



Budget  
**20  
26**

**exo**

# Agir responsablement pour assurer la pérennité du réseau dans un contexte financier restreint

L'année 2026 se déroulera dans un contexte de pression financière pour le transport collectif, et ce, pour toutes les sociétés de transport. Malgré ces contraintes budgétaires particulièrement exigeantes, exo poursuivra sa mission afin de répondre aux besoins croissants de mobilité à long terme tout en maintenant la qualité des services offerts aux citoyens. Nous présentons donc un budget conditionné par le dépôt d'un plan d'optimisation de nos dépenses, qui a été soumis à l'Autorité régionale de transport métropolitain. L'objectif : identifier des sources d'économie récurrentes pour contribuer à combler un manque à gagner qui se chiffre en centaines de millions de dollars à l'échelle métropolitaine. Un défi qui teinte fortement notre budget 2026.

Cette situation survient alors que notre marge de manœuvre est déjà très restreinte. Le modèle d'affaires distinctif d'exo est reconnu pour sa productivité, son efficacité et sa performance, comme l'a confirmé le rapport de l'audit de performance des sociétés de transport collectif commandé par le gouvernement du Québec. Depuis notre création, nous avons continuellement optimisé nos dépenses, de la réduction de la masse salariale à la diminution de la fréquence des travaux d'entretien. À ces efforts internes se sont ajoutés des facteurs historiques hors de notre contrôle. Notamment, la fermeture de la ligne Deux-Montagnes en 2019, alors la plus achalandée, la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), la hausse des coûts d'exploitation engendrée par la pandémie et l'inflation, ainsi que la diminution des subventions gouvernementales ont accentué cette pression financière.

C'est dans ce contexte qu'exo a déposé un plan d'optimisation de ses dépenses visant un retour à l'équilibre budgétaire sur un horizon de trois ans. Pour y parvenir, nous devons prendre des décisions difficiles qui touchent à la fois les investissements, l'offre de service et les ressources humaines, tout en assurant une continuité des services essentiels.

Exo présente toutefois une prévision budgétaire équilibrée grâce à l'utilisation exceptionnelle d'un montant de 17,6 M \$ d'excédents de fonctionnement pour une troisième année consécutive, afin de maintenir le niveau d'offre de service. Le budget d'exo s'élèvera donc à 546,4 M \$ pour 2026. Les efforts seront désormais concentrés sur le maintien des actifs essentiels afin d'assurer la sécurité, la fiabilité et la continuité des services. Cela implique, à regret, l'abandon ou le report de certains projets structurants, notamment la construction de garages indispensables à l'électrification de la flotte d'autobus, ainsi que des initiatives visant à améliorer l'accessibilité du réseau. Les avant-projets seront également réduits et les investissements technologiques seront recentrés autour d'un programme d'optimisation numérique, limitant le recours aux ressources externes, notamment pour les opérations TI/STI et le service à la clientèle.

Ces décisions sont déchirantes, mais prises avec rigueur, lucidité et un profond sens des responsabilités, à la hauteur des impératifs auxquels nous sommes confrontés. Nous sommes bien conscients qu'elles surviennent dans un contexte où les besoins de mobilité augmentent fortement dans les couronnes, mais ce virage, bien qu'à contre-courant de nos ambitions pour le développement du réseau, est nécessaire. Nous avons le devoir d'agir avec prudence et cohérence afin d'assurer la pérennité de nos services et de maintenir l'intégrité de notre réseau.

Malgré les contraintes, notre priorité reste inchangée : offrir un service efficace, convivial et sécuritaire aux usagers. Bien qu'exo annonce son plan d'optimisation, nous croyons fermement qu'ensemble, nous pouvons nous mobiliser pour un transport collectif au service des communautés, faire face à cette transition et en sortir plus forts. Une chose est sûre, notre engagement envers la mobilité durable, lui, demeure inébranlable.



**Marc Rousseau**

Directeur général



**Pierre Fortin**

Président du conseil d'administration

# Sigles et acronymes

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

# Table des matières

|                  |                                                                        |    |
|------------------|------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Section 1</b> | Portrait d'exo .....                                                   | 6  |
|                  | Évolution de l'achalandage en 2025 .....                               | 7  |
| <b>Section 2</b> | Prévisions budgétaires 2026 : faits saillants .....                    | 10 |
|                  | Données et charges d'exploitation par groupe nature .....              | 14 |
| <b>Section 3</b> | Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2026..... | 15 |
| <b>Section 4</b> | Définitions.....                                                       | 17 |

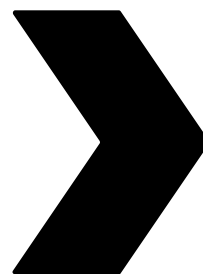
An aerial photograph of a suburban neighborhood with numerous houses and trees. A large white circle is superimposed over the center of the image, framing the text. The sky is blue with wispy clouds, and the sun is visible in the upper right corner, creating a lens flare effect.

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

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



## Autobus et taxibus

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <b>214 lignes d'autobus</b> | <b>72 lignes de taxibus</b> |
| • Couronne nord : 85        | • Couronne nord : 37        |
| • Couronne sud : 129        | • Couronne sud : 35         |
- 13 terminus**



## Transport à la demande

- **Beloeil-McMasterville :**  
plus de 44 000 déplacements  
entre janvier et septembre 2025
- **Terrebonne :**  
plus de 18 000 déplacements  
entre janvier et septembre 2025
- **Mont-Saint-Hilaire  
et Otterburn Park :**  
plus de 18 000 déplacements  
entre janvier et septembre 2025
- **Boisbriand :**  
plus de 9 000 déplacements  
entre janvier et septembre 2025



## Transport adapté

- Service porte à porte sans correspondance
- Sur réservation 7 jours sur 7 et 365 jours par année
- 65 minibus et microbus
- 196 taxis et taxis adaptés



## Stationnements incitatifs

- 15 stationnements bus
- 42 stationnements train
- 20 944 places de stationnement
- 163 places de covoiturage
- 38 bornes électriques



## Transport actif

- 3043 places pour vélo
- 4 vélostations
- 3 casiers à vélo

# Évolution de l’achalandage en 2025



L’achalandage de l’ensemble des services d’exo poursuit sa croissance, dépassant désormais largement les niveaux prépandémiques pour les services de transport adapté et certains secteurs d’autobus. Entre janvier et septembre 2025, l’ensemble des modes affichaient une hausse annuelle de 9 % comparativement à 2024. Cette forte progression est occasionnée par le retour accru des travailleurs en présentiel et par l’utilisation grandissante du transport collectif chez les étudiants et ce, alors que les cégeps doivent composer avec un nombre record d’inscriptions (une progression de 5 % par rapport à l’an dernier). L’achalandage global du service d’autobus est particulièrement élevé et cette croissance, combinée à une offre de service plafonnée entraîne des situations de surcharge récurrentes. Les besoins croissants en mobilité et la demande de transports collectifs plus fréquents sont bien réels et les défis sont grands pour réduire les temps d’attente et encourager davantage la population à utiliser le transport collectif. Une hausse d’achalandage de 11 %, par rapport à la même période l’année dernière, a occasionné une surcharge importante sur l’ensemble de nos services à la rentrée 2025.

|                  | Janv. à sept. 2024 | Janv. à sept. 2025 |        |
|------------------|--------------------|--------------------|--------|
| Autobus          | 12,2 M             | 13,0 M             | (+7%)  |
| Trains           | 5,1 M              | 5,7 M              | (+12%) |
| Transport adapté | 531 738            | 584 250            | (+10%) |
| Exo à la demande | 62 093             | 90 913             | (+46%) |
| Total            | 17,8 M             | 19,4 M             | (+9%)  |

## Autobus

Sans surprise, les hausses d'achalandage surpassent encore l'offre de service pour 2025 et occasionnent une surcharge dans certains secteurs. Comme l'offre demeure toujours inférieure à celle d'avant la pandémie, la capacité d'exo à ajouter des départs supplémentaires pour répondre à la demande demeure restreinte. Toutefois, l'offre de service a été revue afin de mieux répondre aux besoins en déplacements de la population et assurer une desserte efficace avec l'arrivée de l'antenne Deux-Montagnes du Réseau express métropolitain (REM) en novembre 2025.

Au cours de l'année, la desserte du secteur Laurentides a été simplifiée avec la mise en place de nouveaux numéros de lignes d'autobus afin de l'harmoniser à l'ensemble du réseau d'exo.

### La couronne nord

- Les services d'autobus de la couronne nord sont particulièrement sollicités, enregistrant **une augmentation de 8 %** par rapport à l'an dernier.
- Le secteur de L'Assomption se démarque avec **un achalandage atteignant 124 %** du niveau pré-pandémique.

### La couronne sud

- On observe une **hausse d'achalandage globale de 7 %** par rapport à 2024. Certains secteurs se démarquent particulièrement, notamment Sainte-Julie (+15 %) et Vallée-du-Richelieu (+13 %).
- Ces croissances combinées à une offre de service limitée entraînent des situations d'autobus surchargés, particulièrement pour les lignes se déplaçant sur de grandes artères souvent congestionnées telles que la route 116, affectant la qualité du service de la ligne d'autobus 200 du secteur Vallée-du-Richelieu.



## Trains

L'ensemble des lignes de trains a connu une importante croissance de fréquentation, facilitée par la remise en service de la gare Lucien-L'Allier à la suite de sa réfection majeure. Ces travaux avaient affecté les lignes 11 Vaudreuil/Hudson, 12 Saint-Jérôme et 14 Candiac, qui enregistrent désormais des hausses respectives de 5 %, 16 % et 24 %. Les lignes 13 Mont-Saint-Hilaire et 15 Mascouche connaissent également une croissance soutenue, avec des augmentations respectives de 15 % et de 7 %. Cette reprise est portée par une utilisation plus importante de la part de la clientèle se destinant au centre-ville.

### Les plus fortes hausses d'utilisation en 2025

- **24 %** pour la ligne 14 Candiac.
- **16 %** pour la ligne 12 Saint-Jérôme.
- **15 %** pour la ligne 13 Mont-Saint-Hilaire.

### Transport adapté

Le vieillissement de la population contribue à maintenir une demande marquée et constante pour le service de transport adapté. Ce dernier est l'un des modes affichant la plus forte croissance avec plus de 584 000 déplacements entre les mois de janvier et septembre 2025.

- Hausse du nombre de déplacements de **10 % en un an.**
- **Hausse de 20 %** par rapport au niveau de service pré-pandémique.



## Exo à la demande

Le service de transport à la demande (TAD) demeure en forte croissance depuis son lancement à Beloeil – McMasterville en 2021. Après Terrebonne (2022), Mont-Saint-Hilaire – Otterburn Park (2024) et Boisbriand (2024), en 2025, exo a converti un service existant en mode à la demande destiné aux résidents de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. Il est offert les fins de semaine et les jours fériés, selon le même modèle flexible, sur réservation pour mieux répondre aux nouveaux besoins de déplacements locaux, et ce, en respectant le cadre financier actuel. Ce TAD s'inscrit dans une vision stratégique d'optimisation et de bonification de notre offre de mobilité.

- Plus de **90 000 déplacements** ont été réalisés entre janvier et septembre 2025, représentant une hausse de 46 % par rapport à la même période en 2024.
- Le secteur de Beloeil – McMasterville demeure le plus fréquenté, avec plus de **44 000 déplacements** (+10 % sur un an).

### Répondre aux besoins en déplacements des communautés

Malgré le contexte financier actuel, exo redouble d'efforts pour améliorer la qualité et la portée de ses services. Nos initiatives illustrent notre volonté d'accroître l'efficacité du réseau malgré des ressources limitées. Parmi les réalisations marquantes en 2025 :

- la refonte du réseau d'autobus du secteur Laurentides ;
- le financement de 1,33 M \$ du service de navette d'entreprise YMX Express à destination de YMX Aérocity internationale de Mirabel jusqu'en 2028 via le Programme Partenariats collectifs pour propulser la mobilité du gouvernement du Québec ;
- la mise en service d'une nouvelle zone exo à la demande à Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

Cependant, la limitation de l'offre de service demeure un enjeu majeur pour permettre à exo de répondre à une demande en forte hausse. Cette situation empêche notamment l'ajout d'autobus supplémentaires en période de pointe dans plusieurs secteurs où la fréquentation dépasse les niveaux prépandémiques. Pour 2026, une croissance de l'achalandage de 5 % à 10 % est anticipée, ce qui accentuera davantage la pression sur la capacité actuelle du réseau.

Avec un territoire constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (82 municipalités), de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme, l'optimisation de l'offre de service est essentielle pour accroître l'attractivité du transport collectif et contribuer à la réduction de la congestion routière et des émissions de GES. Malgré un contexte financier qui nécessite des optimisations récurrentes et les besoins de mobilité qui augmentent fortement dans les couronnes, exo est déterminé à assurer la pérennité de ses services et à maintenir l'intégrité de son réseau et nous demeurons pleinement engagés envers notre mission.



# Faits saillants

## Prévisions budgétaires 2026

| (en millions de \$)                                             | Budget<br>2025 | Budget<br>2026 | Différence<br>en \$ | Différence<br>en % |
|-----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|---------------------|--------------------|
| <b>› REVENUS</b>                                                |                |                |                     |                    |
| ARTM – Rémunération                                             | 520,3          | 518,1          | (2,2)               | -0.4%              |
| – Entente concernant les services de transport collectif        | 493,9          | 502,0          | 8,1                 | 1.6%               |
| – Service en autobus, trains et transport adapté                | 437,9          | 446,9          | 9,0                 | 2.1%               |
| – Service de dette nette                                        | 59,0           | 58,1           | (0,9)               | -1.5%              |
| – Autres revenus                                                | (3,0)          | (3,0)          | 0,0                 | 0.0%               |
| – Délégation et autres services pour l'ARTM                     | 26,4           | 16,1           | (10,3)              | -39.0%             |
| Autres revenus d'exploitation                                   | 6,8            | 6,8            | 0,0                 | 0.0%               |
| Subventions gouvernementales, portion frais de financement      | 21,7           | 21,5           | (0,2)               | -0.9%              |
| <b>TOTAL DES REVENUS</b>                                        | <b>548,8</b>   | <b>546,4</b>   | <b>(2,4)</b>        | <b>-0.4%</b>       |
| <b>› CHARGES</b>                                                |                |                |                     |                    |
| Charges d'exploitation d'exo                                    | 513,2          | 498,4          | (14,8)              | -2.9%              |
| – Entente concernant les services de transport collectif        | 467,0          | 464,5          | (2,5)               | -0.5%              |
| – Délégation et autres services pour l'ARTM                     | 26,4           | 16,1           | (10,3)              | -39.0%             |
| – Services administratifs pour l'ARTM                           | 3,8            | 3,8            | 0,0                 | 0.0%               |
| – Autres charges d'exploitation financées par excédents         | 16,0           | 14,0           | (2,0)               | -12.5%             |
| Plan de maintien des actifs (PMA) : matériel roulant            | 11,4           | 10,1           | (1,3)               | -11.4%             |
| Programme de sécurité informatique                              | 4,6            | 3,9            | (0,7)               | -15.2%             |
| Frais de financement                                            | 42,4           | 40,7           | (1,7)               | -4.0%              |
| Amortissement                                                   | 77,1           | 74,0           | (3,1)               | -4.0%              |
| <b>TOTAL DES CHARGES</b>                                        | <b>632,7</b>   | <b>613,1</b>   | <b>(19,6)</b>       | <b>-3.1%</b>       |
| <b>› CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>                       |                |                |                     |                    |
| (Moins) : Amortissement                                         | (77,1)         | (74,0)         | 3,1                 | -4.0%              |
| Plus : Coût en capital sur le financement                       | 38,3           | 38,9           | 0,6                 | 1.6%               |
| (Moins) : Utilisation d'excédents affectés                      | (45,1)         | (31,6)         | 13,5                | -29.9%             |
| Compensation du déficit résiduel annuel                         | (29,1)         | (17,6)         | 11,5                | -39.5%             |
| Compensation des charges d'exploitation financées par excédents | (16,0)         | (14,0)         | 2,0                 | -12.5%             |
| <b>TOTAL DE LA CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>             | <b>(83,9)</b>  | <b>(66,7)</b>  | <b>17,2</b>         | <b>-20.5%</b>      |
|                                                                 | <b>548,8</b>   | <b>546,4</b>   | <b>(2,4)</b>        | <b>-0.4%</b>       |
| <b>Conciliation budgétaire</b>                                  | <b>-</b>       | <b>-</b>       | <b>-</b>            |                    |

Depuis 2023, la rémunération des services de transport collectif versée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) à exo ne permet plus de couvrir les coûts réels d'exploitation de nos modes de transport. Pour une troisième année consécutive, exo sera donc dans l'obligation d'utiliser ses excédents de fonctionnement – auparavant utilisés exclusivement pour le maintien des actifs – afin de couvrir le déficit budgétaire de ses activités. En effet, les frais d'exploitation augmentent plus rapidement que les sources de revenus, malgré le maintien d'une offre de service équivalente à celle de 2024. Cette hausse des frais d'exploitation découle principalement de causes et de décisions externes, dont de nouveaux contrats de droit d'accès avec la CDPQ Infra pour le train ainsi qu'avec un transporteur de service d'autobus, tous deux introduits en 2025.

### Toujours en mode optimisation des coûts

Dès ses débuts, exo a intégré proactivement la saine gestion financière à ses pratiques. Dans le même esprit, pour faire face aux enjeux de financement actuels, nous avons procédé à d'importantes optimisations de nos activités d'exploitation. Pour les années 2024 et 2025, elles totalisent 17,1 M \$.

Compte tenu de la baisse des subventions disponibles et d'une diminution de 8,9 M \$ de la rémunération par l'ARTM de nos activités liées aux immobilisations, exo a déposé un plan d'optimisation de ses dépenses sur un horizon de trois ans qui touche à la fois les investissements, l'offre de service et les ressources humaines (principalement les honoraires professionnels externes et la masse salariale) pour satisfaire aux exigences de ce nouveau cadre financier.

Pour 2026, exo présente toutefois une prévision budgétaire équilibrée grâce à l'utilisation exceptionnelle d'un montant de 17,6 M \$ d'excédents de fonctionnement (excédents qui existent depuis le changement de la gouvernance en 2017 et étaient initialement affectés à la dette à long terme) afin de compenser le déficit résiduel annuel. Parallèlement, notre plan d'optimisation fait passer le total de nos charges budgétaires de 632,7 M \$ à 613,1 M \$. Le budget d'exo s'élèvera donc à 546,4 M \$ pour 2026.

Cette diminution s'explique principalement par :

- une réduction de 14,8 M \$ des charges d'exploitation, dont 10,3 M \$ concernent, entres autres, la gestion externe de services pour l'ARTM et 2,5 M \$ en lien avec les activités de l'Entente concernant nos services de transport collectif ;
- une réduction des frais de financement à long terme de 1,7 M \$ ;
- une réduction de l'utilisation des excédents par le déficit résiduel annuel (11,5 M \$) et par les charges d'exploitation financées par les excédents (2,0 M \$) de 13,5 M \$.

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, présents depuis 2023, ne feront que s'accroître au cours des prochaines années et rendent difficile l'offre d'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 actuelle.

### Qu'entend-on par « excédents de fonctionnement » ?

L'excédent (déficit) de fonctionnement est un indicateur à considérer pour évaluer si un 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 1<sup>er</sup> juin 2017. Cet excédent est donc pour l'essentiel constitué d'actifs financiers et non financiers, nets 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 approuver, par son conseil d'administration, l'utilisation des excédents de fonctionnement affectés et non affectés ainsi que l'utilisation des excédents pour des éléments exceptionnels.

# 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

L'Entente de rémunération de l'ARTM concerne les revenus en lien avec la portion non subventionnée des dépenses d'investissement et les revenus d'exploitation. 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. Pour 2026, les revenus en lien avec la portion non subventionnée des dépenses d'exco sont de 58,1 M \$ (59,0 M \$ en 2025).

De plus, l'ARTM verse des revenus pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté. Pour 2026, les revenus, selon les orientations de l'entente à intervenir avec l'ARTM, seront de 446,9 M \$, ce qui équivaut à une augmentation de 9,0 M \$ par rapport à 2025. Tout comme en 2025, la rémunération de l'ARTM oblige exo à maintenir l'offre de service au niveau de celui de 2024.

Pour une quatrième année consécutive, la rémunération de l'ARTM ne couvre pas l'impact réel de l'augmentation des coûts d'exploitation, et l'écart financier continue de se creuser. Exo fait face, en 2026, à une variation entre indexation et optimisations qui s'explique par plusieurs éléments. Malgré une augmentation de la rémunération de l'ARTM de l'ordre de 9,0 M \$ (indexation de 3 %), plusieurs optimisations sont toutefois requises, dont :

- la rémunération du transport adapté se voit réduite suite aux changements de modalités, qui seront dorénavant en fonction du nombre de déplacements réalisés en 2019, plutôt qu'en fonction des déplacements réels au moment de produire ce budget ;
- une cible d'optimisation évolutive pour les trois prochaines années pour les organismes publics de transport en commun (OPTC). Pour 2026, elle représente 9,3 M \$ dans le cas d'exco ;
- le retrait de la rémunération liée aux mesures d'atténuation pour les chantiers routiers, anciennement financés par Mobilité Montréal.

## Délégation et autres services pour l'ARTM

Exco 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 et compensées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et redistribuées par l'ARTM pour les coûts engagés.

En 2026, la rémunération prévue pour ces activités sera de 16,1 M \$, en réduction nette de 10,3 M \$ par rapport à 2025. Cela s'explique par le retrait de certaines mesures d'atténuation dû à la mise en service du REM pour l'antenne Deux-Montagnes en 2026 et à la prise en charge, par exco, de la station REM Côte-de-Liesse.

### Autres revenus d'exploitation

Exco offre des services administratifs à l'ARTM moyennant une rémunération spécifique. Cette rémunération sera de l'ordre de 3,8 M \$ en 2026, soit équivalente à celle de 2025.

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 2026. Les autres revenus de nature commerciale sont stables par rapport à 2025. Tous ces revenus d'exploitation totaliseront 6,8 M \$ en 2026.

### Subventions gouvernementales, portion « frais de financement »

Pour financer ses investissements en immobilisations à long terme, exco a recours à divers programmes de subventions 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 d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (PAITC SOFIL). Ainsi, exco reçoit des paiements de transfert du gouvernement dont le montant relatif aux intérêts et autres frais de financement s'élèvera à 21,5 M \$ en 2026, ce qui représente 0,2 M \$ de moins que le montant prévu au budget de 2025. La variation s'explique principalement par le fait que le MTMD paie dorénavant les subventions au comptant et non par le service de dette. Chaque programme a ses propres critères d'admissibilité, ses taux de subvention et ses types de remboursement. Au moment de finaliser les projets et initiatives de son Programme des immobilisations (PDI) 2025-2036, exco est toujours dans l'attente de la transmission des directives du MTMD pour certains programmes.

# 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 464,5 M \$ pour 2026, comparativement à 467,0 M \$ pour 2025, en diminution de 2,5 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. Elles sont évaluées en fonction des hypothèses de croissance des coûts prévus par exo pour 2026 et sur la base d'une gestion performante et responsable des fonds publics.

Comme mentionné précédemment, l'augmentation des coûts d'exploitation de 2026 (13,9 M \$) par rapport à ceux de 2025 est expliquée, en grande partie, par des causes et décisions externes à exo. Par exemple, 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 8,5 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 réglementaires d'environ 8,9 M \$ s'ajoutent en 2026. Cela s'explique notamment par l'octroi de contrats introduits en 2025 en lien avec la CDPQ Infra et le service d'autobus. De plus, afin de respecter les nouvelles modalités et le seuil demandé par l'ARTM, l'offre de service en transport adapté doit être diminuée pour atteindre le nombre de déplacements réalisés en 2019, plutôt qu'en fonction des déplacements réels. L'exploitation de ce service coûtera environ 3,5 M \$ de moins en 2026 qu'en 2025. Toutefois, au moment de planifier ce budget, exo est toujours en attente d'une confirmation du niveau de financement qui sera octroyé par l'ARTM pour ce service.

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 17,1 M \$ cumulés en 2024 et en 2025, s'ajoutent des optimisations nettes récurrentes de l'ordre de 18,9 M \$ pour 2026. Elles touchent notamment les services professionnels, les dépenses technologiques, les variations des coûts de carburant, la masse salariale et certaines dépenses opérationnelles n'ayant aucun impact sur le service.

| Variations - Entente concernant les services de transport collectif | B2025 vs B2024 | B2024 vs B2025 |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Budget 2025                                                         | 448,9          | 467,0          |
| Causes et décisions externes                                        | 18,6           | 13,9           |
| Optimisations nettes                                                | (2,8)          | (18,9)         |
| Autres ajouts                                                       | 2,3            | 2,5            |
| <b>Budget 2026</b>                                                  | <b>467,0</b>   | <b>464,5</b>   |

### 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 2026, 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.

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 10,1 M \$ en 2026 comparativement à 11,4 M \$ en 2025, soit une baisse de 1,3 M \$. Le programme de cybersécurité occasionnera, quant à lui, des coûts de 3,9 M \$ en 2026 en comparaison à 4,6 M \$ en 2025, soit une baisse de 0,7 M \$. Un total de 14,0 M \$ sera intégré aux prévisions budgétaires 2026.

Cette utilisation des excédents de fonctionnement pour les activités du PMA et de cybersécurité s'ajoute à ceux mentionnés plus haut pour absorber le déficit résiduel annuel de 2026. Ainsi, l'utilisation totale prévue pour l'exploitation sera de 31,6 M \$ (référence aux lignes bleues du tableau de la page 10).

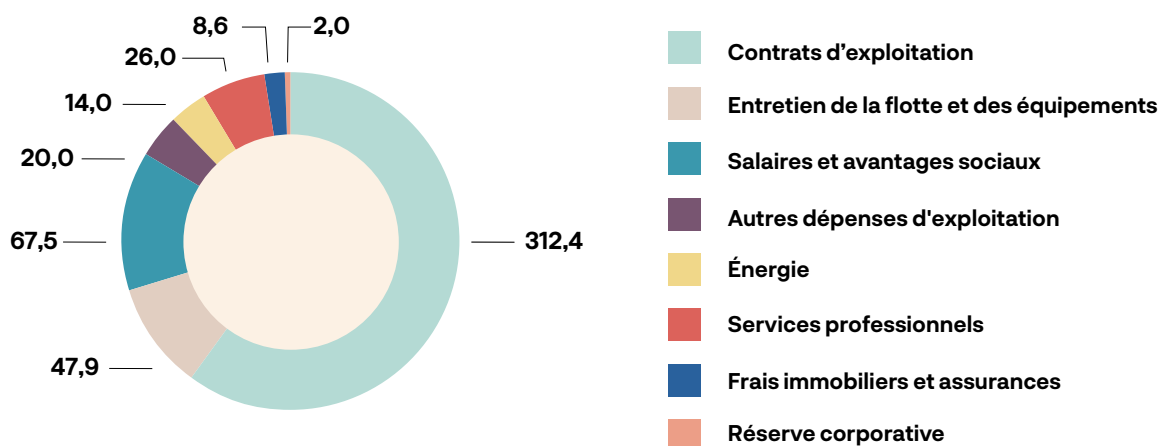
### Financement des investissements

Exo prévoit engager des frais de financement (frais d'intérêts et frais d'émissions) de l'ordre de 40,7 M \$ en 2026 (42,4 M \$ en 2025). À ces frais s'ajoutera un montant prévu de 38,9 M \$ en coût de capital sur le remboursement des dettes à long terme non subventionnées (38,3 M \$ en 2025). Les explications concernant le financement des investissements au Programme des immobilisations (PDI) 2026-2035 se trouvent à la page 16.

# Données et charges d'exploitation par groupe nature

| (en millions de \$)                       | Budget 2025  | Budget 2026  | Budget 2026 contre Budget 2025 \$ | Budget 2026 contre Budget 2025 % |
|-------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Contrats d'exploitation                   | 309,1        | 312,4        | 3,3                               | 1,1%                             |
| Entretien de la flotte et des équipements | 51,9         | 47,9         | (4,0)                             | -7,7%                            |
| Salaires et avantages sociaux             | 68,5         | 67,5         | (1,0)                             | -1,5%                            |
| Autres dépenses d'exploitation            | 21,7         | 20,0         | (1,7)                             | -7,8%                            |
| Énergie                                   | 18,6         | 14,0         | (4,6)                             | -24,7%                           |
| Services professionnels                   | 31,4         | 26,0         | (5,4)                             | -17,2%                           |
| Frais immobiliers et assurances           | 10,0         | 8,6          | (1,4)                             | -14,0%                           |
| Réserve corporative                       | 2,0          | 2,0          | 0,0                               | 0,0%                             |
| <b>Charges d'exploitation d'exo</b>       | <b>513,2</b> | <b>498,4</b> | <b>(14,8)</b>                     | <b>-2,9%</b>                     |

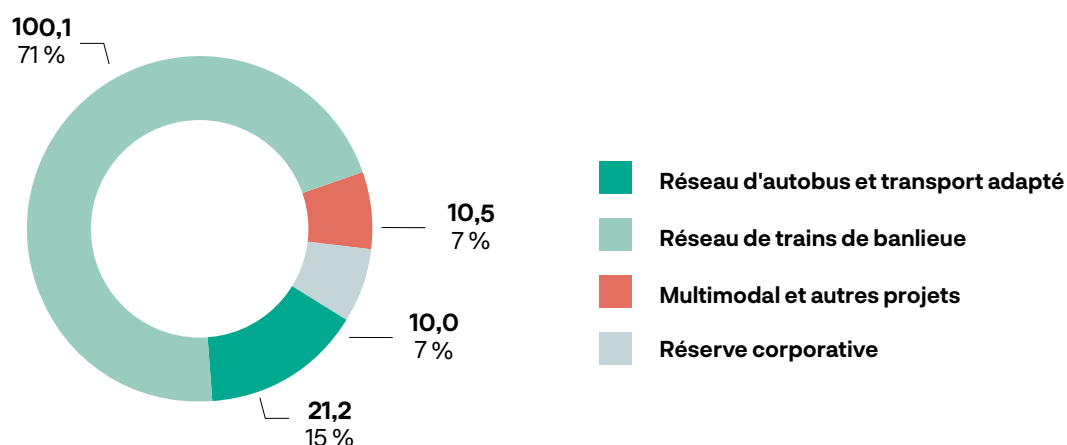
## Répartition des charges d'exploitation d'exo par groupe nature pour 2026



# Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2026

Le Programme des immobilisations (PDI) 2026-2035 d'exo prévoit des investissements décennaux de 1109,4 M \$. Pour l'année 2026, les investissements en immobilisations planifiés, sans la réserve, se chiffrent à 131,8 M \$, dont 100,1 M \$ sont prévus pour le réseau de trains et 21,2 M \$ pour le réseau d'autobus et du transport adapté. De plus, 10,5 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 2026. De façon proactive, exo a repriorisé ses investissements pour s'arrimer au contexte actuel de financement du transport collectif.

## Répartition des investissements 2026 (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.

## Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2026-2035 comprennent un investissement dans le réseau d'autobus de 587,1 M \$. Le programme exobus représente un investissement prévu de 506,1 M \$, dont 16,5 M \$ en 2026. Les projets de mesures préférentielles pour autobus (MPB), qui touchent notamment la route 116 à Mont-Saint-Hilaire, la route 117 dans le secteur Laurentides et la route 344 dans le secteur L'Assomption, compteront pour 30,1 M \$ sur les dix prochaines années.

## Principaux projets – réseau de trains

Les prévisions budgétaires 2026-2035 comprennent un investissement dans le réseau de trains de 499,6 M \$. Une allocation de 366,1 M \$ est planifiée pour le maintien des actifs. De plus, la réception des nouvelles voitures de train se poursuivra jusqu'en 2028, pour un montant total de 25,0 M \$. En 2026, un montant de 14,0 M \$ est d'ailleurs réservé à l'achat de ces voitures. Le projet d'acquisition de dix nouvelles locomotives est également en cours de réalisation et une somme de 60,7 M \$ est prévue à cet effet pour 2026 ainsi que 34,3 M \$ pour les années subséquentes.

## Principaux projets – multimodal et autres projets

Les prévisions budgétaires 2026-2035 incluent plusieurs projets de technologies de l'information et de système de transport intelligent (TI/STI) pour un investissement total de 71,0 M \$, dont 9,1 M \$ en 2026. 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 programme d'optimisation numérique (Simplicité) ainsi que la livraison d'initiatives visant l'intégration de ces services.

## Service de la dette aux prévisions budgétaires 2026

Le service de la dette nette sera de 58,1 M \$ en 2026. Il est calculé en soustrayant les subventions de 102,4 M \$ au service de la dette de 160,5 M \$. Ce montant est à la charge de l'ARTM et respecte la cible fournie par cette dernière. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2024, la portion des dépenses subventionnées et les refinancements requis seront versés au comptant par les partenaires gouvernementaux à leurs échéances et entraîneront une décroissance de la dette subventionnée sans aucune incidence sur le service de la dette nette.

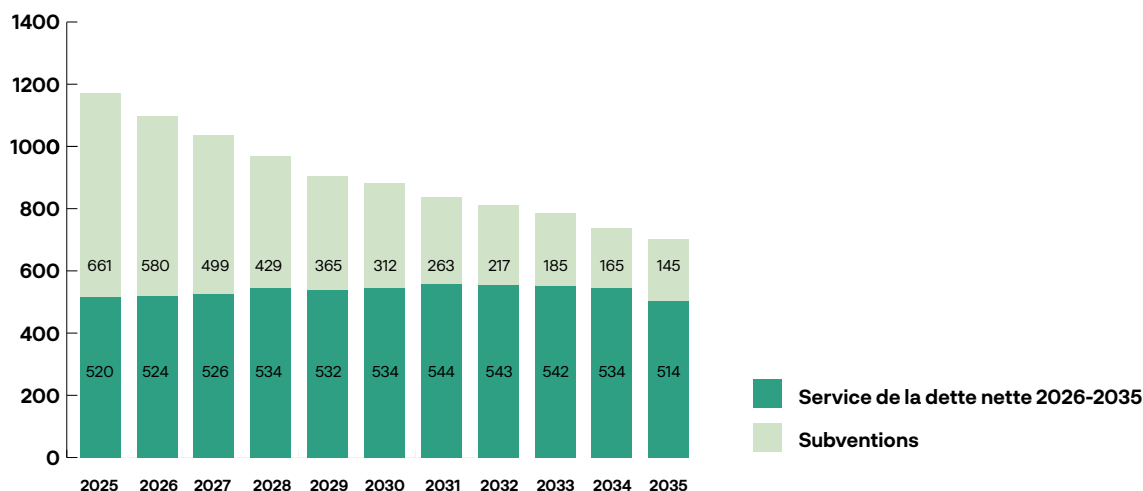
## Évolution du service de la dette nette de 2026-2035

Les investissements prévus au cours des dix prochaines années (1109,4 M \$) auront un impact grandissant sur le service de la dette nette. Ainsi, en dix ans, ce dernier passera de 58,1 M \$ à 66,7 M \$.

Il est à noter qu'en 2025, la rémunération de l'ARTM pour 2026 s'est vue révisée à la baisse à 61,4 M \$, alors que les besoins étaient évalués à 68,2 M \$ en mai 2025. La dette nette s'établit donc à 58,1 M \$ pour 2026.



## 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<br>Groupe La Québécoise inc.<br>Lanau Bus S.E.C.<br>Le Groupe Transbus<br>Les Autobus Transcobec<br>Robert Paquette Autobus et Fils<br>Transco<br>Transdev Québec<br>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, CPKC et CDPQi, pour la majorité<br>exo                                                   |
| Gares, terminus, immeubles   | exo, pour la majorité<br>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'assurances pour les biens d'exo.

### Réserve corporative

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



**exo**

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

**exo.quebec**