Budget 2025

exo

Innover avec des ressources limitées

Si, en 2024, nous préconisions déjà un mode de gestion empreint de vigilance et de rigueur pour répondre aux besoins changeants de la mobilité collective dans un contexte de crise majeure du financement du transport collectif, nous devrons, pour 2025, redoubler d'ardeur afin de continuer à offrir un service qui répond à nos attentes et à celles de nos usagers.

En 2025, exo présente une prévision budgétaire équilibrée grâce à de nouvelles optimisations récurrentes d'environ 2,8 M$, qui s'ajoutent à celles de 14,3 M$ en 2024, et à l'utilisation de 29,1 M$ d'excédents de fonctionnement[1] pour une deuxième année consécutive afin de maintenir le niveau d'offre de service. Il est important de rappeler que nous proposons déjà un modèle d'affaires très performant, ce qui rend la marge de manœuvre très mince pour faire de nouvelles économies. Au moment de planifier ce budget, tous les efforts sont donc mis à trouver de nouvelles sources de financement pour atteindre les objectifs de mobilité durable.

Nous sommes particulièrement fiers que le rapport sur l'audit de performance des sociétés de transport collectif commandé par le gouvernement du Québec ait mis en lumière la performance de notre modèle distinctif, en soulignant l'impact positif de notre modèle d'affaires en impartition pour la quasi-totalité de nos activités opérationnelles, et de nos options de mobilité innovantes, comme le transport à la demande, pour lequel exo a développé une solide expertise. Le rapport démontre, entre autres, que nos coûts pour une heure de service de transport par autobus sont en moyenne 10 à 15 % moins élevés que ce qu'on retrouve dans d'autres organisations et que le taux de réserve de la flotte d'autobus utilisée pour les services d'exo se situe à un niveau avantageux, soit en deçà de la moyenne (15 % vs 20 %).

C'est d'ailleurs dans cet esprit que nous allons mettre en service de nouvelles zones de transport à la demande pour optimiser des dessertes existantes et que nous avons choisi méticuleusement les projets phares de 2025. En effet, malgré les ressources limitées et grâce au travail rigoureux de nos équipes, nous avons pu identifier les priorités pour 2025, dont finaliser la réfection de la gare de train Lucien-L'Allier, la refonte du réseau en lien avec l'ouverture des antennes Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme du REM à l'automne 2025, l'arrivée d'un autobus 100 % électrique dans le cadre du programme exobus et la mise en service de nouvelles locomotives à basses émissions de GES.

Nous avons l'ambition d'offrir un transport collectif qui répond aux besoins en mobilité de la population des couronnes nord et sud. Avec agilité et persévérance, nous continuerons de proposer des idées novatrices et des initiatives pérennes afin d'améliorer l'expérience de transport collectif tout en tenant compte du contexte d'optimisation des ressources. Nous allons également poursuivre la démarche des chantiers d'optimisation avec nos partenaires afin d'identifier différentes pistes pour réduire la pression financière pour les bailleurs de fonds.

L'amélioration de l'offre de service est cruciale afin d'augmenter le pouvoir d'attraction du transport collectif et, ainsi, de réduire la congestion routière. Pour concrétiser sa vision, exo compte défendre la mise en place de mesures qui amélioreront concrètement l'efficacité des déplacements de ses usagers.

[1] La notion d'excédents de fonctionnement est expliquée en page 10.

Sylvain Yelle
Directeur général

Josée Bérubé
Présidente du conseil d'administration

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
CPKC	Canadien Pacifique à Kansas City
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAGITC	Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif
PDI	Programme des immobilisations
PMA	Plan de maintien des actifs
REM	Réseau express métropolitain
SOFIL	Programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec
TAD	Transport à la demande
TI/STI	Technologies de l'information / Sciences et technologie industrielles

Table des matières

Section 1 Portrait d'exo 6

Évolution de l'achalandage 7

Section 2 Prévisions budgétaires 2025 : faits saillants 9

Données et charges d'exploitation par groupe nature 13

Section 3 Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2025 14

Section 4 Définitions 16

exo, la société de transport des couronnes

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
- 225,8 km de voies ferrées
  - › CPKC : 96,3 km
  - › CN : 86 km
  - › exo : 42,1 km
  - › CDPQ : 1,4 km

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

Autobus et taxibus

219 lignes d'autobus
- Couronne nord : 86
- Couronne sud : 133

68 lignes de taxibus
- Couronne nord : 29
- Couronne sud : 39

11 terminus

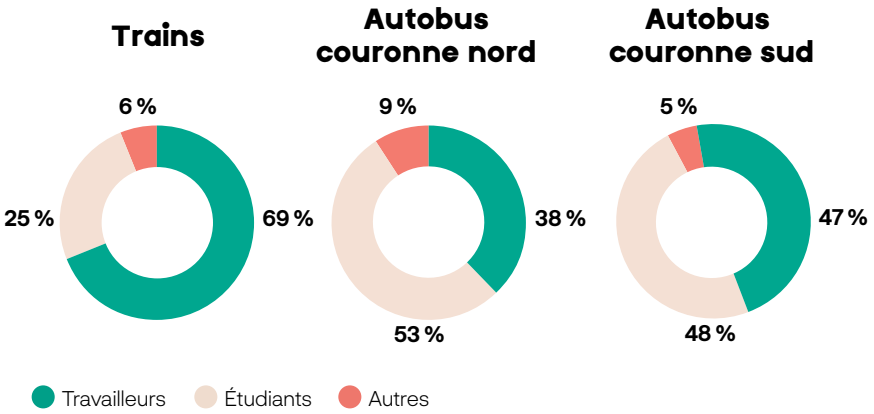
Transport à la demande

- **Beloeil-McMasterville :** plus de 40 000 déplacements entre janvier et septembre 2024
- **Terrebonne :** plus de 20 000 déplacements entre janvier et septembre 2024
- **Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park :** plus de 2000 déplacements depuis août 2024

Transport adapté

- Service sur réservation sur l'ensemble du territoire
- 60 minibus et microbus
- 300 taxis et taxis adaptés

Profils clientèle



Stationnements incitatifs

- 42 stationnements bus
- 15 stationnements train
- 20 864 places de stationnement
- 162 places de covoiturage
- 38 bornes électriques

Transport actif

- 2811 places pour vélo
- 4 vélostations

Évolution de l'achalandage en 2024

La reprise des déplacements en transport collectif est indéniable dans l'ensemble des services d'exo, elle est toutefois variable selon le mode. L'achalandage global du service d'autobus se rapproche des niveaux prépandémiques, touchant 90 % du seuil d'achalandage en moyenne, entre les mois de janvier et septembre 2024. La croissance démographique est importante dans les couronnes nord et sud. La couronne nord surpasse d'ailleurs les attentes avec une progression de 113 % sur la même période. Les besoins de mobilité et d'options de transport collectif sont bien réels pour la population et les défis sont grands pour pouvoir offrir un service marqué par une fréquence continue et soutenue.

	2023	2024
Autobus	10,9 M	12,1 M (+11 %)
Trains*	4,3 M	5,1 M (+17 %)
Transport adapté	463 903	531 720 (+15 %)
Exo à la demande	49 024	62 093 (+27 %)

* Les travaux à la gare Lucien-L'Allier ont forcé sa fermeture à partir du mois d'avril 2024 et ont touché les lignes 11 Vaudreuil-Hudson, 12 Saint-Jérôme et 14 Candiac.

Autobus

Bien que les hausses d'achalandage soient de bonnes nouvelles en soi, elles surpassent néanmoins l'offre de service, qui est toujours sous le seuil prépandémique, et occasionnent une pression côté capacité dans certains secteurs. Ces croissances combinées à une limitation de l'offre de service demeurent un enjeu majeur pour répondre à une demande de plus en plus importante. Cette limite empêche exo d'ajouter des autobus en heure de pointe dans certains secteurs où la demande a dépassé celle prépandémique. De plus, la pénurie de véhicules qui frappe certains transporteurs est aussi un obstacle important avec lequel nous composons présentement.

La couronne nord

- On observe une **hausse globale de 13 %** de l'achalandage par rapport à l'an dernier.
- Le secteur de L'Assomption affiche la plus forte **croissance avec 21 %** depuis le début de l'année 2024.

La couronne sud

- On observe une **croissance de** l'**achalandage globale de 9 %** par rapport à 2023.
- Certains secteurs tels que Sud-Ouest et Sorel-Varennes affichent une croissance supérieure, avec une **augmentation de 17 %**.

Trains

L'ensemble des lignes de train a également connu une importante croissance de fréquentation, soutenue par une utilisation plus importante de la clientèle se destinant au centre-ville.

Malgré les travaux de réfection de la gare de train Lucien-L'Allier, l'achalandage des lignes 11 Vaudreuil-Hudson, 12 Saint-Jérôme et 14 Candiac ont performé par rapport à 2023. Ces trois lignes représentent plus de 5 millions de déplacements annuellement et affichent une excellente progression, soit 18 % année sur année.

Les plus fortes hausses d'utilisation depuis 2023

- **24 %** pour la ligne 11 Vaudreuil-Hudson.
- **19 %** pour la ligne 15 Mascouche.
- **17 %** pour la ligne 14 Candiac.

Transport adapté

Le vieillissement de la population contribue à maintenir une demande marquée et constante pour le service de transport adapté. Il représente l'un des modes ayant la plus forte croissance avec plus de **530 000 déplacements** entre les mois de janvier et septembre 2024.

- **Croissance de 15 %** en 2024.

- **Hausse de 9 %** par rapport au niveau de service prépandémique.

Exo à la demande

Le transport à la demande (TAD) demeure en forte croissance depuis la mise en service du premier projet pilote à Beloeil et McMasterville en mars 2021. Depuis, d'autres TAD ont vu le jour à Terrebonne, Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park, contribuant à cet essor. Un quatrième service d'exo à la demande a été mis en place à Boisbriand en novembre 2024, offrant ainsi des trajets plus directs et plus fréquents, afin de réduire le temps de parcours des usagers et améliorer la couverture du territoire. Ce nouveau déploiement de transport à la demande s'inscrit dans une vision stratégique d'optimisation et de bonification de notre offre de mobilité pour répondre aux nouveaux besoins de déplacements locaux, et ce, en respectant le cadre financier actuel.

- Plus de **62 000 déplacements** ont été réalisés en 2024, ce qui représente une hausse globale de 27 % par rapport à la même période l'an passé (janvier à septembre 2023) pour l'ensemble des TAD.

- Le service offert à Beloeil et McMasterville demeure le plus utilisé avec plus de **40 000 déplacements** entre janvier et septembre 2024, ce qui représente une croissance de 25 % par rapport à 2023.

- On observe aussi une croissance significative à Terrebonne où ce service a été utilisé, pour la même période, près de **20 000 fois**, ce qui représente une hausse de 18 %.

- **Plus de 2000 déplacements** ont été effectués depuis la mise en service, en août 2024, du TAD de Mont-Saint-Hilaire et d'Otterburn Park.

Répondre aux besoins diversifiés et évolutifs de la clientèle

Les besoins de nos communautés changent et leurs habitudes de déplacement évoluent. Le défi est donc d'optimiser nos choix pour le bien de la collectivité tout en effectuant un contrôle judicieux des dépenses.

En plus 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. Malgré une hausse globale de fréquentation, nous devons constamment nous adapter à une demande qui a beaucoup changé. Le déploiement du plan de modification d'offre de service de notre cellule d'action se poursuivra en 2025. 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 2025

(en millions de $)	Budget 2024	Budget 2025	Différence en $
› REVENUS			
ARTM – Rémunération	453,4	520,3	66,9
– Entente concernant les services de transport collectif	*473,2*	*493,9*	*20,7*
– Service en autobus, trains et transport adapté	*421,2*	*437,9*	*16,7*
– Service de dette nette	*55,1*	*59,0*	*3,9*
– Autres revenus	*(3,1)*	*(3,0)*	*0,1*
– Contribution au cadre financier métropolitain de l'ARTM	(50,0)	0,0	50,0
– Délégation et autres services pour l'ARTM	30,2	26,4	(3,8)
Autres revenus d'exploitation	7,7	6,8	(0,9)
Subventions gouvernementales, portion frais de financement	34,3	21,7	(12,6)
TOTAL DES REVENUS	**495,4**	**548,8**	**53,4**
› CHARGES			
Charges d'exploitation d'exo	495,5	513,2	17,7
– Entente concernant les services de transport collectif	*448,9*	*467,0*	*18,1*
– Délégation et autres services pour l'ARTM	*30,2*	*26,4*	*(3,8)*
– Services administratifs pour l'ARTM	*4,6*	*3,8*	*(0,8)*
– Autres charges d'exploitation financées par excédents	*11,8*	*16,0*	*4,2*
Plan de maintenance des actifs (PMA) matériel roulant	*11,8*	*11,4*	*(0,4)*
Programme de sécurité informatique	*0,0*	*4,6*	*4,6*
Frais de financement	53,9	42,4	(11,5)
Amortissement	87,0	77,1	(9,9)
TOTAL DES CHARGES	**636,4**	**632,7**	**(3,7)**
› CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
(Moins) : Amortissement	(87,0)	(77,1)	9,9
Plus : Coût en capital sur le financement	35,5	38,3	2,8
(Moins) : Utilisation d'excédents affectés	(89,5)	(45,1)	44,4
Compensation du déficit résiduel annuel	*(27,7)*	*(29,1)*	*(1,4)*
Compensation des charges d'exploitation financées par excédent	*(11,8)*	*(16,0)*	*(4,2)*
Compensation au cadre financier métropolitain de l'ARTM	*(50,0)*	*0,0*	*50,0*
TOTAL DE LA CONCILIATION À DES FINS FISCALES	**(141,0)**	**(83,9)**	**57,1**
	495,4	**548,8**	**53,4**
Conciliation budgétaire	-	-	-

Pour une deuxième année consécutive, exo sera dans l'obligation d'utiliser ses excédents de fonctionnement afin de couvrir le déficit budgétaire de ses activités. En effet, les frais d'exploitation pour offrir un service équivalent à celui de 2024, donc sans décroissance, augmentent plus rapidement que les sources de revenus. Cette augmentation découle principalement de causes et de décisions externes, dont les coûts plus élevés des nouveaux contrats d'autobus et la mise en application de nouvelles réglementations ferroviaires. La rémunération des services de transport collectif versée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) 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 ne permet donc plus, depuis 2023, de couvrir les coûts réels d'exploitation.

Exo a été proactif dès 2024 pour générer d'importantes optimisations sur ses activités d'exploitation (14,3 M$). Le rapport sur l'audit de performance des sociétés de transport collectif, commandé par le gouvernement du Québec, a d'ailleurs mis en lumière la performance de notre modèle d'affaires en impartition pour la quasi-totalité de nos activités opérationnelles et nos options de mobilité innovantes. En 2025, de nouvelles optimisations récurrentes d'environ 2,8 M$ seront retranchées des prévisions budgétaires, dont certaines sont relatives aux outils technologiques et à la masse salariale. De plus, il y aura une diminution d'environ 5,0 M$ de nos besoins en rémunération en provenance de l'ARTM pour nos activités liées aux immobilisations. Celle-ci découle notamment d'initiatives internes pour réduire la portée de certains livrables et du report de certains projets technologiques, déjà intégrés dans les prévisions budgétaires de 2024.

Pour 2025, le budget d'exo s'élèvera à 548,8 M$, une augmentation de 53,4 M$ par rapport aux prévisions budgétaires de l'année dernière (495,4 M$ en 2024). Cette augmentation s'explique principalement par une augmentation de 17,7 M$ des charges d'exploitation, découlant de causes et de décisions externes, dont 18,1 M$ en lien avec les activités de l'Entente concernant les services de transport collectif. Cette augmentation est compensée par des frais de financement à long terme inférieurs de 11,5 M$ par rapport à 2024, mais aussi par l'utilisation de 44,4 M$ d'excédents de moins que l'année précédente, principalement en raison de la contribution de 50,0 M$ au cadre financier métropolitain qui était non récurrente en 2024.

Exo présente donc une prévision budgétaire équilibrée pour 2025 grâce à l'utilisation de 29,1 M$ d'excédents de fonctionnement, qui existaient depuis le changement de la gouvernance en 2017, pour compenser le déficit résiduel annuel. Le recours exceptionnel à ces fonds est autorisé par le conseil d'administration dans un contexte de crise majeure du financement du transport collectif. À ce titre, rappelons que le conseil d'administration d'exo avait aussi autorisé l'affectation d'un montant de 50,0 M$ à l'ARTM en 2024 pour financer une portion du déficit du cadre financier métropolitain. Au moment de planifier ce budget, des solutions de financement permanentes sont toujours attendues pour permettre l'atteinte des objectifs de mobilité durable établis. Il est à noter que les prévisions budgétaires d'exo comprennent l'ensemble des services de transport collectif régis par l'Entente 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.

Ces défis de financement, présentés depuis 2023, ne feront sans doute que s'accentuer au cours des prochaines années et rendent difficile d'offrir un service de transport collectif en adéquation avec les attentes de la population desservie. Exo poursuit donc ses représentations auprès des différentes parties prenantes du transport collectif pour équilibrer son cadre financier pluriannuel et ainsi permettre le maintien de l'offre de service actuel et assumer ses obligations financières sans avoir recours à l'utilisation des excédents de fonctionnement.

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'Agence métropolitaine de transport (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 ;
- 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.

Faits saillants – revenus

ARTM – Rémunération

En plus de la rémunération qu'elle verse 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 le service de la dette pour 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, l'ARTM verse des revenus pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté. Pour 2025, les revenus, selon les orientations de l'Entente à intervenir avec l'ARTM, seront de 437,9 M $, ce qui équivaut à une augmentation de 16,7 M $ par rapport à 2024.

En résumé, la rémunération de l'ARTM oblige exo à maintenir l'offre de service au niveau de celui de 2024, sans planifier d'ajout.

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 59,0 M $ (55,1 M $ en 2024). En effet, l'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée de son service de la dette nette qui comprend la portion « capital et intérêts » des financements à long terme ou des paiements au comptant pour la réalisation de projets d'immobilisations.

Par ailleurs, cette augmentation s'explique par plusieurs éléments. Il faut d'abord tenir compte d'une indexation de la rémunération de l'ARTM de l'ordre de 3 %. À cette indexation s'ajoute un ajustement du montant reconnu pour l'exploitation des services de transport adapté, dont l'achalandage et le coût par déplacement ont augmenté de façon considérable depuis 2024. Finalement, tout comme en 2024, la rémunération des services réguliers d'exo inclut les mesures d'atténuation pour les chantiers routiers, anciennement financés par Mobilité Montréal, puisqu'elles ont été pérennisées et intégrées au service régulier d'exo.

Cependant, comme la rémunération de l'ARTM ne couvre pas l'impact réel de l'augmentation des coûts d'exploitation, l'écart financier continue de se creuser, et ce, pour une troisième année consécutive.

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). Il assure également, sur son territoire, l'application de mesures d'atténuation approuvées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et compensées par l'ARTM pour les coûts engagés.

En 2025, la rémunération prévue pour ces activités sera de 26,4 M $, en réduction nette de 3,8 M $ par rapport à 2024. Cela s'explique par le fait que certaines des mesures d'atténuation ont été retirées, étant donné la mise en service du REM pour l'antenne Deux-Montagnes prévue en 2025.

Autres revenus d'exploitation

Exo offre des services administratifs à l'ARTM, moyennant une rémunération spécifique. Cette rémunération sera de l'ordre de 3,8 M $ en 2025, en réduction de 0,8 M $ par rapport à 2024 dû au fait que l'ARTM effectue désormais certaines tâches à l'interne.

D'autres revenus de nature commerciale provenant de l'affichage publicitaire et de revenus locatifs permettront également de générer des revenus de 3,0 M $ en 2025. Les autres revenus de nature commerciale sont stables par rapport à 2024.

Tous ces revenus d'exploitation totaliseront 6,8 M $ en 2025, ce qui représente une baisse de 0,9 M $ comparativement à 2024.

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), du Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC) et du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Ainsi, exo reçoit les paiements de transfert du gouvernement, dont le montant relatif aux intérêts et autres frais de financement s'élèvera à 21,7 M $ en 2025, ce qui représente 12,6 M $ de moins que le montant prévu au budget de 2024. La variation s'explique principalement par le fait que le MTMD paie dorénavant les subventions au comptant et non plus par service de dette.

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 sont évaluées à 467,0 M$ pour 2025, comparativement à 448,9 M$ pour 2024, en augmentation de 18,1 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 leur sont liés. Ils sont évalués en fonction des hypothèses de croissance des coûts prévus par exo pour 2025 et sur la base d'une gestion performante et responsable des fonds publics.

Comme mentionné précédemment, l'augmentation des charges de 2025 par rapport à celles de 2024 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 13,1 M$ des coûts d'exploitation. Le modèle d'affaires d'exo, basé sur l'impartition de la quasi-totalité des activités opérationnelles, l'expose à une fluctuation des taux d'inflation observés. Même si le contexte inflationniste des dernières années crée une pression sur les coûts des biens et services, les coûts d'exploitation de ce modèle d'affaires demeurent néanmoins hautement compétitifs sur le marché en termes d'heures de service offert.

Parmi les causes externes, des impacts contractuels et règlementaires d'environ 16,3 M$ s'ajoutent en 2025. Cela s'explique notamment par l'octroi de contrats, qui étaient en vigueur depuis longtemps, 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 2024.

De plus, l'augmentation de la demande en déplacements du service de transport adapté, ressentie depuis 2023, se poursuivra en 2025. Combiné à l'augmentation du coût par déplacement suivant le contexte postpandémique, l'exploitation de ce service coûtera environ 4,5 M$ de plus en 2025 qu'en 2024.

La fluctuation du coût du carburant s'est stabilisée depuis l'exercice de prévision budgétaire 2024. Ainsi, le coût budgété a diminué de 9,4 M$ par rapport à 2024, et ce, à un volume de service constant. Cette variation comprend également les couvertures d'instruments financiers dérivés avec lesquelles exo se protège des risques liés aux variations du prix du carburant.

Finalement, afin de mitiger les hausses de coûts liées aux facteurs externes, exo a pris la décision d'optimiser certains coûts d'exploitation, et ce, sans toucher le niveau et la qualité du service aux usagers. Ainsi, aux 14,3 M$ de 2024, s'ajoutent des optimisations récurrentes de l'ordre de 2,8 M$ pour 2025. Elles touchent notamment les services professionnels, les dépenses technologiques et la masse salariale, mais aussi certaines dépenses opérationnelles n'ayant aucun impact sur le service.

La variation des coûts s'explique également par le reclassement des charges relatives au programme de cybersécurité. En 2025, il est prévu qu'exo utilise ses excédents afin de financer ces activités non récurrentes, contrairement à 2024 où elles étaient incluses dans les charges d'exploitation de l'Entente pour un montant de 5,5 M$.

Variations - Entente concernant les services de transport collectif	B2024 vs B2023	B2025 vs B2024
Budget 2024	412,9	448,9
Causes et décisions externes	48,9	18,6
Optimisations exo	-14,3	- 2,8
Autres ajouts	1,4	2,3
Budget 2025	**448,9**	**467,0**

Autres charges d'exploitation financées par les 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 2025, ces coûts seront composés exclusivement du maintien de son parc de matériel roulant dans le cadre de son Plan de maintien des actifs (PMA) ainsi que du programme de cybersécurité.

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 11,4 M$ en 2025 comparativement à 11,8 M$ en 2024, soit une baisse de 0,4 M$. Le programme de cybersécurité entraînera quant à lui des charges de 4,6 M$, pour un total de 16,0 M$, intégré aux prévisions budgétaires 2025.

Cette utilisation des excédents de fonctionnement pour les activités du PMA et de cybersécurité s'ajoutent à ceux mentionnés plus haut pour absorber le déficit résiduel annuel de 2025. Ainsi, l'utilisation totale prévue pour l'exploitation sera de 45,1 M$ (référence aux lignes bleues, tableau de la page 9).

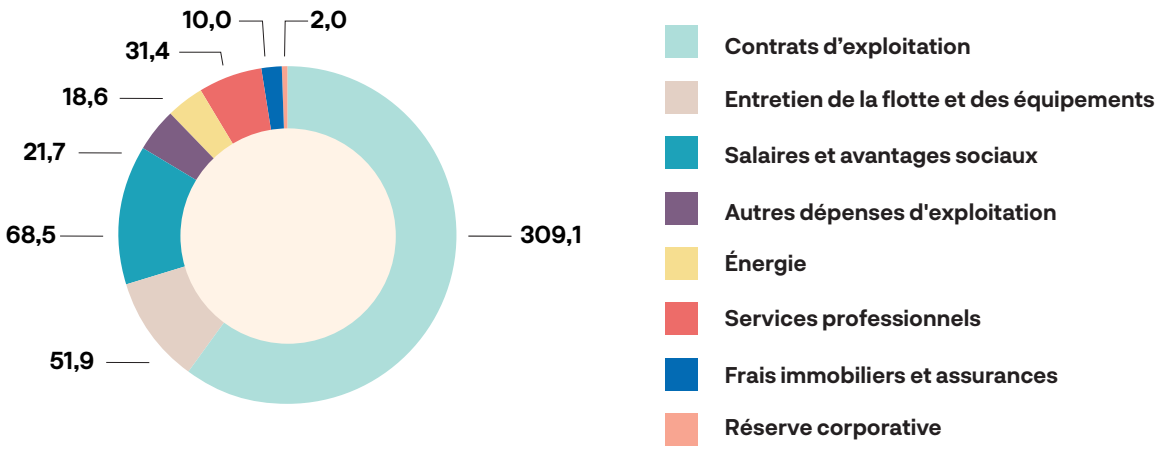
Financement des investissements

Exo prévoit engager des frais de financement (frais d'intérêts et frais d'émission) de l'ordre de 42,4 M$ en 2025 (53,9 M$ en 2024). À ces frais s'ajoutera un montant prévu de 38,3 M$ en coût de capital sur le remboursement des dettes à long terme non subventionnées (35,5 M$ en 2024). Les explications concernant le financement des investissements au PDI se trouvent à la page 14.

Données et charges d'exploitation par groupe nature

(en millions de $)	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2025 contre Budget 2024 $	Budget 2025 contre Budget 2024 %
Contrats d'exploitation	284,1	309,1	25,0	8,8 %
Entretien de la flotte et des équipements	48,0	51,9	3,9	8,1 %
Salaires et avantages sociaux	67,0	68,5	1,5	2,2 %
Autres dépenses d'exploitation	26,1	21,7	(4,4)	-16,9 %
Énergie	27,6	18,6	(9,0)	-32,6 %
Services professionnels	31,3	31,4	0,1	0,3 %
Frais immobiliers et assurances	9,4	10,0	0,6	6,4 %
Réserve corporative	2,0	2,0	0,0	0,0 %
Charges d'exploitation d'exo	**495,5**	**513,2**	**17,7**	**3,6 %**

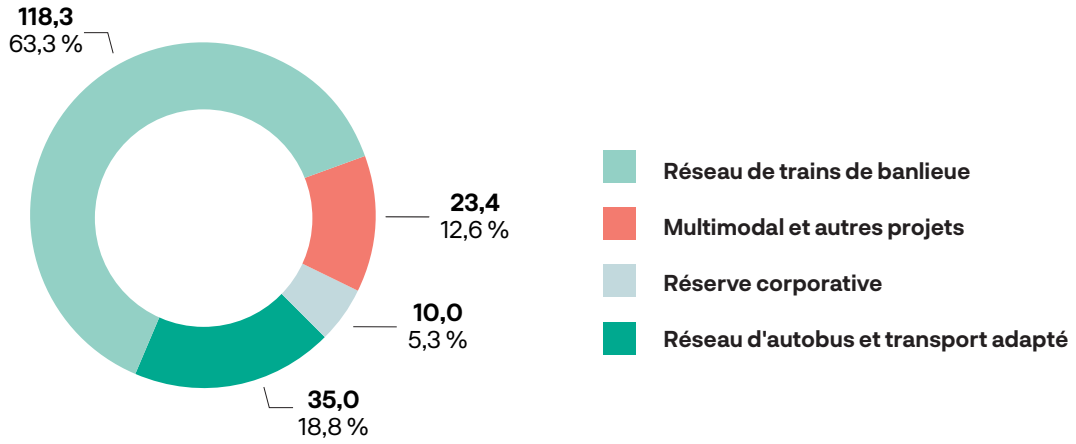
Répartition des charges d'exploitation d'exo par groupe nature pour 2025



Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2025

Le Programme des immobilisations (PDI) 2025-2034 d'exo prévoit des investissements décennaux de 1863,0 M $. Pour l'année 2025, les investissements en immobilisations planifiés se chiffrent à 186,8 M $, dont 118,3 M $ sont prévus pour le réseau de trains et 35,0 M $ pour le réseau d'autobus et du transport adapté. De plus, 23,4 M $ seront investis dans des projets multimodaux et divers autres projets. À cela s'ajoute, comme chaque année, une réserve corporative établie à 10,0 M $ pour 2025.

Répartition des investissements 2025 (en millions de $)



On note 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 en ce qui concerne les trains. En effet, 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. D'ailleurs, la phase 1 du programme exobus est à l'étape de démarrage et de planification au PDI 2025-2034 alors que la phase 2 est à l'étude.

Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2025-2034 comprennent un investissement de 465,7 M $, dont 25,1 M $ en 2025 pour la phase 1 du programme exobus. Cette phase prévoit l'acquisition de 90 autobus électriques, la construction de 2 garages adaptés ainsi que l'achat des terrains pouvant les accueillir. La phase 2, quant à elle, compte pour 98,9 M $ au PDI 2025-2034 et comprend l'acquisition de terrains et d'autobus électriques ainsi que les études des infrastructures requises pour cette phase.

Les projets de mesures préférentielles pour bus (MPB), qui touchent notamment la route 116 à Mont-Saint-Hilaire, la route 117 dans le secteur Laurentides et le chemin Gascon à Terrebonne, compteront pour 80,0 M $ sur les 10 prochaines années. En 2025, ce sont 4,3 M $ qui seront investis dans ces 3 aménagements routiers qui favoriseront la circulation des autobus sur le réseau.

Principaux projets – réseau de trains

Le projet de reconstruction des quais de la gare Lucien-L'Allier est en cours de réalisation et sera livré dans les temps. Un montant de 66,7 M $ est prévu pour la mise aux normes et l'amélioration de cette infrastructure. La réception des nouvelles voitures de train se poursuivra en 2025 ; un montant de 34,4 M $ est d'ailleurs réservé à l'achat de ces voitures. Le projet d'acquisition de 10 nouvelles locomotives est également en cours de réalisation, une somme de 21,1 M $ est prévue pour ces immobilisations en 2025. Plusieurs projets d'amélioration de l'accessibilité débuteront en 2025, principalement aux gares de la ligne 12 Saint-Jérôme, pour un coût total estimé à 116,4 M $ dont 10,4 M $ est prévu en 2025.

Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2025-2034 incluent plusieurs projets de technologies de l'information et de sciences et technologie industrielles (TI/STI) pour un investissement total de 154,2 M $, dont 20,1 M $ en 2025. Ces investissements comprennent des projets tels que le programme du système Chrono (SAEIV), l'évolution de l'entrepôt de données BI (Business Intelligence) et du progiciel de gestion intégrée (PGI) ainsi que la livraison d'initiatives visant l'intégration de ces services.

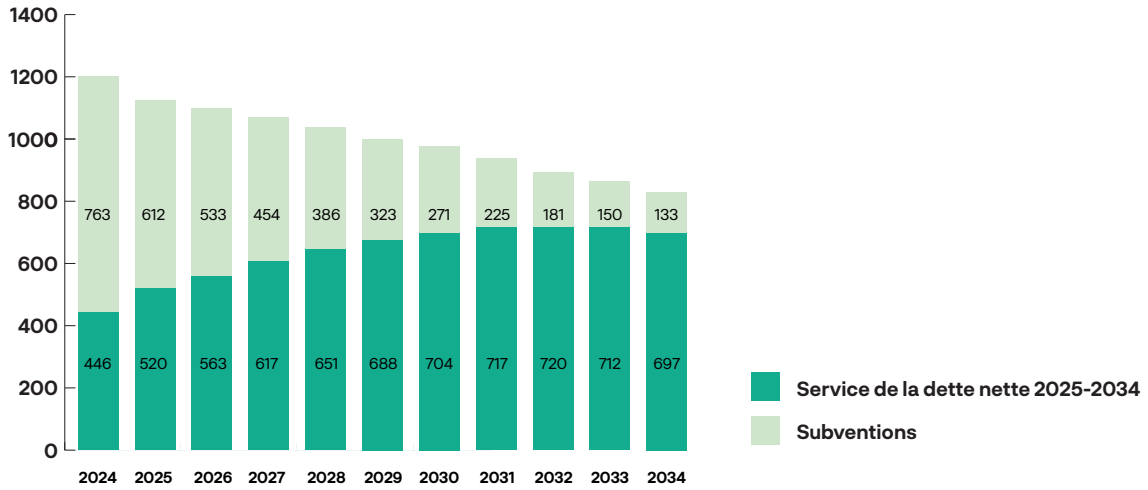
Service de la dette aux prévisions budgétaires 2025

Le service de la dette nette sera de 59,0 M $ en 2025. Il est calculé en soustrayant les subventions de 169,8 M $ au service de la dette de 228,8 M $. Ce montant est à la charge de l'ARTM et respecte la cible fournie par cette dernière. Depuis le 1er avril 2024, la portion des dépenses subventionnées et les refinancements requis à leurs échéances seront versés au comptant par les partenaires gouvernementaux et entraîneront une décroissance de la dette subventionnée sans aucune incidence sur le service de la dette nette.

Évolution du service de la dette nette de 2025-2034

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années (1863,0 M $) auront un impact grandissant sur le service de la dette nette. Ainsi, en 10 ans, ce dernier passera de 59,0 M $ à 79,0 M $. Il est à noter qu'en 2024, lors de la préparation du PDI 2024-2033, la rémunération de l'ARTM pour compenser le service de la dette nette était évaluée à 64,0 M $. Cette rémunération a été retranchée de 5,0 M $ par l'ARTM à la suite d'initiatives internes d'exo dans le contexte actuel de financement du transport collectif. Elle s'établit donc à 59,0 M $ pour 2025.

Évolution du service de la dette nette – capital et intérêts (en millions de $)



Définitions

Charges 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	Bell Horizon 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 CPKP, 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.

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.

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.

Frais immobiliers et assurances

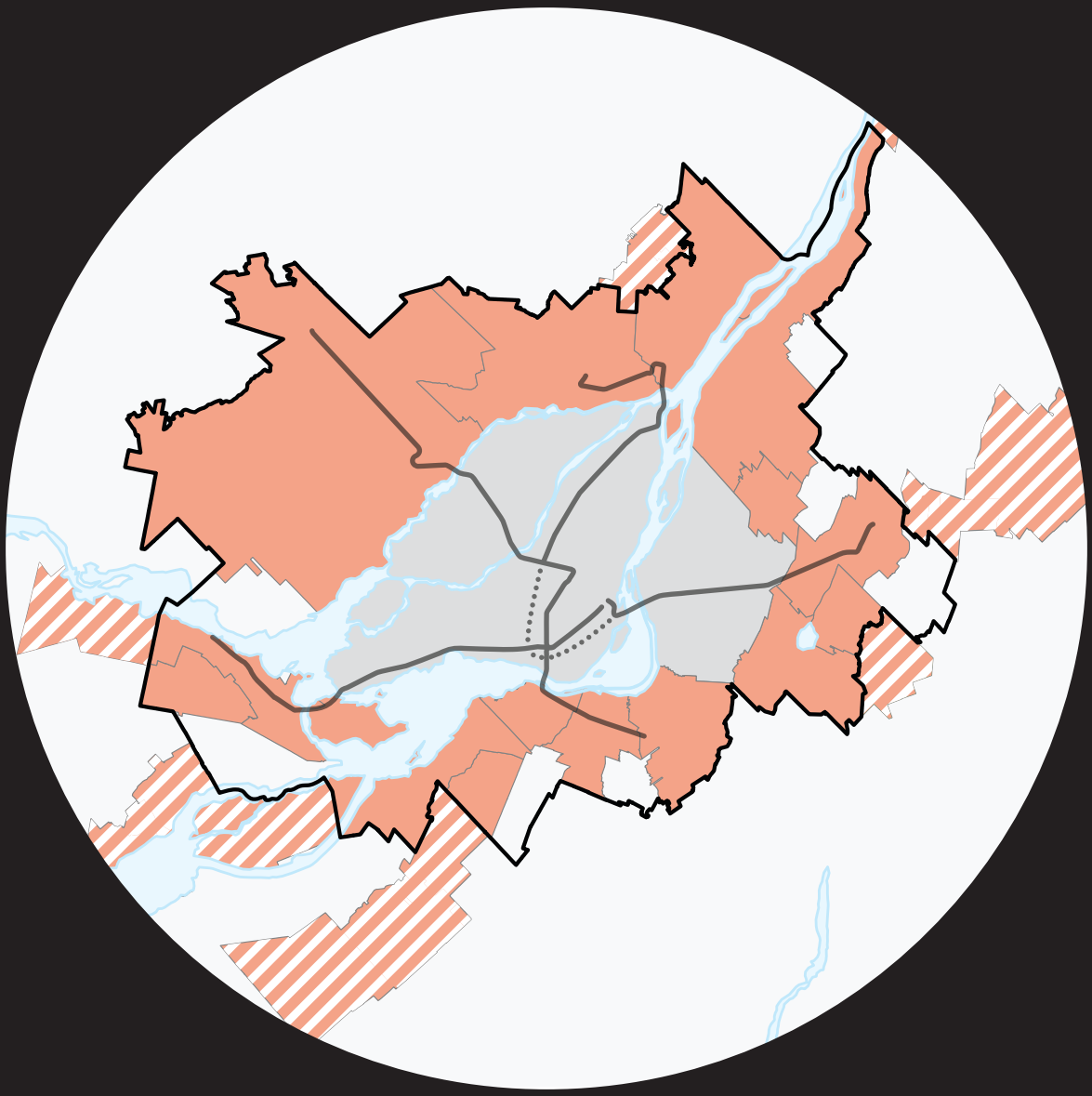
Cette catégorie regroupe principalement les coûts de location de terrains pour les sites exploités par exo, des locaux administratifs, ainsi que les couvertures d'assurances pour les biens d'exo.

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.

Réserve corporative

Cette réserve permet d'assurer une flexibilité opérationnelle advenant un imprévu durant l'exercice.



1001, boulevard Robert-Bourassa, bureau 2600
Montréal (Québec) H3B 4L4

exo.quebec