

## Potentiel financier détaillé

Tableau à l'appui du calcul du potentiel financier présenté au rapport.

Piste	Hypothèse	Estimation
<b>Potentiel financier estimé des recommandations à prioriser</b>		
1. Transport à la demande (TAD)	Basé sur des estimations soumises par certaines sociétés et extrapolées approximativement pour l'ensemble des sociétés (hypothèse prudente).	7,5 M\$
2. Impartition d'une part des services	Estimation fournie par les sociétés, combinée aux estimations de RCGT, en tenant compte de l'impartition d'une part de 25 % des services et du coût horaire d'exo. Calcul : Heures réalisées en impartition (25 %) x (coût horaire réel - coût horaire espéré)	72 M\$
3. Réduction des taux de réserve	Cible visée de 20 %. Calcul : (Taux réserve réel - cible) x (Flotte en heure de pointe + réserve exploitation)	46,8 M\$
4. Impartition d'activités connexes	Estimation réalisée par les sociétés.	3,0 M\$
5. Standardisation des aménagements des bus	Calcul fondé sur une économie estimée et appliquée au nombre total de véhicules des sociétés. Cette économie représente le montant de la première année qui atteindra 9,4 M\$ après 16 ans suivant la mise en place de la mesure considérant le cycle de renouvellement des autobus.	0,6 M\$
6. Mutualisation des activités de sûreté et contrôle	Estimation réalisée par les sociétés.	1,0 M\$
7. Clarification des rôles et des responsabilités	Estimé dans la fourchette de référence inférieure (0 à 5 M\$). Aux fins de l'estimation, la médiane a été utilisée.	2,5 M\$
8. Permettre la génération de revenus autres que ceux issus du transport collectif		Variable
		<b>134 M\$</b>
<b>Potentiel financier estimé des autres pistes d'optimisation</b>		
1. Réduction de la part des km improductifs : cible moyenne des comparables	Cible de kilomètres improductifs basée sur la moyenne du groupe comparable. Calcul : Nombre de kilomètres réduits x Coût kilométrique propre à chaque société	13,6 M\$
2. Réduction des coûts d'entretien grâce à la mise en place ou la maximisation de l'utilisation d'un logiciel de GMAO et développement de procédures standardisées	Cible de coût d'entretien par kilomètre improductif basée sur la moyenne du groupe comparable. Calcul : Nombre de kilomètres totaux x (Coût d'entretien propre à chaque société - cible)	10,0 M\$
3. Mutualisation des contrats <i>swap</i>	Cible du coût du carburant par kilomètre basée sur la moyenne des sociétés ayant un contrat <i>swap</i> . Calcul : (Coût propre à chaque société - cible)/coût propre x Coût du carburant	8,1 M\$
		<b>32 M\$</b>
<b>Potentiel financier des pistes d'optimisation identifiées et estimées par les sociétés</b>		
Initiatives identifiées par les sociétés de transport		<b>180 M\$</b>
<b>Potentiel financier estimé total</b>		<b>346 M\$</b>

- Hypothèses basées sur la situation de 2023;
- Inclut le plan de 100 M\$ de la STM;

- Inclut les mesures mises en œuvre dès 2024;
- En dollars 2024.