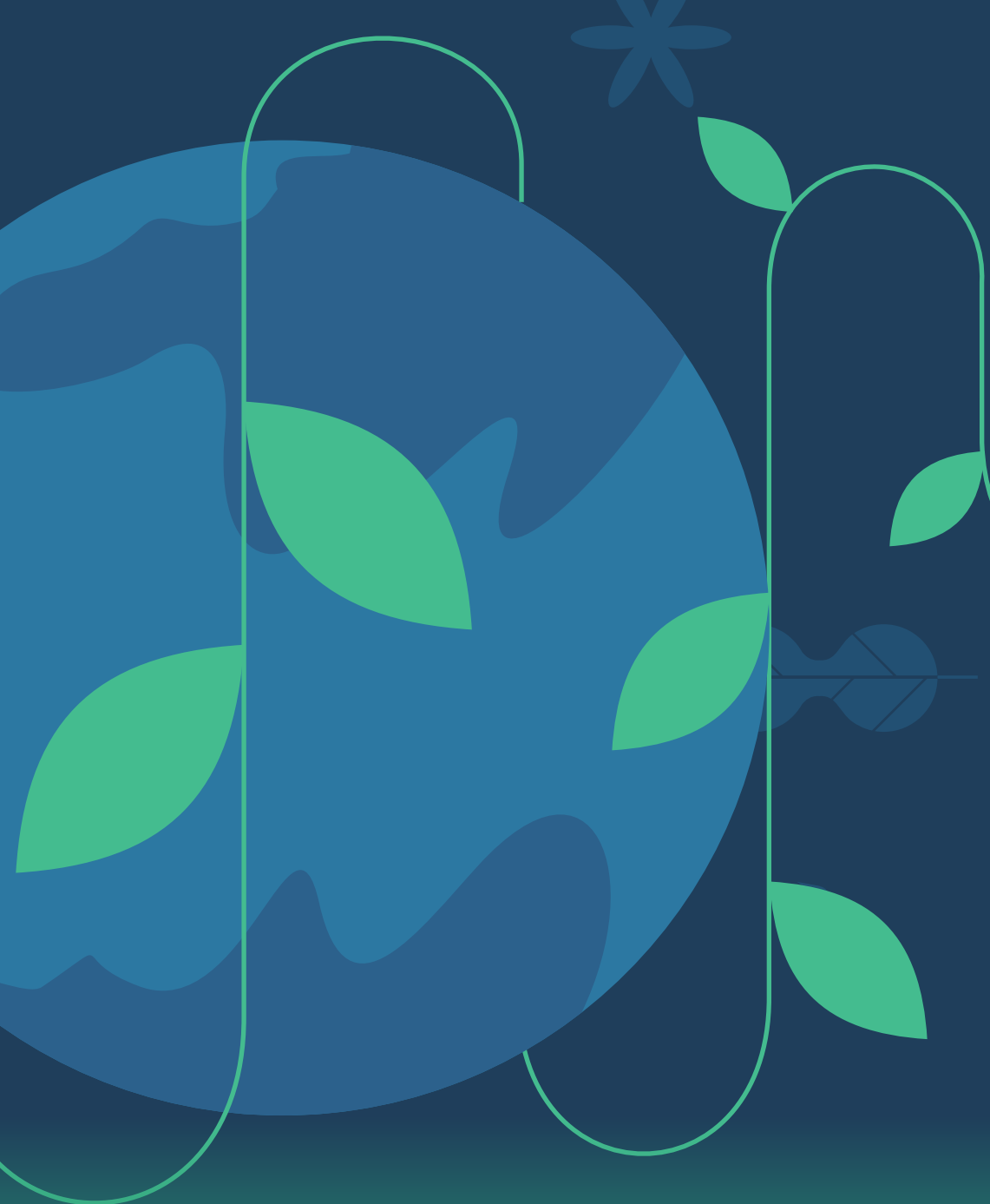




Bulletin sur les obligations vertes

Province de Québec
Septembre 2024

Programme d'obligations vertes du Québec	2
Émissions d'obligations vertes du Québec	3
Utilisation et allocation des produits des obligations vertes du Québec	4
Projets financés – Mise à jour	7
Estimation des bénéfices pour l'environnement	14

Programme d'obligations vertes du Québec

Le programme d'obligations vertes du Québec s'appuie sur les *Green Bond Principles* (GBP).

Membre du groupe souscrivant aux GBP depuis octobre 2018, Québec s'est engagé à publier annuellement un bulletin d'information à l'attention des investisseurs.

Afin de démontrer son engagement pour la protection de l'environnement et le développement du marché des obligations vertes, Québec a mis en place, en février 2017, un programme d'obligations vertes, dont le cadre de référence a été mis à jour en juillet 2022.

- Au 31 mars 2024, le gouvernement du Québec avait lancé neuf émissions d'obligations vertes. Il s'est engagé à être un émetteur régulier sur ce marché.
- Le Québec fait la promotion de son programme d'obligations vertes dans une section du site Web du ministère des Finances réservée à cette fin : www.finances.gouv.qc.ca/ministere/financement/obligations_vertes/.



Contre-expertise sur le cadre de référence des obligations vertes du Québec

- L'organisme Shades of Green (faisant anciennement partie de CICERO) a émis une opinion indépendante sur le cadre de référence du programme d'obligations vertes du Québec.
- Le cadre de référence des obligations vertes du Québec a obtenu la plus haute cote possible, soit vert foncé (*dark green*).
- La plus récente version de la contre-expertise est disponible sur le site Web du Ministère. Consultez le document de Shades of Green au : www.finances.gouv.qc.ca/documents/Autres/fr/AUTFR_ContraExpertiseCICERO_OV.pdf.

Émissions d'obligations vertes du Québec

9 émissions

Montant total des émissions : 5,7 G\$ CA

Date d'échéance	Montant de l'émission	Date de négociation
22 novembre 2032 (réouverture)	600 M\$ CA	8 juin 2023
22 novembre 2032	800 M\$ CA	15 novembre 2022
20 mai 2032	1 G\$ CA	13 mai 2022
27 mai 2031	500 M\$ CA	19 mai 2021
13 février 2027	500 M\$ CA	6 février 2020
6 juillet 2025	500 M\$ CA	28 juin 2018
22 février 2024 (échu)	800 M\$ CA*	14 février 2019
1 ^{er} mars 2023 (échu)	500 M\$ CA	22 février 2018
3 mars 2022 (échu)	500 M\$ CA	24 février 2017

* Prix de l'obligation verte de l'année 2020 dans la catégorie « Localité ou municipalité » décerné par [Environmental Finance](#).

Note : Au 31 mars 2024.

FORMAT : GLOBAL (cinq premières émissions)
ET MTN CAN (quatre dernières émissions et celles à venir)

Bourse

Luxembourg Green
Exchange (LGX) —
Euro MTF Market

Inclusions dans les indices verts

Bloomberg Barclays MSCI Green Bond Index
ICE BofA Merrill Lynch Green Bond Index
Solactive Green Bond Index
S&P Green Bond Index

Catégories de projets financés à ce jour :

Moyens de transport propres et bâtiments verts (projet LEED Or)

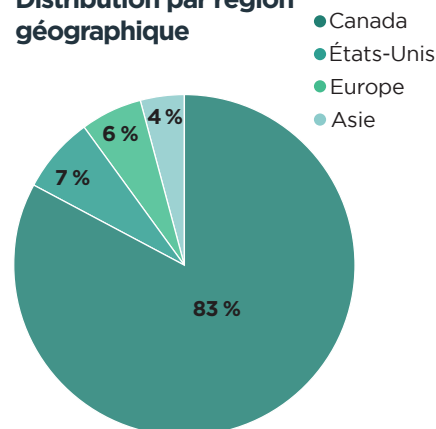
Alignement avec les objectifs

de développement durable des Nations Unies

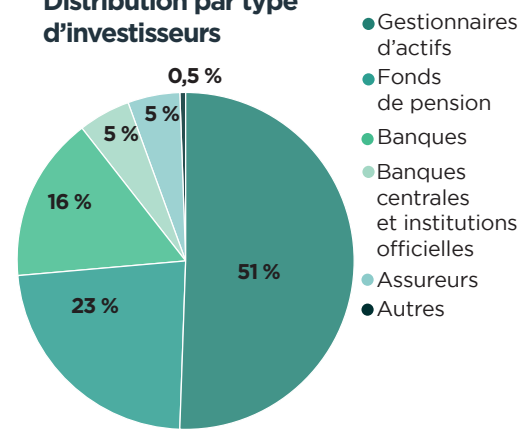


Statistiques globales des neuf émissions d'obligations vertes du Québec

Distribution par région géographique



Distribution par type d'investisseurs



Investisseurs ayant des mandats verts ou étant signataires des UN PRI



Note : Le sigle UN PRI désigne les Principes pour l'investissement responsable des Nations Unies (United Nations Principles for Responsible Investment).

Utilisation et allocation des produits des obligations vertes du Québec

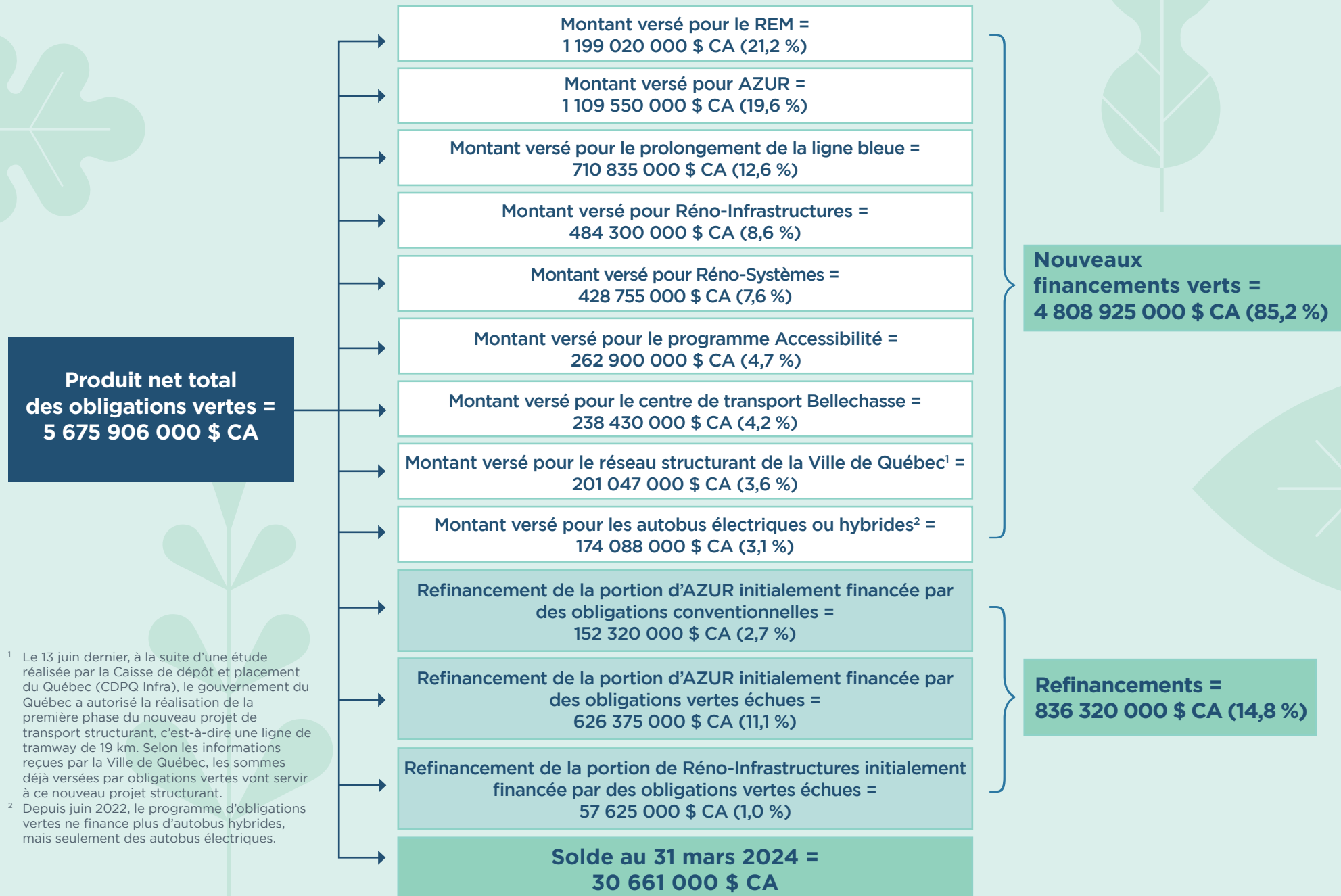
Tableau de l'utilisation des produits au 31 mars 2024

Solde au 31 mars 2023		0 \$ CA
Produits nets de la neuvième émission d'obligations vertes	589 902 000 \$ CA	
Produits utilisés pour le projet AZUR (refinancement)	(310 245 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet AZUR	(22 850 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet du réseau structurant de la Ville de Québec ¹	(92 441 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet du centre de transport Bellechasse	(76 080 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Infrastructures (refinancement)	(57 625 000) \$ CA	
	30 661 000 \$ CA	
Solde au 31 mars 2024		30 661 000 \$ CA

¹ Le 13 juin dernier, à la suite d'une étude réalisée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), le gouvernement du Québec a autorisé la réalisation de la première phase du nouveau projet de transport structurant, c'est-à-dire une ligne de tramway de 19 km. Selon les informations reçues par la Ville de Québec, les sommes déjà versées par obligations vertes vont servir à ce nouveau projet structurant.



Répartition de l'utilisation des produits par projet au 31 mars 2024



Allocation des produits des obligations vertes par projet au 31 mars 2024

(en millions de dollars)

Nom du projet		Coût total autorisé	Participation du Québec	Financé par les obligations vertes	% du coût total du projet	Refinancement ¹	Total
Moyens de transport propres	Réseau express métropolitain (REM)	6 900,00	1 280,00	1 199,02	17,4 %	—	1 199,02
	AZUR	2 624,30	1 787,90	1 109,55	42,3 %	778,70	1 888,25
	Prolongement de la ligne bleue	6 164,70	3 691,20	710,84	11,5 %	—	710,84
	Réno-Infrastructures	1 451,30	1 088,60	484,30	33,4 %	57,63	541,93
	Réno-Systèmes	2 395,30	1 704,70	428,76	17,9 %	—	428,76
	Programme Accessibilité	686,00	473,10	262,90	38,3 %	—	262,90
	Réseau structurant de la Ville de Québec ²	3 965,00	2 197,50	201,05	5,1 %	—	201,05
	Achat d'autobus électriques ou hybrides ³	1 960,00	959,10	174,09	8,9 %	—	174,09
	Électrification des centres de transport	941,50	618,10	—	0,0 %	—	—
	Sous-total - Moyens de transport propres						5 406,82
Bâtiments verts	Centre de transport Bellechasse	584,40	431,20	238,43	40,8 %	—	238,43
	Centre de transport - Est de Montréal	315,40	267,90	—	0,0 %	—	—
	Sous-total - Bâtiments verts						238,43
Total		27 987,90	14 499,30	4 808,93		836,32	5 645,25

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des chiffres, qui ont été arrondis.

1 Le Québec peut refinancer les emprunts non amortis de projets existants. Par exemple, un projet d'une durée d'amortissement de 15 ans financé par une émission d'obligations vertes d'une échéance de 5 ans pourra faire l'objet d'un refinancement par obligations vertes. Inversement, un projet ayant un amortissement de 5 ans financé par une émission d'obligations vertes d'une échéance de 5 ans ne pourra pas être considéré pour un refinancement. En conséquence, les obligations vertes échues ne seront pas refinancées sans que le refinancement d'un projet y soit associé.

2 Le 13 juin dernier, à la suite d'une étude réalisée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), le gouvernement du Québec a autorisé la réalisation de la première phase du nouveau projet de transport structurant, c'est-à-dire une ligne de tramway de 19 km. Selon les informations reçues par la Ville de Québec, les sommes déjà versées par obligations vertes vont servir à ce nouveau projet structurant.

3 Depuis juin 2022, le programme d'obligations vertes ne finance plus d'autobus hybrides, mais seulement des autobus électriques.



Projets financés

Mise à jour

- [Acquisition des voitures de métro AZUR](#)
- [Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures](#)
- [Réseau structurant de la Ville de Québec](#)
- [Projet LEED – Centre de transport Bellechasse](#)

Acquisition des voitures de métro **AZUR**



Description du projet

- Le projet vise l'acquisition par la Société de transport de Montréal (STM) de 71 trains (639 voitures) AZUR : 38 pour le remplacement des voitures de métro de 1963 (MR-63), 7 pour le remplacement des voitures de métro de 1973 (MR-73) et 26 en ajout de service. Ces nouveaux trains sont à la fine pointe du design et de la technologie.
- Pour la clientèle du métro de Montréal, la modernisation des voitures bonifie le service de manière importante : une capacité accrue de 8 %, des systèmes d'information de pointe, un nouveau système de ventilation, des portes 27 % plus larges que les anciennes et un aménagement optimisé.
- En plus d'avoir une alimentation 100 % hydroélectrique, ces voitures fabriquées avec 60 % de produits canadiens seront recyclables à 92,5 % à la fin de leur vie.
- Grâce entre autres aux voitures AZUR, la STM vise à faire passer de 69,5 % en 2015 à 88,6 % en 2025 les déplacements ayant recours à l'électricité sur son réseau.

Avancement du projet

La livraison des nouveaux trains AZUR est maintenant terminée.

- Le 71^e et dernier train AZUR a été mis en service en décembre 2021 et vient compléter la seconde phase d'acquisition des trains.
- La livraison des 54 trains de la première phase d'acquisition a été finalisée en juin 2019.
- Au total, 639 voitures AZUR font maintenant partie du matériel roulant de la STM. Les 423 voitures MR-73 complètent le parc de véhicules.
- Le programme d'obligations vertes du Québec a financé l'acquisition de 330 voitures AZUR.



Photo : STM

Valorisation des MR-63 et des MR-73

À la suite de l'arrivée des voitures de métro AZUR, les anciennes voitures MR-63 ont été soit envoyées au recyclage (313 voitures), soit réutilisées dans le cadre de projets artistiques ou de conservation (15 voitures). Le taux de valorisation des matériaux des voitures MR-63 est de 85 %. Plus de 50 types de pièces ont été réutilisées sur les MR-73 et les locotracteurs, ce qui a généré des économies importantes. Au total, plus de 85 % des 8 200 tonnes de matériaux des MR-63 ont été valorisés.

Afin de libérer de l'espace de stationnement en tunnel pour recevoir les nouvelles voitures de métro AZUR, la STM devait également se départir de 63 voitures de métro MR-73 en 2021. Forte du haut taux de détournement obtenu quand elle s'est départie de ses voitures de métro MR-63, la STM a entrepris en 2020 les travaux préparatoires pour se défaire de ces 63 voitures; 62 d'entre elles ont été recyclées, et l'autre voiture a été vendue pour un projet de deuxième vie.

Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures



Description des projets

Le programme Réno-Systèmes vise le remplacement, la construction ou la remise à neuf d'équipements fixes liés à l'exploitation du réseau du métro de Montréal, tandis que le programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures reliées au réseau du métro. Ces deux programmes permettent l'optimisation des investissements en utilisant ceux-ci comme levier pour améliorer la qualité et la sécurité du service ainsi que la performance financière et opérationnelle du réseau du métro de Montréal.

Ces deux projets étant essentiels au maintien de l'offre de service aux usagers du métro, ils sont étroitement liés au projet d'acquisition des voitures de métro AZUR, financé en partie à partir des émissions d'obligations vertes du Québec.

Bénéfices

Réno-Systèmes

- Amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service)
- Amélioration de la communication avec la clientèle (sonorisation et visuel)
- Amélioration du temps d'intervention dans les cas de pannes et réduction de leur occurrence
- Amélioration de l'accessibilité universelle
- Mise aux normes des systèmes et des équipements

Réno-Infrastructures

- Maintien de la fiabilité et de l'état des infrastructures
- Maintien de la disponibilité et de la sécurité du réseau de métro
- Amélioration de l'accessibilité universelle
- Restauration de plusieurs œuvres d'art
- Mise à niveau de la signalétique
- Mise aux normes des infrastructures



Réseau structurant de la Ville de Québec



Photo :
Le tramway de Québec
Ville de Québec

Description du projet

Le 13 juin dernier, à la suite d'une étude réalisée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), le gouvernement du Québec a autorisé la réalisation de la première phase du nouveau projet de transport structurant, c'est-à-dire une ligne de tramway de 19 km.

Selon les informations reçues par la Ville de Québec, les sommes déjà versées par obligations vertes vont servir à ce nouveau projet structurant.

La Ville de Québec met en œuvre le plus important projet d'infrastructures de son histoire : le tramway. Celui-ci contribuera à l'atteinte des bénéfices suivants :

- amélioration des déplacements;
- réduction de la pollution atmosphérique;
- renforcement des collectivités;
- croissance de l'économie.

Avancement du projet

2020-2024

Travaux préparatoires

Pour plus d'informations sur les grandes étapes du projet, les travaux en cours et à venir, les bénéfices environnementaux, et bien plus, vous pouvez consulter le site Web suivant : tramwaydequebec.info.



Projet LEED – Centre de transport Bellechasse



Photo : STM

Description du projet

- Le centre de transport Bellechasse sera le premier garage de la STM conçu pour accueillir un parc d'autobus 100 % électrique. Ce nouveau centre contribuera ainsi au plan d'électrification du gouvernement du Québec.
- Ce projet, qui s'inscrit dans la stratégie d'accueil des 300 nouveaux autobus hybrides climatisés annoncée en janvier 2018 par la STM, permettra aussi une augmentation de l'offre de service.
- Ce centre de transport pourra accueillir jusqu'à 250 autobus-équivalents. Le bâtiment sera aménagé de façon à accueillir de nouvelles technologies et, par conséquent, à permettre l'entretien de tous les types de véhicules (standards, hybrides et électriques). Ce concept de bâtiment souterrain multi-étage avec circulation intérieure réduira également le bruit dans le quartier.
- Le concept novateur du centre de transport améliorera les conditions de travail et contribuera à accroître la qualité de vie dans le secteur. Les parties administratives et certaines zones réservées aux employés seront universellement accessibles.

La STM vise pour ce nouveau bâtiment la certification LEED de niveau Or, une des plus élevées de l'industrie, en lien avec les objectifs du développement durable.

Principaux bénéfices en développement durable

- Économies d'énergie de plus de 60 % et réduction des émissions de GES d'environ 85 % grâce à un système à haute efficacité énergétique
- Réduction des îlots de chaleur grâce à l'ajout de nombreux espaces verts, dont une partie sera accessible au public
- Réduction de la consommation d'eau potable grâce à des équipements efficaces et au recyclage de l'eau du lave-bus
- Taux maximisé de détournement de l'enfouissement des résidus de construction, de rénovation et de démolition



Avancement du projet

- Les travaux ont débuté au printemps 2019.
- La première phase, au cours de laquelle la STM a réalisé les travaux préparatoires, c'est-à-dire la démolition du bâtiment, l'enlèvement des matériaux et des résidus, la décontamination des sols et l'excavation du roc, est terminée.
- La deuxième phase, soit la construction du nouveau centre de transport, est en cours.
- En date du 31 mars 2024, les travaux ont un avancement physique de 87 %.
- Les travaux seront complétés à l'automne 2024, y compris l'aménagement végétalisé sur la toiture. La mise en service progressive des équipements à l'intérieur du bâtiment commencera à l'automne 2024 et prendra fin à l'été 2025.

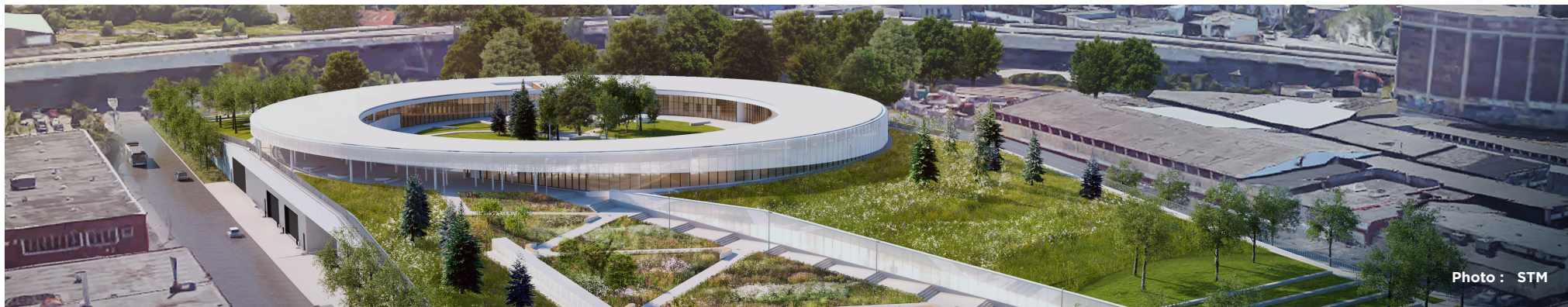


Photo : STM

The background of the slide is a solid dark blue. On the left side, there are two stylized trees. The tree in the foreground is a teal circle with black outlines for its branches and a pattern of small white dots. Behind it is a taller, light green rounded rectangle with black outlines for its trunk and branches, and a pattern of small dark green dots.

Estimation des bénéfices pour l'environnement

- Autobus électriques ou hybrides
- Métro AZUR et autobus électriques ou hybrides
- Société de transport de Montréal
- Réseau structurant de la Ville de Québec

Autobus électriques ou hybrides*

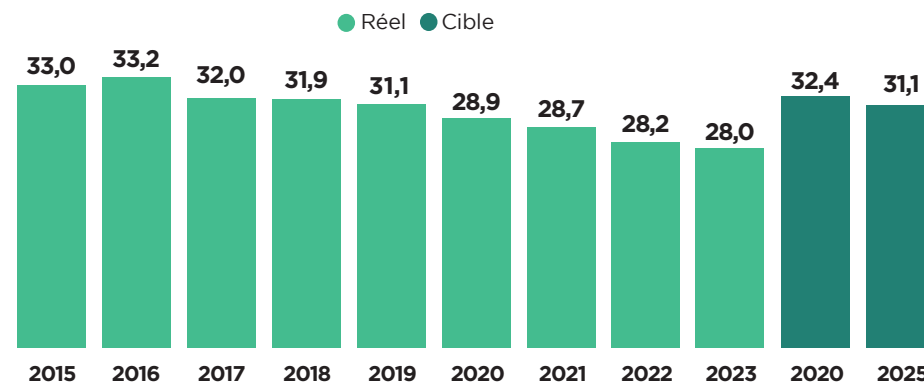
Estimation des bénéfices pour l'environnement

- Grâce aux autobus électriques ou hybrides, la STM vise à réduire de 6,0 % les émissions de GES des autobus par place-kilomètre (de 33,0 g éq. CO₂ en 2015 à 31,1 g éq. CO₂ en 2025).
- Les émissions de GES des autobus (carburant et fuites frigorigènes) par place-kilomètre ont diminué de 0,8 % en 2023 en raison d'une baisse des émissions de GES des autobus de 1,8 %, plus importante que la diminution de 1,0 % des places-kilomètres. Bien que modeste, cette réduction suit la tendance des dernières années. Depuis 2015, la réduction est de 15 %.
- Les autobus électriques ou hybrides ont l'avantage de remplacer des autobus au diesel, ce qui fait diminuer la consommation de carburant et les émissions de GES pour chaque kilomètre parcouru.



La cible fixée à l'horizon 2025 est dépassée depuis 2019.

Émissions de GES des autobus par place-kilomètre (en g éq. CO₂)



* Depuis juin 2022, le programme d'obligations vertes ne finance plus d'autobus hybrides, mais seulement des autobus électriques.

Métro AZUR et autobus électriques ou hybrides*

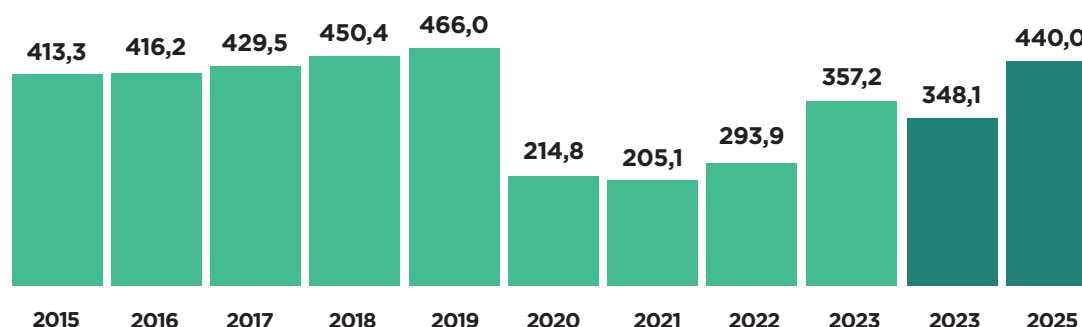
Estimation des bénéfices pour l'environnement

Grâce entre autres aux voitures AZUR et aux autobus électriques ou hybrides, la STM vise à :

- atteindre 440 millions de déplacements en transport collectif sur le réseau en 2025;
- accroître de 69,5 % à 88,6 % les déplacements ayant recours à l'électricité sur son réseau de 2015 à 2025;

Achalandage basé sur la vente (en millions de déplacements)

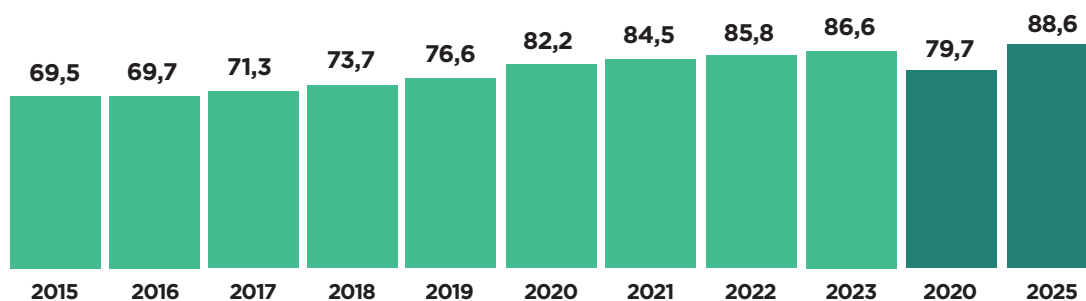
● Réel ● Cible 2023 du PTR (priorités) et cible 2025 du PSO



Note : Le sigle PTR désigne le Plan de transition et de relance de la STM et le sigle PSO désigne son plan stratégique organisationnel.

Déplacements sur le réseau ayant recours à l'électricité (en pourcentage)

● Réel ● Cible

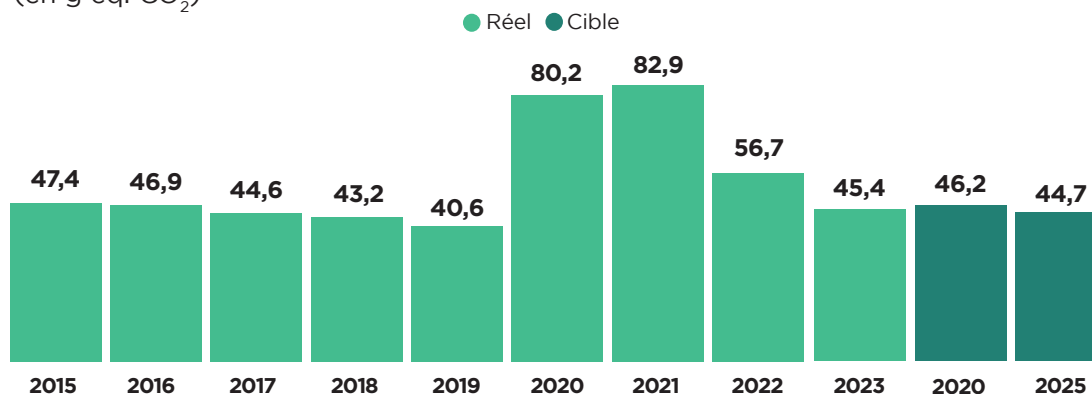


* Depuis juin 2022, le programme d'obligations vertes ne finance plus d'autobus hybrides, mais seulement des autobus électriques.

- réduire de 6 % ses émissions de GES par passager-kilomètre entre 2015 et 2025.



Émissions totales de GES par passager-kilomètre (en g éq. CO₂)



Note : Les facteurs d'émissions utilisés pour l'inventaire des émissions de GES ont été mis à jour à la suite de la publication du *Rapport d'inventaire national 1990-2022 : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada* et du document *Taux d'émission de CO₂ associés aux approvisionnements en électricité d'Hydro-Québec 1990-2022*. Le pouvoir de réchauffement planétaire utilisé pour les différents facteurs d'émissions de GES provient du cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Émissions de GES par passager-kilomètre

Les émissions de GES par passager-kilomètre, soit le ratio entre les émissions de GES totales de la STM et le cumul des distances parcourues par les clients sur les réseaux d'autobus et de métro dans l'année, sont passées de 56,7 g éq. CO₂ en 2022 à 45,4 g éq. CO₂ en 2023. Cette baisse s'explique principalement par une augmentation de 21,6 % de l'achalandage par rapport à 2022 et, dans une moindre mesure, par la réduction des émissions de GES totales de 2,5 %.

Société de transport de Montréal (STM)

Estimation des bénéfices pour l'environnement

Émissions totales de GES

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Dans la région de Montréal, pour chaque tonne de GES émise par ses activités, 20 sont évitées grâce à elles. En plus de cette contribution régionale, la STM vise à être exemplaire en réduisant ses propres émissions et en étant un chef de file en électromobilité.

Les émissions totales de GES ont diminué de 2,5 % par rapport à 2022, pour atteindre 136 600 t éq. CO₂.

Ces résultats s'expliquent principalement par :

- la diminution de 9,5 % de la consommation de gaz destinée au chauffage des bâtiments de surface, principalement due à un hiver plus clément et à une réduction des espaces locatifs en 2023;
- la diminution de 1,9 % des émissions de GES des autobus liées à la consommation de carburant, qui représentent 75 % de toutes les émissions des autobus, notamment en raison de la diminution de 1,1 % du kilométrage total parcouru par les autobus et de l'augmentation de la proportion de l'offre de service par des autobus hybrides ou électriques;
- l'augmentation de 24,5 % des émissions de GES des taxis du transport adapté et l'augmentation de 6,9 % des émissions de GES des minibus du transport adapté, en raison d'une hausse des déplacements.

Émissions totales de GES par type d'émissions (STM)

(en t éq. CO₂)

	Année de référence 2015	2020	2021	2022	2023	Écart 2022-2023
Émissions de niveau 1	160 156	142 682	140 282	136 622	132 314	-3,2 %
Émissions de niveau 2	402	230	503	506	503	-0,6 %
Émissions de niveau 3	3 804	2 110	2 442	3 037	3 783	24,5 %
Émissions totales	164 362	145 022	143 228	140 166	136 600	-2,5 %

Notes : Les facteurs d'émissions utilisés pour l'inventaire des émissions de GES ont été mis à jour après la publication du *Rapport d'inventaire national 1990-2022 : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada*.

Afin que les données soient arrimées à celles du cinquième rapport d'évaluation du GIEC, le potentiel de réchauffement planétaire de l'ensemble des facteurs d'émissions a été mis à jour de façon rétroactive.

En savoir plus :

- [Informations supplémentaires sur la méthodologie de calcul des GES évités par la STM](#)
- [Rapport de développement durable 2023](#)
- [Tableau complet des indicateurs de développement durable 2015-2023](#)
- [Index du contenu GRI 2023](#)

Réseau structurant de la Ville de Québec

Estimation des bénéfices pour l'environnement

Le 13 juin dernier, à la suite d'une étude réalisée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), le gouvernement du Québec a autorisé la réalisation de la première phase du nouveau projet de transport structurant, c'est-à-dire une ligne de tramway de 19 km. L'estimation des bénéfices pour l'environnement sera revue avec le tracé du nouveau projet.

Selon les informations reçues par la Ville de Québec, les sommes déjà versées par obligations vertes vont servir à ce nouveau projet structurant.



Photo :
Le tramway de Québec
Ville de Québec

Avis légal

Ce bulletin est préparé par le ministère des Finances (Québec). Ces données sont présentées à titre d'information uniquement et ne constituent ni une offre de vente ni un démarchage de valeurs mobilières. Elles n'ont été approuvées par aucun organisme de réglementation des valeurs mobilières et la décision d'acheter des valeurs ne doit pas être prise uniquement en fonction de ces données. Il peut y avoir des erreurs ou des omissions attribuables à la conversion électronique, au téléchargement ou à des modifications non autorisées. Certaines déclarations de la présentation peuvent être des déclarations prospectives (*forward-looking statements*), comportant des incertitudes, des risques et d'autres facteurs et qui peuvent faire en sorte que la performance de l'économie du Québec diffère grandement des prévisions et des perspectives économiques énoncées expressément ou implicitement dans ces déclarations. Québec ne s'engage nullement à mettre à jour ces déclarations prospectives en fonction de nouveaux renseignements obtenus, d'événements futurs ou autres, sauf pour se conformer aux exigences des lois et règlements pertinents. Même si, au moment de les rendre publiques, ces données étaient jugées fiables à ce jour, RIEN NE GARANTIT QUE LE PRÉSENT DOCUMENT OU LES RENSEIGNEMENTS QU'IL CONTIENT SONT EXACTS OU COMPLETS.

Bulletin sur les obligations vertes

Province de Québec
Septembre 2024

Pour nous joindre

Ministère des Finances du Québec
390, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 3H4
Courriel : info@finances.gouv.qc.ca