

2019

e
x
o

Budget



Maintenir le cap sur l'efficacité et la fiabilité

À titre de nouvel exploitant des services regroupés de transport par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud, ainsi que du réseau de trains de la région métropolitaine de Montréal, **exo** met tout en œuvre pour offrir des services de transport collectif de qualité axés sur les besoins des clients.

En 2019, nous poursuivrons l'intégration de notre réseau né de la fusion de 14 organismes distincts des couronnes nord et sud de Montréal.

Pour le réseau d'autobus, il s'agit d'harmoniser l'exploitation de quelque 237 lignes régulières et 52 services de taxibus sur un immense territoire, ainsi que la gestion des terminus et des stationnements incitatifs. Nous poursuivrons entre autres le déploiement d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) sur le réseau d'autobus régulier, ce qui simplifiera nos opérations et la transmission d'information en temps réel aux usagers. De leur côté, les clients du transport adapté bénéficieront de l'implantation progressive d'un logiciel de gestion des déplacements, lequel simplifiera et consolidera ce service essentiel.

En ce qui a trait au réseau de trains, nos équipes continueront à faire le maximum pour offrir un service fiable et efficace aux usagers. À ce titre, notre Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains mis en place en 2018 prévoit notamment des investissements en amélioration d'infrastructures et de matériel roulant. En ce qui a trait à la ligne Deux-Montagnes, les travaux de construction du REM ayant des impacts majeurs sur nos opérations et nos usagers, nous collaborons avec CDPQ Infra et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin de maintenir les opérations jusqu'à la mise en service du REM.

Enfin, nous apporterons un certain nombre d'améliorations à nos infrastructures dans une logique de mobilité intégrée. Nous construirons notamment deux vélostations qui faciliteront les déplacements intermodaux.

Nous avons fait beaucoup de chemin depuis un an et demi. Certes, il reste plusieurs défis à relever pour bâtir l'organisation performante et innovante à laquelle nous aspirons, mais l'ensemble de l'organisation et le conseil d'administration continueront à se mobiliser pour qu'**exo** remplisse pleinement sa mission auprès de ses clients dans un contexte global de croissance de la demande.



Sylvain Yelle

Directeur général

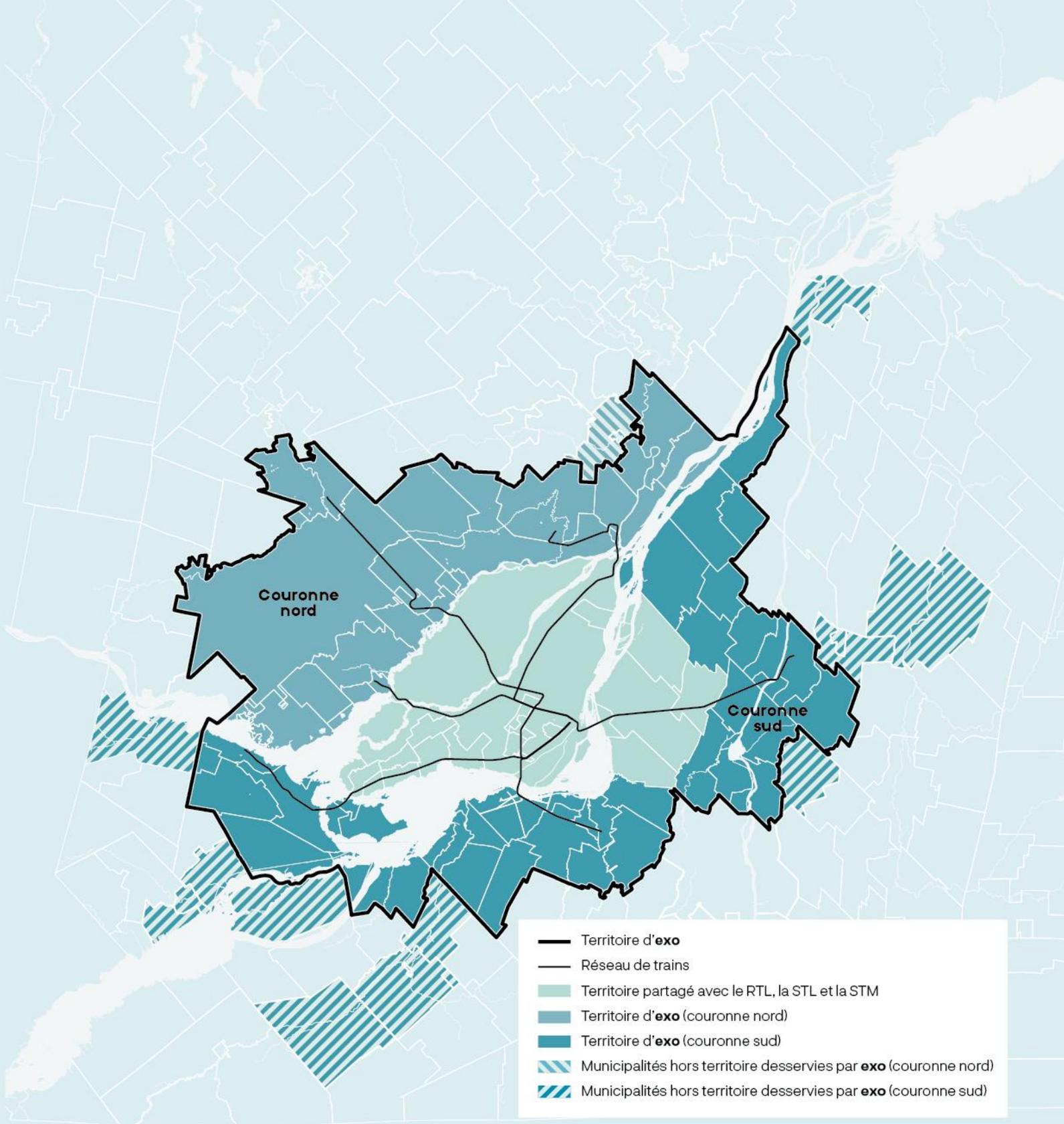


Josée Bérubé

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
FITC	Fonds pour les infrastructures du transport en commun
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OPTC	Organisme public de transport collectif
PAFP	Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
REM	Réseau électrique métropolitain
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur



- Territoire d'exo
- Réseau de trains
- Territoire partagé avec le RTL, la STL et la STM
- Territoire d'exo (couronne nord)
- Territoire d'exo (couronne sud)
- ▨ Municipalités hors territoire desservies par exo (couronne nord)
- ▨ Municipalités hors territoire desservies par exo (couronne sud)

Table des matières

Une marque qui fait voyager	7
Nos clients au cœur de nos préoccupations	9
Prévisions budgétaires 2019 : faits saillants	10
Données et projections	14
Dépenses d'exploitation par nature	19
Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2019	23
Définitions	25



Une marque qui fait voyager

Notre mission

Transporter les gens avec efficacité et convivialité.

Notre réseau

Nous exploitons le réseau de transport métropolitain par autobus et les services de transport adapté des couronnes nord et sud ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Le territoire que nous desservons est constitué des 82 municipalités de la CMM, de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.

Nos principaux mandats

- Offrir des services de trains, d'autobus et de transport adapté.
- Établir un plan de desserte des services de transport collectifs pour l'ensemble de notre territoire.
- Construire et entretenir les infrastructures et les équipements sous notre responsabilité.
- Collaborer, sur demande de l'ARTM, à la planification, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif.

Autobus et taxis

237 lignes d'autobus
52 services de taxibus
7 terminus¹

Trains

6 lignes de trains
62 gares
234 km de voies ferrées
264 voitures
41 locomotives

Stationnements incitatifs

64 stationnements
27 499 places
350 places de covoiturage
34 places avec bornes électriques

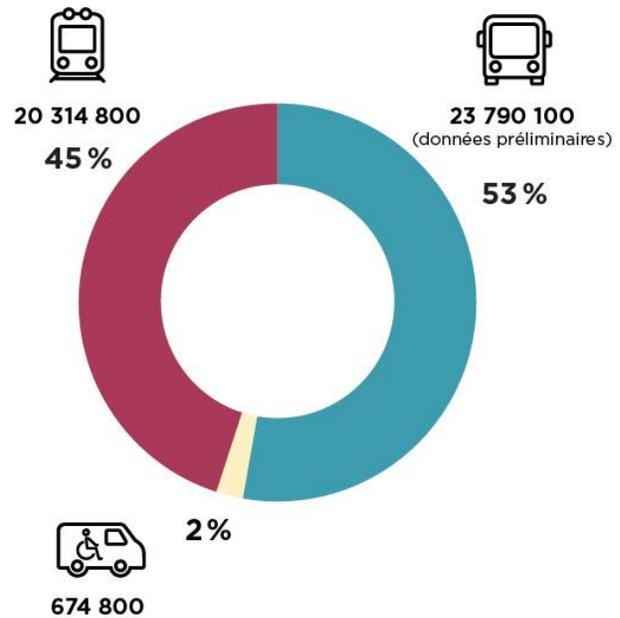
Transport actif

3 497 places pour vélo
2 vélostations

Transport adapté

Offert sur l'ensemble du territoire
Service avec réservation

Achalandage par service (2017)²



¹ Dont deux confiés en délégation de gestion par l'ARTM

² Données officielles d'achalandage annuel de l'année précédente disponibles le 30 avril de chaque année

Nos clients au cœur de nos préoccupations

Résolument axés sur les besoins de nos clients, nous cherchons constamment à nous adapter à leur réalité afin de simplifier leurs déplacements. Notre priorité : cerner de près leurs attentes et leurs besoins de manière à leur offrir un service d'une qualité exemplaire.

Qu'il s'agisse de réduire les temps de parcours de nos autobus, d'améliorer la performance de notre réseau de trains, de mettre à niveau nos équipements, de rehausser l'accessibilité de nos infrastructures ou d'aider nos employés de première ligne à développer leurs compétences interpersonnelles, nous mettons tout en œuvre pour créer les conditions favorables à la consolidation et au développement d'un réseau de transport collectif attrayant, efficace et compétitif.



Faits sillants



Prévisions budgétaires 2019

(Période de 12 mois, en millions de \$)	Notes	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
REVENUS						
EXPLOITATION						
ARTM - Rémunération exploitation	Note 1	403,2	407,2	417,9	14,7	4 %
Autres revenus d'exploitation		-	3,6	12,4	12,4	100 %
IMMOBILISATIONS						
ARTM - Rémunération service de dette nette		41,9	37,6	43,2	1,3	3 %
Subventions gouvernementales pour immobilisations		114,9	118,2	133,9	19,0	17 %
Total REVENUS		560,0	563,0	595,0	35,0	6 %
DÉPENSES						
EXPLOITATION						
Dépenses d'exploitation d'exo	Note 2	405,9	414,0	428,2	22,3	5 %
Réduction de dépenses afin de respecter le cadre budgétaire PAFP		-	-	(13,0)	(13,0)	-100 %
		-	10,8	10,8	10,8	100 %
IMMOBILISATIONS						
Total DÉPENSES		562,7	569,8	605,3	42,6	8 %
SURPLUS /(DÉFICIT)						
Surplus /(déficit) de l'exercice		(2,7)	(6,8)	(10,3)		
Solde au début de l'exercice		2,7	17,1	10,3		
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE		-	10,3	-		

Exo présente une prévision budgétaire 2019 équilibrée grâce à l'utilisation des surplus cumulés prévus au début de l'exercice 2019. Ces surplus cumulés étaient réservés pour respecter les engagements prévus au PAFP.

Cet équilibre est aussi atteint en présentant une compensation additionnelle de l'ARTM de l'ordre de 7,0 M\$ incluse dans les Autres revenus d'exploitation d'exo. Cette compensation a été évaluée en se basant sur la diminution de l'offre de service sur la ligne Deux-Montagnes occasionnée par les travaux de la CDPQ pour la construction du REM, qui ne génère aucune économie budgétaire dans les dépenses d'exploitation pour exo par rapport à l'exercice 2018. De plus, exo présente également une réduction des dépenses d'exploitation additionnelle de l'ordre de 13,0 M\$ afin de respecter le cadre budgétaire 2019.

Note 1 - ARTM - Rémunération exploitation

(Période de 12 mois, en millions de \$)	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
Services autobus, trains et transport adapté	383,1	378,3	384,2	1,1	0 %
Délégation avec l'ARTM	20,1	25,3	21,2	1,1	6 %
TOTAL ARTM - Rémunération exploitation	403,2	403,6	405,4	2,2	1 %

Note 2 - Dépenses d'exploitation d'exo

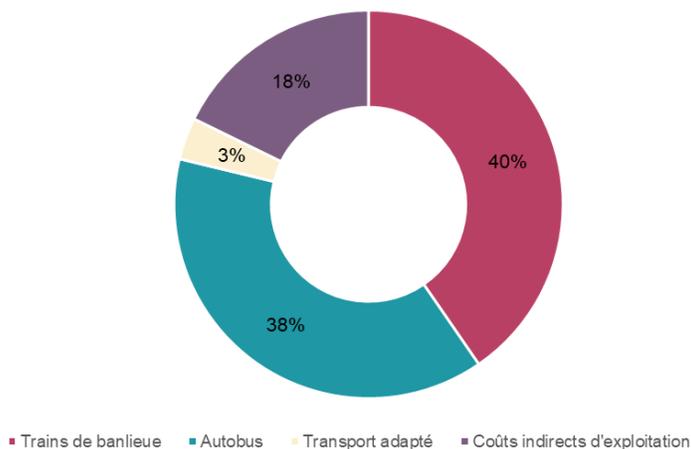
(Période de 12 mois, en millions de \$)	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
Services autobus, trains et transport adapté	385,8	375,1	404,6	18,8	5 %
Délégation avec l'ARTM	20,1	25,3	21,2	1,1	6 %
Coûts des autres services rendus	-	2,8	4,6	4,6	100 %
TOTAL ARTM - Rémunération exploitation	405,9	403,2	430,4	24,5	6 %

EXPLOITATION

Les activités liées à l'exploitation comprennent l'ensemble des coûts directs pour l'exploitation des services de trains de banlieue, d'autobus et de transport adapté sur le territoire d'exo. Elles incluent aussi les coûts engagés en délégation pour l'ARTM ainsi que tous les coûts administratifs pour soutenir ces activités. L'ARTM rémunère exo pour l'exploitation des services en se basant sur l'offre de service attendue.

Pour l'exercice 2018 se terminant le 31 décembre 2018, exo prévoit des revenus de 407,2 M\$ et des dépenses de 414,0 M\$. Pour 2019, ces revenus d'exploitation sont établis à 417,9 M\$, en hausse de 14,7 M\$ (+4 %) par rapport au budget de 2018. Ce montant inclut 405,4 M\$ provenant de l'ARTM pour les services de transport en commun et la gestion déléguée, et 12,4 M\$ en Autres revenus d'exploitation. Les dépenses pour 2019 sont pour leur part évaluées à 428,2 M\$, en hausse de 22,3 M\$ (+5 %), dont 404,6 M\$ pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté. Les variations significatives des dépenses d'exploitation par groupe de nature comptables sont présentées à la page 19.

Répartition des dépenses pour les services autobus, trains et transport adapté par mode de 404,6 M\$ en 2019



IMMOBILISATIONS

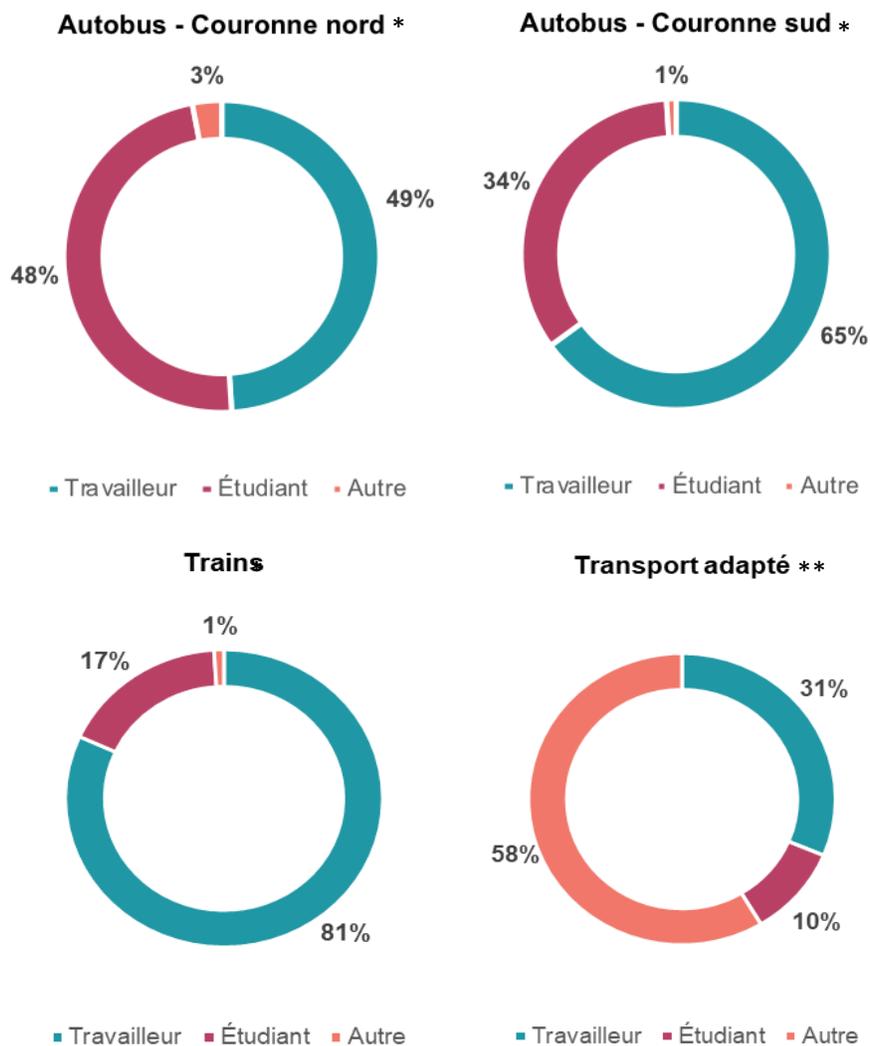
Les activités d'immobilisations comportent les coûts de financement ou paiements au comptant pour les différents projets amorcés et à venir d'exo, ainsi que la provenance des fonds pour permettre à exo de remplir ses obligations. En effet, l'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée des projets, tandis que la portion subventionnée provient de sources gouvernementales.

Les dépenses en immobilisations de 177,1 M\$ pour 2019 se composent d'un montant de 147,3 M\$ en services de dette pour financer à long terme des coûts engagés avant le 1er janvier 2019, soit environ 83 % du total. La différence de 29,8 M\$ représente des coûts de financement ou d'achats au comptant relatifs aux nouveaux investissements modélisés dans le PDI d'exo, dont 15,1 M\$ financés au comptant par le gouvernement fédéral (FITC). De ce 177,1 M\$, 43,2 M\$ proviendront de l'ARTM et 133,9 M\$ de sources gouvernementales.



Données et projections

Notre clientèle en chiffres

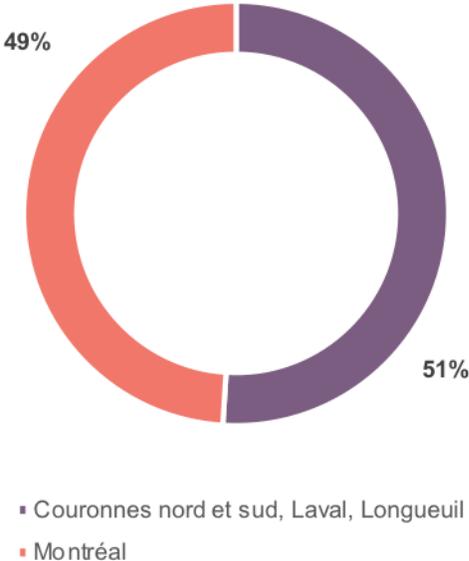


* Enquête à bord des autobus des secteurs et des trains, automne 2017

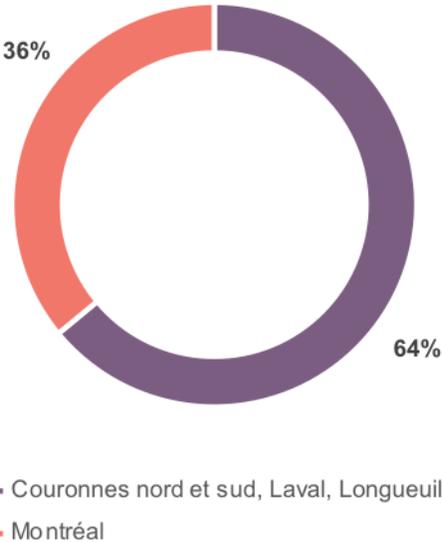
** Transport adapté : Il s'agit de la répartition des motifs des déplacements enregistrés en 2017

Démographie

En 2016, plus de la moitié de la population du territoire de la CMM résidait à l'extérieur de l'île de Montréal¹ :



D'ici 2031, 64 % de la croissance de cette même population proviendra de l'extérieur de l'île de Montréal¹ :



¹ Données liées au territoire d'exo provenant de l'Institut de la statistique du Québec

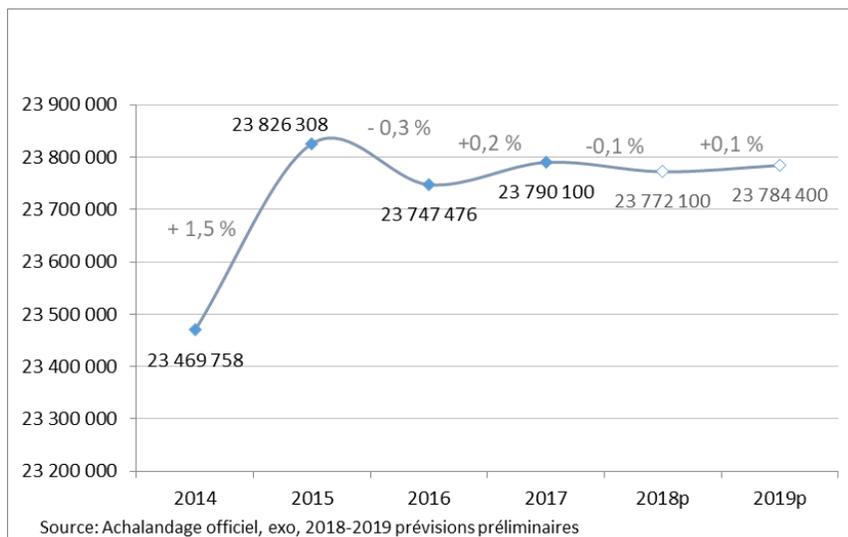
Évolution des achalandages

Globalement pour 2019, nous prévoyons des achalandages à la hausse pour tous nos modes de transport.

À noter que les prévisions pour 2018 et 2019 des 3 graphiques ci-après sont préliminaires.

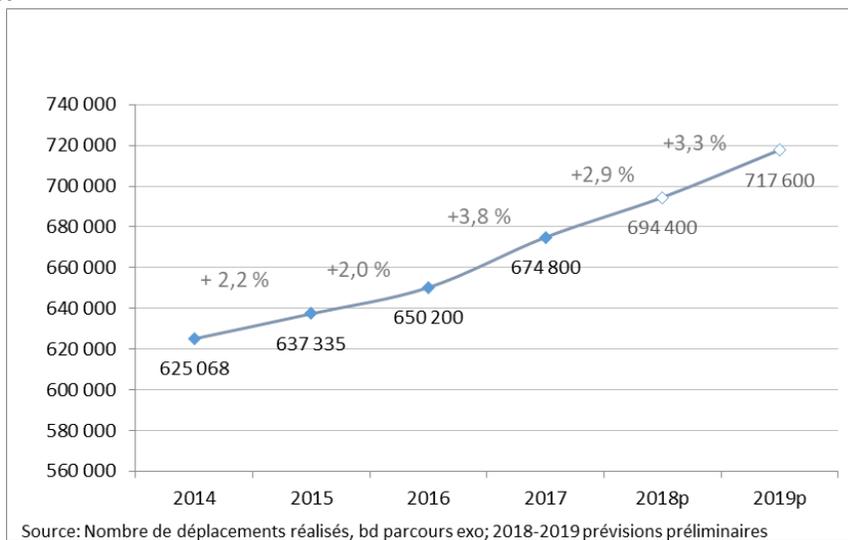
Autobus

L'achalandage des autobus est relativement stable depuis 2015. Nous prévoyons une légère augmentation pour l'année en cours.



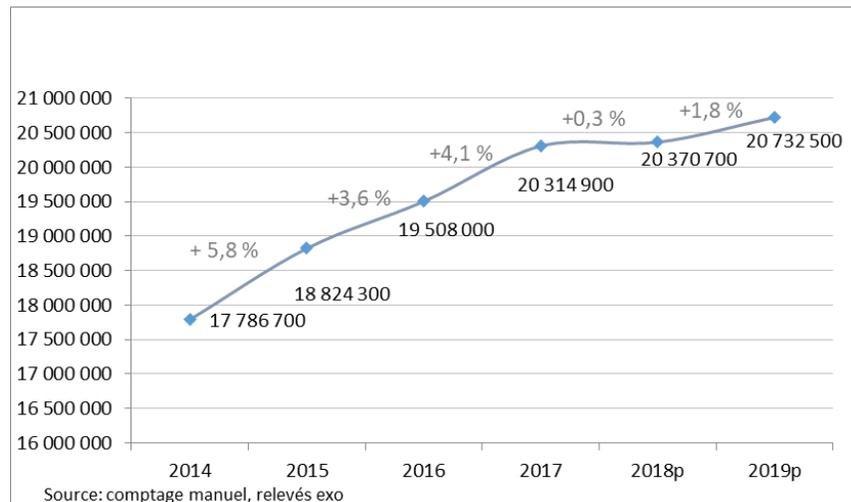
Transport adapté

En constante évolution depuis plusieurs années, l'achalandage du transport adapté devrait continuer sur cette tendance.



Trains

Après plusieurs années de fortes croissances, nous prévoyons une stagnation pour 2018 (+0,3 %). L'arrêt des services le week-end et le retrait de 4 départs en heure de pointe sur la ligne Deux-Montagnes (exo6) reliés aux travaux du REM expliquent en partie ce résultat.



Kilométrage commercial

Le kilométrage commercial correspond à la distance totale parcourue avec des clients à bord.

Autobus

Pour s'ajuster à l'augmentation de l'achalandage, exo prévoit d'augmenter de 2 % son offre de kilomètres commerciaux sur l'ensemble de son réseau d'autobus (couronnes nord et sud de Montréal). Des ajouts de service sont aussi prévus dans le cadre de projets déjà en cours.

Trains

En 2019, les kilomètres-voitures commerciaux* du réseau de trains devraient subir une baisse d'environ 8,1 % par rapport à l'année 2017 du fait que quatre départs quotidiens en semaine et le service de fin de semaine ont été annulés sur la ligne Deux-Montagnes en raison des travaux de construction du REM.

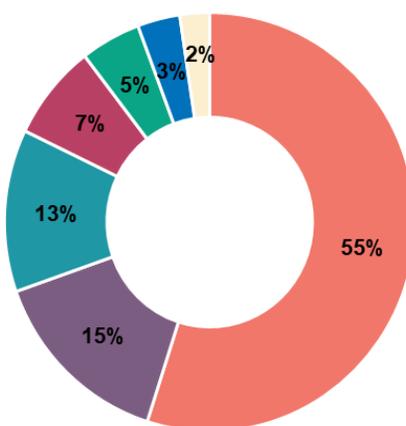
* Les kilomètres-voitures commerciaux des trains sont calculés en fonction des distances parcourues par les voitures de trains.



Dépenses d'exploitation par nature

Groupes Natures (En millions de \$)	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
Contrats d'exploitation	223,8	219,7	236,4	12,6	6 %
Entretien de la flotte et des équipements	60,7	60,3	63,2	2,6	4 %
Salaires et avantages sociaux	51,6	46,5	54,0	2,3	5 %
Autres dépenses d'exploitation	29,8	32,6	31,9	2,1	7 %
Énergie	16,6	19,7	20,4	3,8	23 %
Services professionnels	13,8	14,8	14,4	0,6	4 %
Frais immobiliers et assurances	9,6	9,6	10,1	0,5	5 %
Sous-Total des Dépenses d'exploitation d'exo	405,9	403,2	430,4	24,5	6 %
Réduction de dépenses afin de respecter le cadre budgétaire	-	-	(13,0)	(13,0)	-100 %
Dépenses liées au PAFP	-	10,8	10,8	10,8	100 %
TOTAL - EXPLOITATION	405,9	414,0	428,2	22,3	5 %

Répartition des dépenses d'exploitation d'exo
par groupe de nature de 430,4 M\$ en 2019



- Contrats d'exploitation
 - Salaires et avantages sociaux
 - Énergie
 - Frais immobiliers et assurances
- Entretien de la flotte et des équipements
 - Autres dépenses d'exploitation
 - Services professionnels

Contrats d'exploitation

Les dépenses relatives aux contrats d'exploitation ont augmenté de 12,6 M\$ (+6 %) par rapport au Budget 2018 principalement en raison d'indexations sur les contrats majeurs pour l'exploitation des services de trains, d'autobus et de transport adapté. De plus, exo prévoit effectuer des ajouts de service en matière d'autobus et de transport adapté de l'ordre de 3,9 M\$ pour 2019.

Contrats d'exploitation	Impartition
Opération, maintenance et propriété des autobus et véhicules de transport adapté	<ul style="list-style-type: none">Autobus Deux-MontagnesAutobus DufresneGestransKeolis CanadaLes Autobus TranscobecLe Groupe la QuébécoiseLe Groupe TransbusRobert Paquette Autobus et FilsTransdev QuébecPlusieurs sociétés de taxi
Opération et maintenance des trains	<ul style="list-style-type: none">Bombardier Transport

Entretien du parc de véhicules et des équipements

Véhicules et équipements	Propriétaires
Trains	<ul style="list-style-type: none">exo
Infrastructures ferroviaires	<ul style="list-style-type: none">CN et CP, pour la majoritéREMexo
Gares, terminus, immeubles	<ul style="list-style-type: none">exo, pour la majoritéARTM (Terminus métropolitains exploités par exo sur son territoire)

L'augmentation de 2,6 M\$ (+4 %) des budgets pour l'entretien des voitures de trains et des équipements permettra à l'organisation d'effectuer les travaux de maintenance requis sur ses actifs. De plus, des coûts d'entretien supplémentaires sont prévus en vue de la mise en service du nouveau centre de maintenance de Pointe-Saint-Charles planifiée pour le début de 2019. Ces deux éléments permettront à l'organisation de respecter ses cibles en matière de maintenance de ses actifs et de s'assurer de la fiabilité de ceux-ci dans le cadre de leur exploitation.

Salaires et avantages sociaux

Exo effectuera les ajustements salariaux annuels statutaires. Se poursuivra également l'internalisation de certaines fonctions administratives du côté des services d'autobus et du transport adapté. Cette internalisation permettra à l'organisation d'assurer une meilleure cohésion de ses activités, tout en générant des économies sur le plan des coûts de gestion externe. Ces éléments auront cependant comme effet d'augmenter les salaires et avantages sociaux de 2,3 M\$ (+5 %) par rapport à 2018.

Autres dépenses d'exploitation

Depuis le 1^{er} juillet 2018, exo exploite certaines billetteries métropolitaines appartenant à l'ARTM par le biais d'ententes de services. Ces activités n'étaient pas prévues dans les budgets adoptés en 2018 et se dérouleront durant les 12 mois de 2019. Cet élément explique principalement l'augmentation du regroupement des autres dépenses d'exploitation de 2,1 M\$ (+7 %).

Énergie

L'augmentation des coûts en énergie de 3,8 M\$ s'explique principalement par la hausse des prix du carburant par rapport à l'exercice budgétaire 2018. Cette hausse a un impact de 2,6 M\$ (+23 %) sur l'exploitation des trains de banlieue et de 1,1 M\$ sur les services d'autobus. Pour contrer les fluctuations budgétaires liées au coût de carburant, exo mettra en place une stratégie de couverture de risques dès l'exercice 2019.

Services professionnels

Afin de poursuivre ses efforts d'amélioration continue en ce qui concerne son service à la clientèle, exo prévoit bonifier ses services en fonction des périodes de fort achalandage, et ainsi s'adapter aux besoins de sa clientèle. Cette bonification explique en majeure partie l'augmentation des dépenses en services professionnels chiffrée à 0,6 M\$ (+4 %) en 2019 par rapport à l'exercice précédent.

Frais immobiliers et assurances

En plus des indexations applicables aux baux existants, exo prévoit aménager et consolider certaines de ses installations administratives au courant de l'exercice 2019. Bien que non récurrent, cet élément explique en partie l'augmentation de 0,5 M\$ (+5 %) du groupe de dépenses.

Réduction de dépenses afin de respecter le cadre budgétaire

Nous avons considéré une réduction des dépenses de 13 M\$ afin de respecter le cadre budgétaire 2019.

Dépenses liées au PAFP

Exo prévoit engager un montant total de 21,6 M\$ réparti sur les exercices 2018 et 2019 afin de réaliser le plan d'action présenté en mars 2018 au MTMDET. Par leur nature exceptionnelle, ces coûts sont présentés de façon distincte des autres coûts d'exploitation pour offrir le service en transport en commun et pour assurer la gestion des activités en délégation.

Le montant de 10,8 M\$ pour 2019 comprend 4,8 M\$ pour compléter les réfections majeures de ponts ferroviaires sur la ligne Deux-Montagnes débutées en 2018 (4,6 M\$). De plus, 2,7 M\$ sont prévus en 2019 (3,2 M\$ en 2018) pour l'entretien du matériel roulant (voitures MR90) desservant exclusivement la ligne Deux-Montagnes. Ces travaux devraient permettre d'augmenter la fiabilité du matériel en fin de vie utile jusqu'à la mise en service du REM. Finalement, 3,3 M\$ seront réservés au déploiement du plan hivernal bonifié afin d'assurer le bon fonctionnement d'équipements essentiels sur le réseau complet de trains de banlieue.

3333



Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2019*

Notre Programme d'immobilisations 2019-2028 prévoit des investissements décennaux de 1 625,8 M\$. Pour l'année 2019, les investissements en immobilisations devraient se chiffrer à 486,0 M\$. Par ailleurs, des investissements de 390,2 M\$ sont prévus du côté du réseau de trains et de 23,5 M\$ du côté du réseau d'autobus pour l'année 2019. De plus, 62,9 M\$ devraient être investis dans des projets liés à la mobilité intégrée, à l'accessibilité et aux infrastructures technologiques.

Les actifs liés au réseau de trains étant beaucoup plus nombreux que ceux liés au réseau d'autobus, la proportion des investissements dans notre réseau de trains est beaucoup plus élevée. De fait, exo est propriétaire du matériel roulant, des centres d'entretien et de nombreuses infrastructures de son réseau de trains. Cependant, le parc de véhicules et les centres d'entretien de son réseau d'autobus ne lui appartiennent pas.

Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2019 prévoient un investissement de 7,5 M\$ dans le développement de mesures préférentielles pour bus (MPB). Ce programme vise l'amélioration de la performance de nos services d'autobus. Deux axes sont notamment ciblés : le boulevard Fréchette à Chambly et la route 116 entre McMasterville et Mont-Saint-Hilaire.

Notons également que des sommes sont allouées pour la création d'un pôle de correspondance à la gare Vaudreuil. Ce projet vise à optimiser l'expérience des clients et prévoit notamment la construction d'un centre de service ainsi que l'agrandissement de la boucle d'autobus et du stationnement.

Principaux projets – mobilité intégrée, accessibilité et autres

Les prévisions budgétaires 2019 prévoient un investissement de 18,9 M\$ dans le programme Chrono, qui regroupe toutes les initiatives entourant la gestion des opérations du transport collectif via le SAEIV. Il vise à optimiser notre exploitation et à diffuser de l'information en temps réel à notre clientèle. Ce programme consiste également à implanter une nouvelle solution technologique qui offrira plus d'options aux clients du transport adapté tout en simplifiant nos opérations.

Par ailleurs, le programme d'installation de tuiles tactiles en bordure des quais se poursuivra en 2019. Des sommes seront également allouées aux études de faisabilité liées à la construction de deux ascenseurs à la gare Centrale pour relier la salle des pas perdus aux quais de la ligne Mont-Saint-Hilaire et au tunnel Bonaventure du 1000 de La Gauchetière. Ce projet vise à offrir un pôle intermodal accessible aux personnes à mobilité réduite entre la gare Centrale (trains), le terminus Centre-ville (autobus) et le métro Bonaventure. Enfin, deux vélostations seront construites pour faciliter les déplacements intermodaux : une au terminus d'autobus Terrebonne et une à la gare de trains Sainte-Thérèse.

* Sous-réserve d'approbation du Programme d'immobilisations 2019-2028 par la CMM tel que prévu par la loi.

Principaux projets – réseau de trains

Une somme de 146 M\$ sera allouée à la poursuite des travaux de construction du centre de maintenance Pointe-Saint-Charles, qui accueillera notre matériel roulant circulant sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Notons que ce projet amorcé en 2015 a dû être revu en raison de l'arrivée du REM. Le projet initial prévoyait que l'entretien de nos trains des lignes Mascouche et Deux-Montagnes se ferait aussi à cet endroit.

Or, la ligne Deux-Montagnes sera remplacée par le REM et l'entretien de notre matériel roulant circulant sur la ligne Mascouche ne pourra plus être effectué au centre de maintenance Pointe-Saint-Charles puisque ses trains ne pourront plus circuler dans le tunnel Mont-Royal. À ce titre, une enveloppe de 26 M\$ est prévue au présent budget pour la poursuite des études liées à la construction d'un centre de maintenance dédié à la ligne Mascouche.

Une enveloppe de 100 M\$ est également prévue pour l'acquisition de nouvelles voitures de trains. La première voiture sera livrée en décembre 2019.

Service de la dette aux prévisions budgétaires 2019

Le service de dette net passera de 35,6 M\$ en 2018 à 43,1 M\$ en 2019. Il est calculé en soustrayant les subventions de 118,8 M\$ au service de la dette de 161,9 M\$. L'augmentation de 7,5 M\$ du service de dette net est attribuable aux investissements de 229 M\$ projetés pour l'exercice 2018, à l'impact complet des emprunts faits en 2018 ainsi qu'au refinancement de plusieurs dettes.

À la somme de 161,9 M\$, s'ajoutent 15,1 M\$ d'investissements qui seront payés au comptant par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme FITC et 0,1 M\$ par l'ARTM, portant ainsi les dépenses en immobilisations à 177,1 M\$ pour 2019.

Le service de dette net de 43,1 M\$ ainsi que les investissements payés au comptant de 0,1 M\$, pour un total de 43,2 M\$, sont à la charge de l'ARTM. Les subventions sont, pour leur part, évaluées à 133,9 M\$ pour 2019.

Définitions

Revenus et dépenses par activité

REVENUS

Exploitation

ARTM – Rémunération exploitation

Représente le montant de la rémunération en provenance de l'ARTM en lien avec la livraison de l'offre de service de base pour le train de banlieue, le transport par autobus et le transport adapté. À cela s'ajoute la rémunération pour les services en délégation de gestion par l'ARTM.

Autres revenus d'exploitation

Exo offre des services de nature administrative ou opérationnelle à d'autres OPTC et à l'ARTM, pour lesquels il reçoit une rémunération spécifique. Les Autres revenus d'exploitation incluent aussi une compensation additionnelle de 7,0 M\$ en provenance de l'ARTM pour 2019.

Immobilisations

ARTM – Rémunération du service de dette nette

L'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée de son service de dette brute. Ces coûts sont composés de la portion « capital et intérêts » des financements à long terme ou des paiements au comptant pour la réalisation de projets d'immobilisations. Ces immobilisations sont présentées dans le PDI annuel d'exo.

Subventions gouvernementales pour immobilisations

Représente la portion des subventions encaissées dans l'exercice pour la réalisation d'immobilisations admissibles conformément aux différents programmes d'aide gouvernementale en vigueur, dont le PAGATCP et le FITC.

DÉPENSES

Exploitation

Dépenses d'exploitation d'exo

Regroupement de dépenses constitué des coûts du service de base pour les trains, autobus et transport adapté, ainsi que des coûts en délégation pour le compte de l'ARTM.

Services d'autobus, de trains et de transport adapté

Coûts engagés contre rémunération provenant de l'ARTM pour l'offre de services en transport en commun. Ces services sont offerts sur 6 lignes de trains de banlieue, dans 12 secteurs d'autobus et pour des services de transport adapté à l'échelle locale et régionale dans 9 secteurs des couronnes nord et sud. La rémunération pour ces services doit être équivalente aux dépenses d'exploitation pour ces activités.

Délégation pour le compte de l'ARTM

Exo traite des affaires et engage des dépenses en délégation de gestion pour le compte de l'ARTM concernant certaines activités ou certains sites qui sont la propriété de l'ARTM, dont des billetteries métropolitaines et des équipements métropolitains (terminus, voies réservées et stationnements incitatifs). Exo assure aussi l'application, sur son territoire, des mesures d'atténuation approuvées par le MTMDET, et compensées par l'ARTM pour les coûts engagés.

PAFP

Englobe l'ensemble des coûts d'exploitation qu'exo prévoit prendre à sa charge afin de remplir les engagements pris en matière de fiabilité et de ponctualité, inclus dans son Plan d'action déposé au début de 2018.

Dépenses 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).

Entretien de la flotte et des équipements

Ensemble des coûts d'entretien du matériel roulant et des installations ferroviaires et civiles des sites exploités par exo. Ces montants budgétaires incluent autant les coûts d'entretien préventif et d'entretien correctif que de déneigement et d'entretien paysager, en grande partie engagés contractuellement avant l'adoption du budget annuel. Ils comprennent aussi les coûts de maintenance d'actifs qui varient en fonction des besoins de l'organisation.

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 ses pratiques comptables, ces coûts s'ajoutent aux coûts d'acquisition et de développement des immobilisations d'exo.

Autres dépenses d'exploitation

Inclut notamment les frais de gardiennage des sites d'exo, les frais informatiques, les coûts liés à l'exploitation des points de vente et service, ainsi que les coûts de communications auprès de la clientèle et d'affaires publiques.

Énergie

Coût du carburant et de l'électricité pour le matériel roulant ferroviaire, ainsi que les coûts en électricité et en gaz naturel pour les sites exploités par exo.

Services professionnels

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

Frais immobiliers et assurances

Regroupe principalement les coûts de location de terrains pour les sites exploités par exo, des locaux administratifs ainsi que les couvertures d'assurance pour les biens d'exo.



exo

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