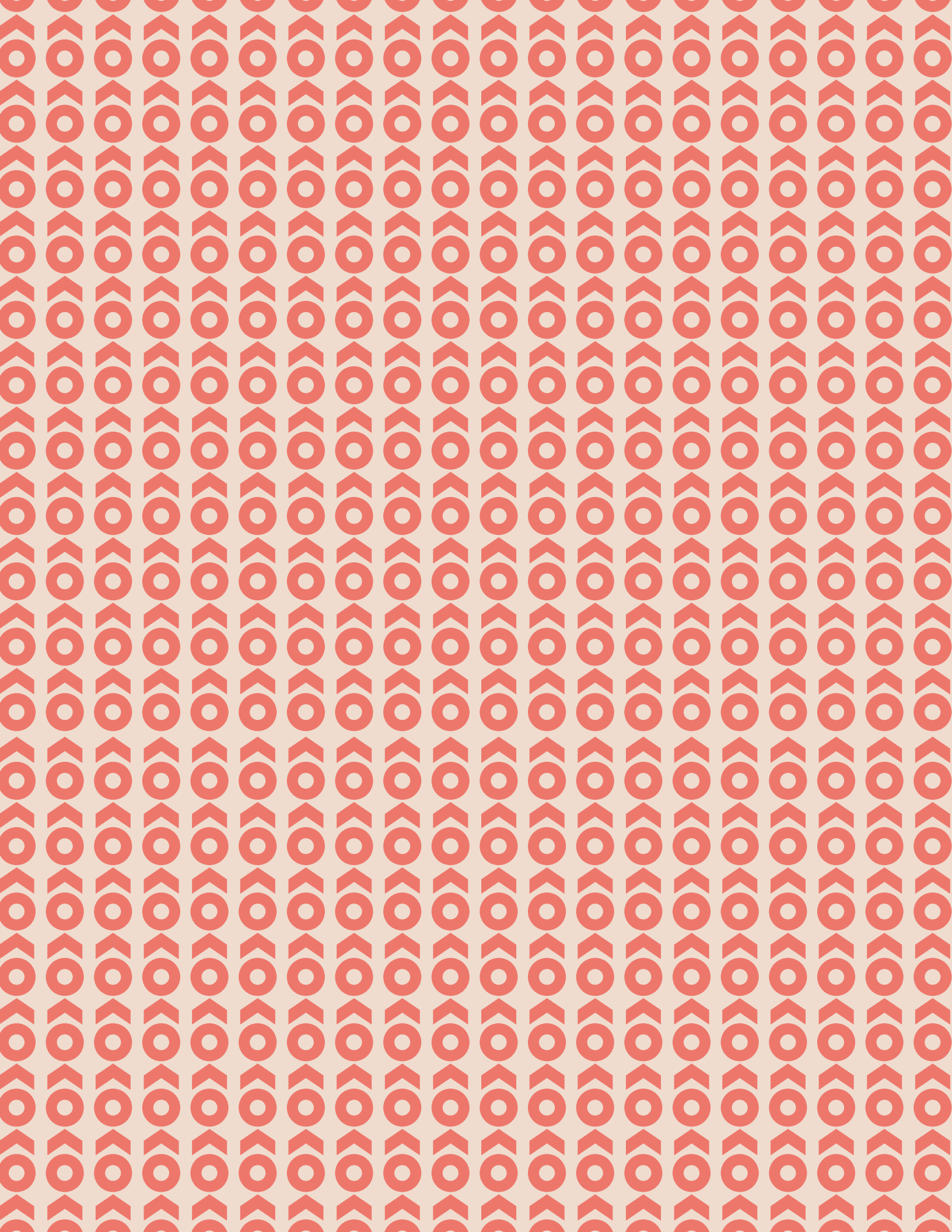
Budget 2024



exo



Poursuivre notre saine gestion avec performance et rigueur

Dans un contexte où l'inflation évolue à la vitesse grand V et où diverses dépenses liées à des facteurs externes s'ajoutent, il est primordial pour exo de continuer d'optimiser ses façons de faire et de prioriser certaines activités afin de fournir un service qui réponde aux besoins changeants de la mobilité collective.

La performance et la rigueur ont indéniablement guidé nos décisions concernant le budget 2024 d'exo

L'augmentation de nos charges d'exploitation pour 2024 atteint 35 M$. Parmi les éléments qui ont contribué à l'augmentation de nos coûts : la hausse du prix du carburant, le coût des pièces du matériel roulant, les hausses des coûts du transport adapté en raison de la demande croissante pour ce type de service ainsi que l'augmentation des coûts du taxi. Il s'agit essentiellement d'éléments de variation externes découlant du contexte économique inflationniste.

Pour pallier ces hausses importantes, une somme de 27,7 M$ provenant des excédents comptables accumulés sera utilisée pour équilibrer le budget 2024, ce qui permettra de maintenir le niveau de service actuel. De plus, afin de contribuer au manque à gagner du cadre financier métropolitain de l'ARTM pour l'année 2024, exo affectera un montant additionnel de ses excédents à hauteur de 50 M$ pour financer le manque à gagner du transport en commun dans la grande région de Montréal. Il est convenu que l'utilisation de ces fonds est exceptionnelle et a lieu dans un contexte de crise majeure du financement du transport collectif. Rappelons que ces surplus d'actifs[1] existaient depuis le changement de gouvernance en 2017. C'est la première fois de notre histoire que nous nous devons utiliser ce type de mesure pour assumer le déficit résiduel d'exploitation. Il importe toutefois de mentionner que ces excédents comptables étaient affectés au financement de la dette à long terme d'exo, ce qui nécessitera un changement d'usage prévu pour 2024. Ce n'est pas une solution idéale, mais elle permet d'éponger ce déficit plutôt que de réduire le service ou de faire assumer ce manque à gagner aux municipalités desservies.

Des efforts constants pour réduire des dépenses récurrentes

La rigueur de gestion et la vigilance dont exo a toujours fait preuve resteront en avant-plan en 2024. Pour poursuivre dans cette direction, nous avions, en prévision de cet exercice budgétaire, déjà amorcé un effort d'optimisation récurrent de 14,3 M$ en priorisant des activités à forte valeur ajoutée et en ralentissant ou réduisant d'autres activités moins prioritaires à court terme. Il était primordial pour exo de réaliser ces optimisations sans toucher au niveau et à la qualité des services aux usagers. Cela en plus des nombreux efforts consentis au cours des dernières années pour réduire certaines dépenses récurrentes.

En mode « solutions » : la force de notre modèle d'affaires

Force est de constater que malgré ces efforts d'optimisation, l'augmentation plus rapide des charges pour la même amplitude de services, le manque à gagner budgétaire et l'absence de diversification de sources de revenus ne font qu'accentuer l'écart. Il importe de trouver de nouvelles options de financement pour soutenir les besoins du transport collectif.

Depuis ses débuts, exo s'est toujours démarqué par ses idées et projets novateurs. Nos équipes sont déterminées à repousser les limites pour trouver des solutions. Les temps exigent rigueur et vigilance, mais tirer le meilleur parti de chaque situation fait déjà partie de l'ADN d'exo.

Pour la suite, exo compte contribuer aux efforts afin de proposer des solutions pérennes pour le cadre financier quinquennal. Il en va de l'avenir du transport collectif de la grande région métropolitaine dans son ensemble.

[1] La notion d'excédent comptable est expliquée en page 11.



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
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
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

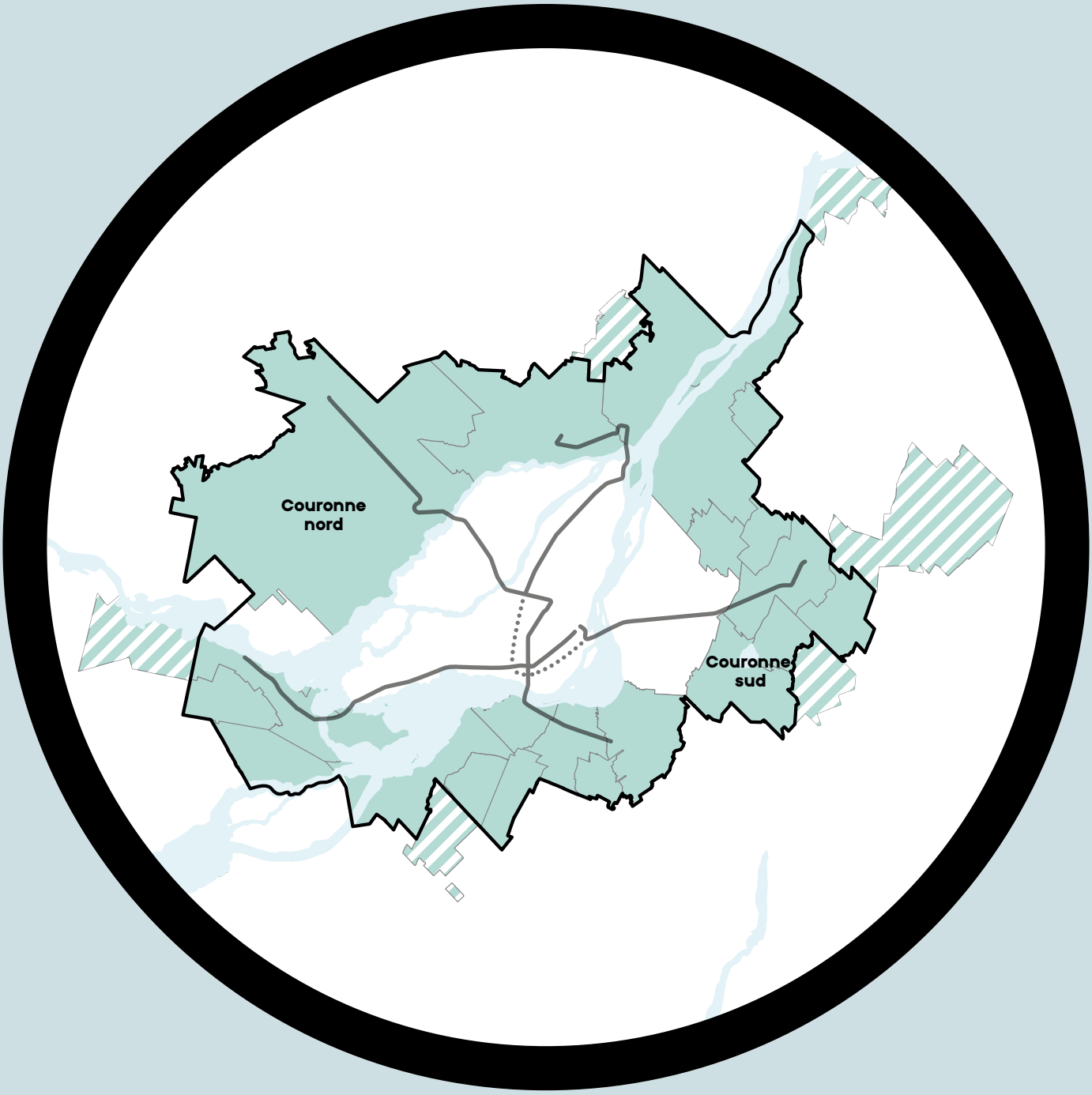
Évolution de l'achalandage 9

Section 2 Prévisions budgétaires 2024 : faits saillants 10

Données et charges d'exploitation par groupe nature 15

Section 3 Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2024 17

Section 4 Définitions 19


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 villes hors territoire.

Trains*

- 5 lignes de trains
- 52 gares*
- 206 voitures
- 41 locomotives
- 225,68 km de voies ferrées
  - CP : 96,3 km
  - CN : 86 km
  - exo : 42,1 km
  - CDPQ : 1,4 km

* Incluant les gares Lucien-L'Allier et gare Centrale dont exo n'est pas propriétaire.

Autobus et taxibus

235 lignes d'autobus

- Couronne nord : 87
- Couronne sud : 148

85 lignes de taxibus

- Couronne nord : 39
- Couronne sud : 46

13 terminus

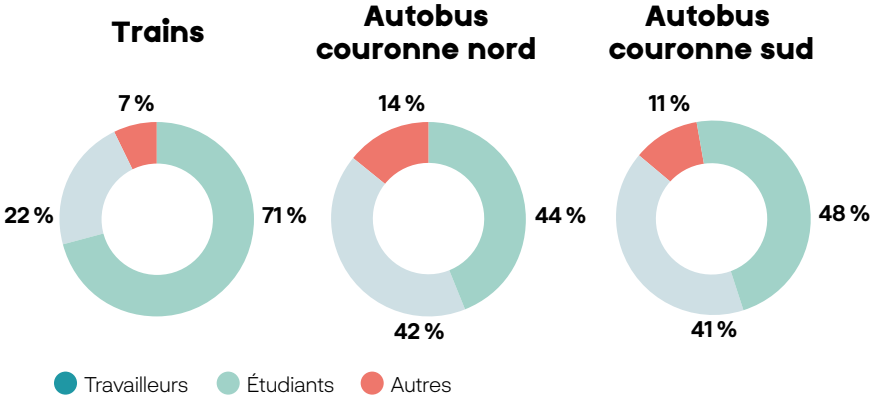
- Centre-ville*
- Châteauguay
- Mansfield*
- Contrecœur
- Repentigny
- Beloeil
- Sainte-Julie
- Georges-Gagné
- Saint-Eustache
- La Prairie
- Terrebonne
- Montcalm-Candiac
- Chambly

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

Transport adapté

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

Profils clientèle



Transport à la demande

- Beloeil-McMasterville : 3 954 déplacements par mois
- Terrebonne : plus de 1 900 déplacements par mois

Stationnements incitatifs

- 42 stationnements bus
- 15 stationnements train
- 20 980 places de stationnement
- 207 places de covoiturage
- 38 bornes électriques

Transport actif

- 2 862 places pour vélo
- 4 vélostations


Voie
1
Voie
2

Évolution de l'achalandage en 2023

Nous remarquons une reprise des habitudes de la part des usagers envers le transport collectif en 2023. En effet, les niveaux d'achalandage de plusieurs de nos services ont maintenant rejoint ou même dépassé les données prépandémiques de 2019 dans certains secteurs. Cette progression représente en moyenne une hausse de 14 % de l'achalandage de septembre 2023 par rapport à celui de septembre 2022, pour l'ensemble des modes de transport.

Autobus

Du côté du service autobus, de manière générale, l'augmentation est particulièrement marquée sur la couronne nord avec un achalandage en septembre 2023 représentant 99 % de celui enregistré à la même période en 2019. Bien sûr, la présence accrue d'établissements scolaires et les nombreux déplacements locaux favorisent cette reprise qui devrait se poursuivre au fil des ans. La couronne nord contient plus de générateurs de déplacements intra couronne (hôpitaux, cégeps, stations de métro, entreprises) et suscite des déplacements variés (loisirs, magasinage, étude, travail).

Sur la couronne sud, les secteurs du Haut-Saint-Laurent (axe de la route 138) et de La Presqu'Île (Vaudreuil-Dorion) ont retrouvé des niveaux d'achalandage prépandémiques. Nous avons observé pour les autres secteurs de la couronne sud une progression moins marquée de la fréquentation par rapport à 2022 avec 65 % de l'achalandage de 2019. Ce résultat est lié à la forte présence des travailleurs du centre-ville qui ont réduit leur fréquence d'utilisation des services de transport avec la montée du mode de travail hybride.

Des défis à relever

Bien que ces hausses d'achalandage soient de bonnes nouvelles, elles surpassent néanmoins l'offre de service dans certains secteurs. De plus, la pénurie de main-d'œuvre qui frappe certains transporteurs demeure l'obstacle le plus important avec lequel nous composons présentement.

Transport adapté

Le transport adapté a, de son côté, connu un rebond particulièrement important en 2023, retrouvant en septembre 97 % des niveaux d'achalandage de 2019. Dans le secteur de Terrebonne-Mascouche, la croissance a été encore plus marquée, atteignant un achalandage de 117 %. Il s'agit d'une preuve tangible du besoin crucial de ce type de service appelé à croître, notamment dans le contexte du vieillissement de la population.

La forte progression de l'achalandage du transport adapté rend nécessaire de déployer plusieurs mesures pour rendre les déplacements plus fiables et conviviaux et soutenir nos équipes. Il faut comprendre que cette hausse importante génère un temps d'attente de la part de la clientèle et amène une pression accrue sur la prestation de service, laquelle s'effectue trop fréquemment en pénurie de main-d'œuvre.

Trains

L'ensemble des lignes de train a connu, lui aussi, une croissance constante de fréquentation. Cette progression a été particulièrement observée sur la ligne 12 – Saint-Jérôme, dont l'achalandage de septembre 2023 a atteint 78 % du niveau de 2019 avec une augmentation de 15 % par rapport à 2022. La ligne 14 Candiac a aussi fortement progressé en septembre 2023 pour atteindre 75 % du niveau de 2019, ce qui représente une croissance de 20 % par rapport à septembre 2022.

En somme, même si cette hausse de fréquentation s'avère une bonne nouvelle, nous remarquons que la demande a beaucoup changé. À côté des besoins récurrents des travailleurs pendulaires et des étudiants, force est de constater que les déplacements hors pointe sont plus nombreux, entre autres, avec le mode de travail hybride exigeant en moyenne deux jours par semaine au bureau. Ces nouvelles habitudes de mobilité créent une charge supplémentaire sur nos équipes qui doivent s'ajuster pour répondre à plus d'appels téléphoniques, plus de demandes d'information, plus de solutions différentes pour planifier les routes et les horaires.

Néanmoins, exo a déjà entamé une révision de la planification de l'offre de service à l'automne dernier en tenant compte de ces nombreux besoins. Le déploiement du plan de modification d'offre de service de notre cellule d'action se poursuivra en 2024. Exo demeure pleinement engagé à développer des services toujours plus efficaces pour les usagers, tout en s'assurant d'une gestion rigoureuse et efficiente des ressources.

Faits saillants

Prévisions budgétaires 2024

(en millions de $)	Budget 2023	Budget 2024	Différence en $
› REVENUS			
ARTM – Rémunération	483,4	453,4	(30,0)
– Entente concernant les services de transport collectif	*420,7*	*473,2*	*52,5*
– Service en autobus, trains et transport adapté	*383,1*	*421,2*	*38,1*
– Service de dette nette	*41,0*	*55,1*	*14,1*
– Autres revenus	*(3,4)*	*(3,1)*	*0,3*
– Rémunération additionelle pour combler le manque à gagner	29,8	-	(29,8)
– Contribution au cadre financier métropolitain de l'ARTM	-	(50,0)	(50,0)
– Délégation et autres services pour l'ARTM	32,9	30,2	(2,7)
Autres revenus d'exploitation	9,6	7,7	(1,9)
Subventions gouvernementales, portion frais de financement	33,6	34,3	0,7
TOTAL DES REVENUS	**526,6**	**495,4**	**(31,2)**
› CHARGES			
Charges d'exploitation d'exo	461,4	495,5	34,1
– Entente concernant les services de transport collectif	*412,9*	*448,9*	*36,0*
– Délégation et autres services pour l'ARTM	*32,9*	*30,2*	*(2,7)*
– Services administratifs pour l'ARTM	*6,2*	*4,6*	*(1,6)*
– Autres charges d'exploitation financées par excédents (PMA)	*9,4*	*11,8*	*2,4*
Frais de financement	50,0	53,9	3,9
Amortissement	90,2	87,0	(3,2)
TOTAL DES CHARGES	**601,6**	**636,4**	**34,8**
› CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
(Moins) : Amortissement	(90,2)	(87,0)	3,2
Plus : Coût en capital sur le financement	28,7	35,5	6,8
(Moins) : Utilisation d'excédents affectés	(13,5)	(89,5)	(76,0)
– Compensation du déficit résiduel annuel	-	*(27,7)*	*(27,7)*
– Plan de maintenance des actifs	*(9,4)*	*(11,8)*	*(2,4)*
– Remboursement de la dette à long terme	*(4,1)*	-	*4,1*
– Contribution au cadre financier métropolitain de l'ARTM	-	*(50,0)*	*(50,0)*
TOTAL DE LA CONCILIATION À DES FINS FISCALES	**(75,0)**	**(141,0)**	**(66,0)**
	526,6	**495,4**	**(31,2)**
Conciliation budgétaire	-	-	-

Le financement du transport collectif pour 2024 et les années suivantes amène sa part de défis aux organismes publics de transport collectif, et cette situation ne fait pas exception chez exo. En effet, les frais d'exploitation pour offrir un service équivalent à celui de 2023, donc sans décroissance, augmentent plus rapidement que les sources de revenus mises à la disposition d'exo. Cette augmentation découle principalement de causes et de décisions externes. Bien que ces défis de financement aient déjà été présentés en 2023, le déficit ne fera qu'augmenter au cours des prochaines années, et ce malgré d'importantes optimisations de l'ordre de 14,3 M $ déjà intégrées dans les prévisions budgétaires de 2024.

Dans ce contexte, exo présente une prévision budgétaire équilibrée pour 2024 grâce à l'utilisation exceptionnelle de 27,7 M $ d'excédents de fonctionnement, qui existaient depuis le changement de gouvernance en 2017, pour compenser le déficit résiduel annuel. De plus, afin de contribuer au manque à gagner du cadre financier métropolitain de l'ARTM pour l'année en cours, nous affecterons aussi un montant additionnel de 50 M $ de ces surplus d'actifs pour financer le manque à gagner du transport en commun dans la grande région de Montréal. Il est convenu que l'utilisation de ces fonds est exceptionnelle, autorisée par le conseil d'administration et a lieu dans un contexte de crise majeure du financement du transport collectif afin d'éponger ce déficit et d'assurer le maintien du service du transport collectif pour sa clientèle. L'utilisation de ces excédents s'avère nécessaire en attendant que des solutions de financement permanentes soient mises en place afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable établis.



Que veut-on dire par « excédents de fonctionnement » ?

L'excédent (déficit) de fonctionnement est un indicateur à considérer pour évaluer si l'organisme municipal satisfait à son obligation légale d'équilibre budgétaire. L'excédent d'exo provient pour sa part de la répartition des actifs et des passifs de l'AMT selon leurs valeurs comptables conformément au Décret n° 527-2017 du Gouvernement du Québec au 1er juin 2017. Cet excédent est donc pour l'essentiel constitué d'actifs financiers et non financiers, net de passifs. Il ne représente pas des liquidités disponibles pour exo.

À quoi peuvent-ils servir ?

En décembre 2019, le conseil d'administration d'exo a autorisé l'affectation de ces excédents de fonctionnement au remboursement de la dette à long terme. Cette affectation a pour effet de diminuer l'endettement total net à long terme d'exo réparti à l'ensemble des municipalités membres de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de Saint-Jérôme, et ce, au prorata du potentiel fiscal de chacune des villes.

En juin 2020, exo a adopté une politique de gestion des excédents balisant l'utilisation possible des excédents. La Politique prévoit trois utilisations possibles des excédents :

- le remboursement de la dette à long terme ;
- le financement de projets d'investissements ;
- d'autres éléments de nature non récurrente.

Annuellement, exo doit faire état et faire approuver l'utilisation des excédents de fonctionnement affectés et non affectés à son conseil d'administration.

Les prévisions budgétaires d'exo comprennent l'ensemble des services de transport collectif régis par l'entente de service convenue avec l'ARTM (autobus, trains de banlieue et transport adapté), mais aussi d'autres services en délégation, notamment l'exploitation de mesures d'atténuation coordonnées par Mobilité Montréal.

Pour 2024, le budget d'exo s'élèvera à 495,4 M $, en diminution nette de 31,2 M $ par rapport aux prévisions budgétaires de l'année dernière (526,6 M $ en 2023). Cette diminution nette s'explique principalement par une augmentation de 34,8 M $ des charges d'exploitation d'exo, découlant principalement de causes et décisions externes (ex : indexation des contrats, impacts contractuels et règlementaires, coût du carburant, etc), mais compensée par des éléments de conciliation à des fins fiscales de 66,0 M $, plus élevés qu'en 2023. De ces éléments, notons l'utilisation de 27,7 M $ d'excédents de fonctionnement affectés pour compenser le déficit résiduel annuel de 2024, mais aussi une contribution de 50,0 M $ au cadre financier métropolitain de l'ARTM.

Faits saillants – revenus

ARTM – Rémunération

L'ARTM verse une rémunération à exo 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 lui paie également la portion non subventionnée de ses dépenses d'investissement incluses à son Programme des immobilisations (PDI) ainsi que d'autres services délégués selon une rémunération à hauteur des coûts réels.

Entente concernant les services de transport collectif

Selon l'Entente concernant les services de transport collectif, l'ARTM verse des revenus pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté. Pour 2024, ces revenus seront de 421,2 M $, en augmentation de 38,1 M $ par rapport à 2023. Cette augmentation s'explique par plusieurs éléments, dont voici les principaux.

Il faut d'abord tenir compte d'une indexation de la rémunération de l'ordre de 4 %. Puisque celle-ci est en deçà des impacts réels d'indexation des coûts contractuels, un écart défavorable pour exo est créé et s'applique pour une deuxième année consécutive, ce qui continue de creuser l'écart financier.

À cette indexation s'ajoute un ajustement du montant reconnu pour l'exploitation des services de transport adapté, dont le coût par déplacement a augmenté de façon considérable depuis 2023.

On retrouve à même le budget d'exploitation d'exo certains services anciennement financés par le biais d'enveloppes prévues pour des mesures d'atténuation dans le contexte de chantiers routiers par Mobilité Montréal.

En résumé, la rémunération de l'ARTM oblige exo à maintenir l'offre de service au niveau de celui de 2023, sans planifier d'ajout.

À noter qu'exo avait diminué son offre de service de 2020 à 2022 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 de l'Entente concernant les services de transport collectif prévoit aussi le financement de la portion non subventionnée des dépenses d'investissement d'exo pour 55,1 M $ (41,0 M $ en 2023). En effet, l'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée de son service de la dette nette, lequel comprend la portion capital et intérêts des financements à long terme ou des paiements au comptant pour la réalisation de projets d'immobilisation.

S'ajoute toutefois cette année une contribution au manque à gagner du cadre financier métropolitain de l'ARTM pour l'année en cours. Exo affectera exceptionnellement et pour la première fois de son histoire un montant de 50 M $ de ces surplus d'actifs, qui existaient depuis le changement de gouvernance en 2017, pour financer le manque à gagner du transport en commun dans la grande région de Montréal et éponger le déficit plutôt que de réduire le service ou de faire assumer ce manque à gagner aux municipalités desservies. Cette contribution est déduite de la rémunération des services selon l'entente concernant les services de transport collectif.

Délégation et autres services pour l'ARTM

Exo engage des dépenses en délégation de gestion pour le compte de l'ARTM. On pense notamment à certaines activités de vente et de perception ou à certains sites dont l'ARTM est propriétaire, comme des billetteries métropolitaines et des équipements métropolitains (terminus et voies réservées). Exo assure aussi, sur son territoire, l'application de mesures d'atténuation approuvées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et compensées par l'ARTM pour les coûts engagés. En 2024, la rémunération prévue pour ces activités sera de 30,2 M $, en réduction nette de 2,7 M $ par rapport à 2023. Cette réduction s'explique par le fait que certaines des mesures ont été retirées, car les travaux routiers ont été réalisés ou que d'autres mesures ont été intégrées dans l'Entente concernant les services de transport collectif.

Autres revenus d'exploitation

Exo offre des services administratifs à l'ARTM, moyennant une rémunération spécifique. Cette rémunération sera de l'ordre de 4,6 M $ en 2024, en réduction de 1,6 M $ par rapport à 2023, dû au fait que l'ARTM effectue désormais ces tâches à l'interne.

D'autres revenus de nature commerciale provenant de l'affichage publicitaire et des revenus locatifs permettent également à exo de générer des revenus de 3,1 M $ en 2024. On remarque toutefois une réduction de 0,3 M $ par rapport à 2023 pour ces activités étant donné le contexte économique : les annonceurs investissent moins en publicité que les années précédentes.

Tous ces revenus d'exploitation totaliseront ainsi 7,7 M $ en 2024, ce qui représente une baisse de 1,9 M $ comparativement à 2023.

Subventions gouvernementales, portion « Frais de financement »

Pour financer ses investissements à long terme en immobilisations, exo a recours à divers programmes de subvention des gouvernements provincial et fédéral. On parle notamment du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et du Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC). Ainsi, exo reçoit des paiements de transfert du gouvernement, dont le montant relatif aux intérêts et autres frais de financement s'élèvera à 34,3 M $ en 2024, ce qui représente 0,7 M $ de plus que le montant prévu au budget de 2023.

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 448,9 M $ pour 2024, comparativement à 412,9 M $ pour 2023, en augmentation de 36,0 M $. Ces charges comprennent l'ensemble des coûts prévus aux contrats des services de transport collectif de l'ARTM ainsi que les frais administratifs qui y sont liés. Ils sont évalués en fonction des hypothèses de croissance des coûts prévus par exo pour 2024 et sur la base d'une gestion performante et responsable des fonds publics.

Comme mentionné précédemment, l'augmentation des charges de 2024 par rapport à celles de 2023 est en grande partie expliquée par des causes et décisions externes à exo. De ces éléments, l'indexation des contrats d'exploitation des services d'autobus, de taxi et de trains de banlieue représente à elle seule une augmentation d'environ 18,2 M $ des coûts d'exploitation.

Parmi les causes externes, des impacts contractuels et règlementaires d'environ 15,0 M $ s'ajoutent en 2024. Cela s'explique notamment par l'octroi de contrats, qui étaient en vigueur de longue date, venus à échéance à des coûts plus élevés ainsi que par l'obligation pour exo de respecter certaines exigences règlementaires pour l'opération des trains de banlieue dès la fin de 2023. De plus, l'augmentation de la demande en déplacements du service de transport adapté ressentie en 2023 se poursuivra en 2024. Si on ajoute l'augmentation du coût par déplacement suivant le contexte postpandémique, l'exploitation du service de transport adapté coûtera environ 6,6 M $ de plus en 2024 qu'en 2023. Enfin, la hausse du coût du carburant observée dès 2023 se maintient, mais les couvertures d'instruments financiers dérivés pour lesquels exo se prémunit pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant sont moins favorables. L'augmentation associée au carburant est d'environ 5,0 M $ par rapport à 2023 selon un volume de service constant.

Afin de mitiger ces hausses de coûts provenant de causes et décisions externes, exo a pris la décision de gestion d'optimiser ses coûts d'exploitation en priorisant certaines activités et projets en lien direct avec sa mission, et en en ralentissant ou abandonnant d'autres, sans impacter le niveau et la qualité de service aux usagers. Pour ce faire, des réductions principalement réalisées sur des dépenses indirectes ont pu être matérialisées dans les prévisions budgétaires 2024. Ces réductions se chiffrent à 14,3 M $ et seront récurrentes pour les prochains exercices. Elles incluent notamment les services professionnels, les dépenses technologiques et la masse salariale, mais aussi certaines dépenses opérationnelles qui n'ont aucun impact sur le service.

Variations - Entente de services du transport collectif	B2024 vs B2023
Budget 2023	412,9
Causes et décisions externes	48,9
Optimisations exo	-14,3
Autres ajouts	1,4
Budget 2024	**448,9**

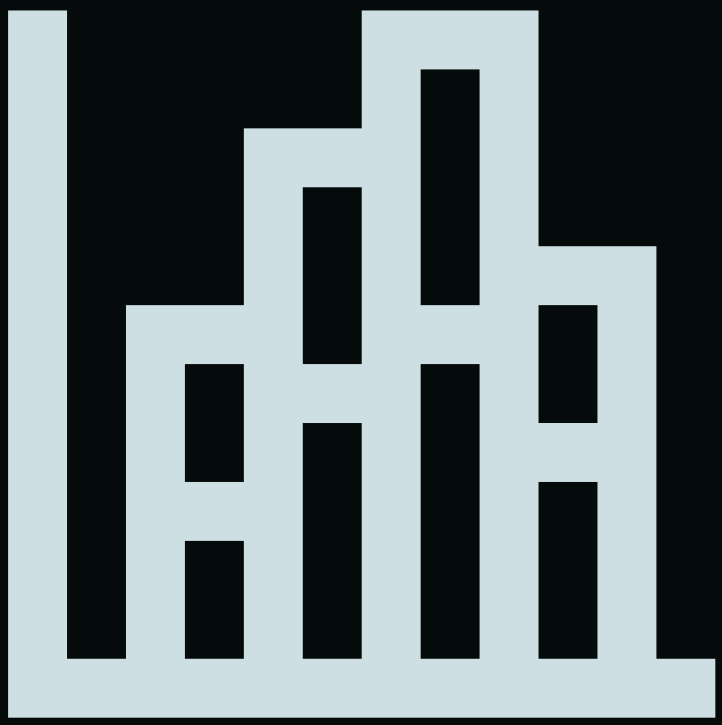
Autres charges d'exploitation financées par excédents affectés et non affectés

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 2024, ces derniers seront composés exclusivement du maintien de son parc de matériel roulant dans le cadre de son Plan de maintien des actifs (PMA). Ainsi, exo poursuivra ses activités de maintenance majeures de nature non capitalisable en fonction du cycle de vie de ses équipements. Le PMA occasionnera donc des coûts de 11,8 M $ en 2024 comparativement à 9,4 M $ en 2023, une hausse de 2,4 M $.

Cette utilisation des excédents de fonctionnement pour les activités du PMA s'ajoute à ceux mentionnés plus haut pour absorber le déficit résiduel annuel de 2024. Ainsi, l'utilisation totale prévue pour l'exploitation sera de 39,5 M $ (référence aux lignes bleues, tableau de la page 10).

Financement des investissements

Exo prévoit engager des frais de financement de l'ordre de 53,9 M $ en 2024 (50,0 M $ en 2023). À ces frais s'ajoutera un montant prévu de 35,5 M $ en coût de capital sur le remboursement des dettes à long terme non subventionnées (28,7 M $ en 2023). Les explications concernant le financement des investissements au PDI se trouvent à la page 17.

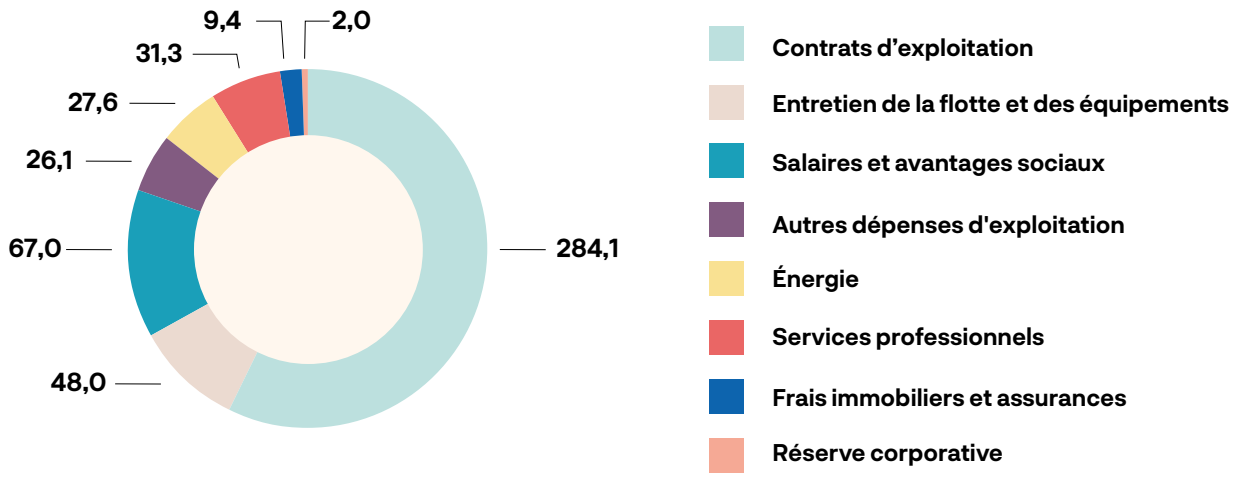




Données et charges d'exploitation par groupe nature

(en millions de $)	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2024 contre Budget 2023 $
Contrats d'exploitation	259,6	284,1	24,5
Entretien de la flotte et des équipements	43,8	48,0	4,2
Salaires et avantages sociaux	64,5	67,0	2,5
Autres dépenses d'exploitation	24,3	26,1	1,8
Énergie	23,1	27,6	4,5
Services professionnels	34,6	31,3	(3,3)
Frais immobiliers et assurances	9,5	9,4	(0,1)
Réserve corporative	2,0	2,0	0,0
Charges d'exploitation d'exo	**461,4**	**495,5**	**34,1**

Répartition des charges d'exploitation d'exo par nature pour 2024

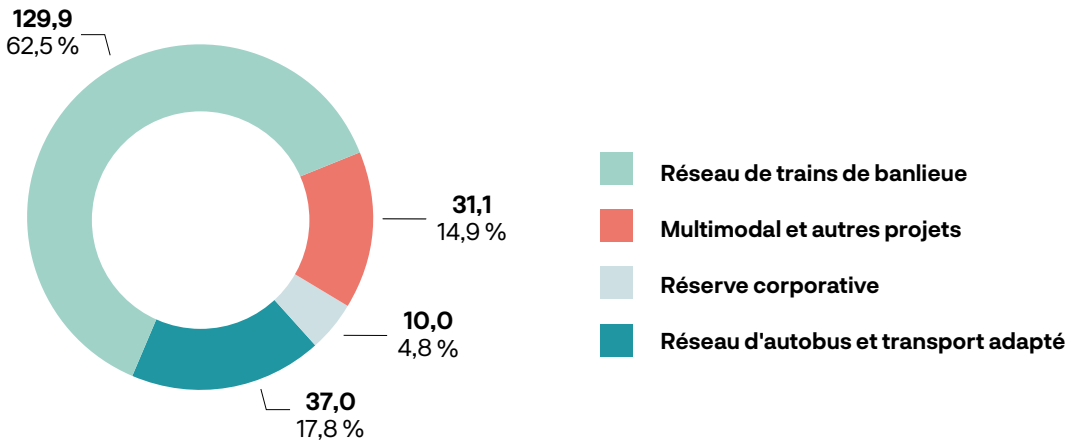



3
THERMO KING
allo exo
29702
En Transit
endre l'autobus réduit de moitié
otre empreinte écologique*
450 492-6111
www.urbis.lesmoulins.ca
urbis

Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2024

Le Programme des immobilisations 2024-2033 (PDI) d'exo prévoit des investissements décennaux de 1999,5 M $. Pour l'année 2024, les investissements en immobilisations planifiés se chiffrent à 208,0 M$, dont 129,9 M $ sont prévus pour le réseau de trains et 37,0 M $ pour le réseau d'autobus et le transport adapté. De plus, 31,1 M $ devraient être investis dans des projets multimodaux et autres. À cela s'ajoute, comme chaque année, une réserve corporative établie à 10,0 M $ pour 2024.

Répartition des investissements 2024 (en millions de $)



On remarque que les actifs liés au réseau de trains sont beaucoup plus nombreux que ceux liés au réseau d'autobus puisque 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, mais il n'est pas actuellement propriétaire du parc de véhicules et des centres d'entretien de son réseau d'autobus. Le modèle d'affaires évoluera au fil des ans avec l'acquisition progressive des garages et des autobus électriques. D'ailleurs, la phase 1 du modèle d'affaires autobus (exobus) est à l'étape de démarrage et de planification au PDI 2024-2033 et la phase 2 est à l'étude.



Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2024-2033 comprennent un investissement de 486,1 M$, dont 24,8 M$ en 2024 pour la phase 1 du modèle d'affaires autobus (exobus). Cette phase prévoit l'acquisition de 90 autobus électriques, la construction de deux garages adaptés ainsi que l'achat des terrains pouvant les accueillir. La phase 2 du programme exobus compte pour 98,9 M$ au PDI de 2024-2033 et comprend l'acquisition de terrains ainsi que les études des infrastructures requises pour cette phase.

Le projet de refonte du terminus de Châteauguay, qui consiste notamment à ajouter des quais d'autobus et à construire un centre de services, se terminera, quant à lui, en 2025 pour un coût total estimé à 42,3 M$.

Principaux projets – réseau de trains

Le projet de reconstruction des quais de la gare Lucien-L'Allier demeure prioritaire en 2024. Un montant de 31,9 M$ est prévu pour la mise aux normes et l'amélioration de cette infrastructure. La réception des nouvelles voitures de train se poursuivra en 2024 ; un montant de 21,1 M$ lui est d'ailleurs réservé. Le projet d'acquisition de 10 nouvelles locomotives est également en cours de réalisation, une somme de 19,6 M$ est prévue pour ces immobilisations en 2024. À la gare Vendôme, exo amorcera le remplacement des édicules et la reconstruction du quai nord pour un coût total estimé à 15,0 M$, dont 6,4 M$ sont prévus en 2024.

Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2024 incluent plusieurs projets de nature TI/STI pour un investissement total de 31,9 M$, dont 28,4 M$ en 2024 pour la phase 1 du programme exobus (électrification des autobus). Ces investissements comprennent des projets tels que le programme Chrono, l'évolution de l'entrepôt de données BI (Business Intelligence) et du progiciel SAP, l'acquisition des nouveaux valideurs VPE-430 ainsi que la livraison d'initiatives visant l'intégration des services.

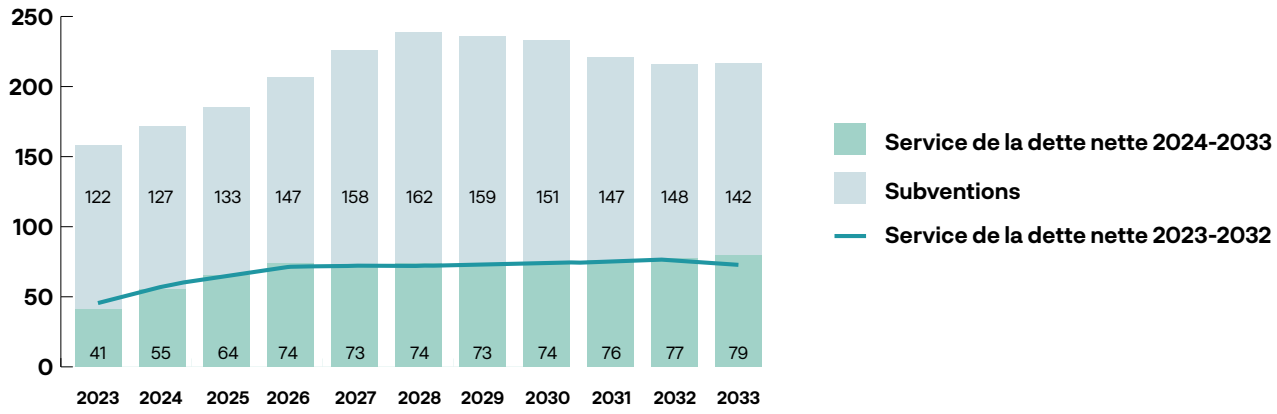
Service de la dette aux prévisions budgétaires 2024

Le service de la dette nette sera de 55,1 M$ en 2024. Il est calculé en soustrayant les subventions de 127,4 M$ au service de la dette de 182,5 M$. Ce montant est à la charge de l'ARTM et respecte la cible fournie par cette dernière.

Évolution du service de la dette nette de 2023-2032

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années (1 999,5 M$) auront un impact grandissant sur le service de la dette nette. Ainsi, en 10 ans, ce dernier passera de 55,1 M$ à 78,8 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 des véhicules de transport adapté	Groupe La Québécoise inc. Lanau Bus S.E.C. Le Groupe Transbus Les Autobus Transcobec Robert Paquette Autobus et Fils Transco 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 correctif que les coûts 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

Cette catégorie 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 des activités de communication réalisées auprès de la clientèle et pour affaires publiques.

Énergie

Coûts 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

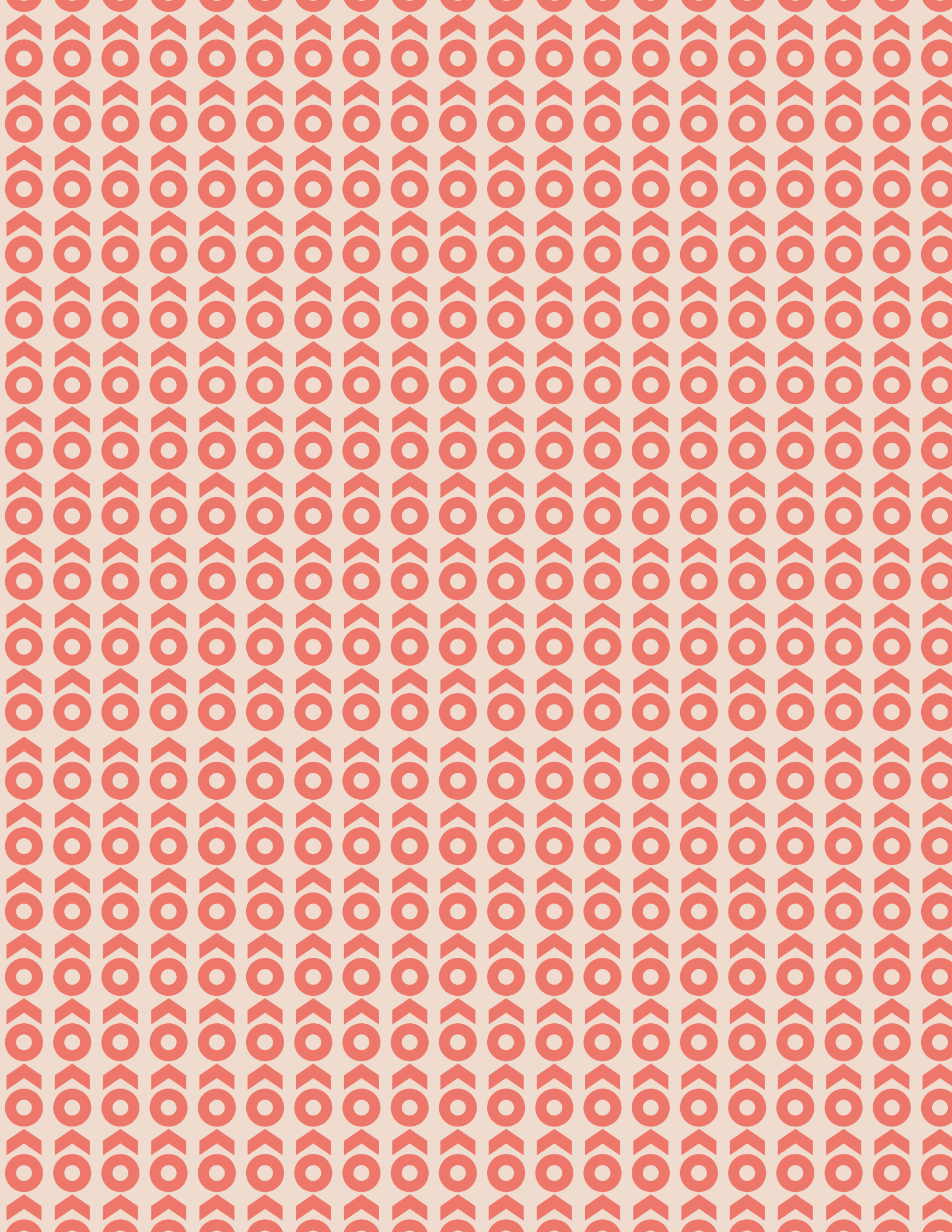
Coûts reliés aux ressources externes auxquelles l'organisation fait appel pour obtenir divers services en lien avec la mission d'exo. On pense notamment à des professionnels requérant une expertise particulière ou mandatés pour effectuer des sondages et enquêtes auprès de la clientèle.

Frais immobiliers et assurances

Cette catégorie 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 durant l'exercice.



1001, boulevard Robert-Bourassa, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 4L4

exo.quebec