisations 2023-2032 (PDI) d'exo prévoit des investissements décennaux de 1951,4 M$. Pour l'année 2023, les investissements en immobilisations planifiés se chiffrent à 184,1 M$. Des investissements de 88,6 M$ sont prévus du côté du réseau de trains et de 42,8 M$ du côté du réseau d'autobus et du transport adapté pour l'année 2023. De plus, 32,7 M$ devraient être investis dans des projets multimodaux et autres projets. Et comme chaque année, nous prévoyons une réserve corporative. Elle est établie à 20,0 M$ pour 2023.

Répartition des investissements 2023 (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 qui s'y rattache est plus importante. 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 exobus est à l'étape de démarrage et de planification au PDI 2023-2032.



Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2023-2032 comprennent un investissement de 422,2 M$, dont 17,2 M$ en 2023 pour la phase 1 du programme exobus (électrification des autobus). Cette phase prévoit l'acquisition de 87 autobus électriques, la construction de deux garages adaptés à l'électrification 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.

Principaux projets – réseau de trains

Le projet de reconstruction des quais de la gare Lucien-L'Allier est une des priorités de 2023. Un montant de 12,7 M$ est dédié à la mise aux normes et à l'amélioration de cette infrastructure. La finalisation du prolongement du tunnel piétonnier de la gare Montréal-Ouest sera également prioritaire en 2023 afin d'améliorer la sécurité et l'accès à la gare. Le nouvel édicule sera terminé au printemps 2023, alors que les travaux consacrés au tunnel s'achèveront à l'automne. Un montant de 9,0 M$ est prévu pour ce projet. En ce qui concerne les nouvelles voitures de trains, leur livraison se poursuivra en 2023. Un montant de 10,4 M$ est prévu pour cette année. Le projet d'acquisition des 10 nouvelles locomotives continue également avec une somme de 8,1 M$ prévue pour ces immobilisations.

Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2023 prévoient plusieurs projets de nature technologique (TI/STI) pour un investissement total de 28,5 M$. Ces investissements visent à faire évoluer l'entrepôt de données BI, le programme Chrono ainsi que la livraison d'initiatives visant l'intégration des services.

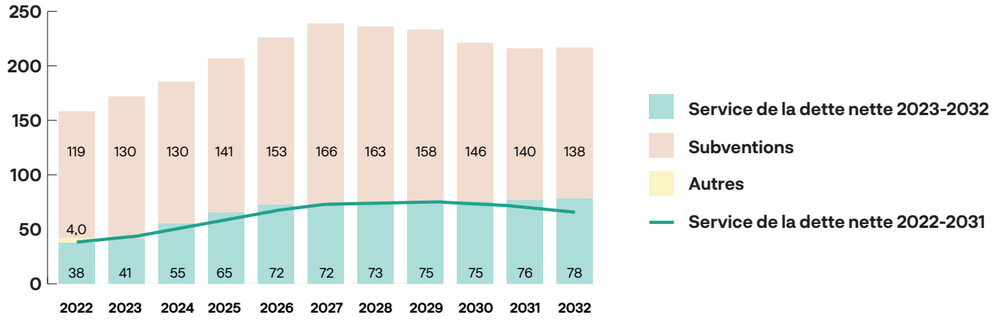
Service de la dette aux prévisions budgétaires 2023

Le service de la dette nette sera de 41,0 M$ en 2023. Il est calculé en soustrayant les subventions de 130,2 M$ au service de la dette de 171,2 M$. Le service de la dette nette de 41,0 M$ est à la charge de l'ARTM.

Évolution du service de la dette nette de 2023-2032

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années (1 951,4 M$) auront un impact grandissant sur le service de la dette nette. Ainsi, en 10 ans, ce dernier passera de 41,0 M$ à 78,1 M$.

Évolution du service de la dette nette – capital et intérêts (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 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 ceux 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 lui appartenant.

Autres dépenses d'exploitation

Cette charge 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 celle relevant des 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 sa mission, notamment pour des services requérant une expertise particulière ou pour effectuer des sondages et enquêtes auprès de la clientèle.

Frais immobiliers et assurances

Cette charge 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 cours d'exercice.



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

exo.quebec