

BULLETIN SUR LES OBLIGATIONS **VERTES**

PROVINCE DE QUÉBEC

Avril 2019

Votre 
gouvernement

Québec 

LE PROGRAMME D'OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC	2
ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC	3
UTILISATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC	4
ALLOCATION DU PRODUIT DES OBLIGATIONS VERTES	6
PROJETS FINANCÉS - MISE À JOUR	7

LE PROGRAMME D'OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

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

Québec est membre des GBP depuis octobre 2018.

Afin de démontrer son engagement envers la protection de l'environnement et le développement du marché des obligations vertes, le Québec a mis en place un programme d'obligations vertes en février 2017.

- Depuis, le gouvernement du Québec a lancé quatre émissions d'obligations vertes et s'est engagé à être un émetteur régulier sur le marché des obligations vertes.
- Le Québec fait la promotion de son programme d'obligations vertes dans une section du site Web du MFCQ réservée à cette fin : www.finances.gouv.qc.ca/Obligations-vertes



Le Québec s'est engagé à publier annuellement un bulletin d'information à l'attention des investisseurs.



L'organisme CICERO (Center for International Climate Research) a émis une opinion indépendante sur le cadre de référence et le processus de sélection du programme d'obligations vertes du Québec.

- Le cadre de référence des obligations vertes du Québec a obtenu la plus haute cote possible, soit la cote *dark green* (vert foncé).
- La plus récente version de la contre-expertise de CICERO est disponible sur notre site Web.

Consultez le document¹
de CICERO

¹ http://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Autres/fr/AUTFR_Quebec_2e_Opinion.pdf

ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

	1 ^{re} émission 1,65 % - 3 mars 2022 (5 ans)	2 ^e émission 2,45 % - 1 ^{er} mars 2023 (5 ans)	3 ^e émission 2,60 % - 6 juillet 2025 (7 ans)	4 ^e émission 2,25 % - 22 février 2024 (5 ans)
TAILLE ÉMISE	500 millions \$ CA	500 millions \$ CA	500 millions \$ CA	800 millions \$ CA
TAILLE DU CARNET DE COMMANDES ET NOMBRE D'INVESTISSEURS	> 1,1 milliard \$ CA > 60	> 1,8 milliard \$ CA 50	> 1,9 milliard \$ CA 55	> 2,4 milliards \$ CA 55
DATE DE NÉGOCIATION	24 février 2017	22 février 2018	28 juin 2018	14 février 2019
ÉCART DE TAUX <i>REOFFER</i>	+57,0 pbs (CAN 0,50 % du 1 ^{er} mars 2022)	+38,0 pbs (CAN 1,75 % du 1 ^{er} mars 2023)	+52,5 pbs (CAN 2,25 % du 1 ^{er} juin 2025)	+46,0 pbs (CAN 2,25 % du 1 ^{er} mars 2024)
FORMAT	Global			
BOURSES	Luxembourg Green Exchange (LGX) – Euro MTF Market			
CHEFS DE FILE	HSBC, RBC et TD	CIBC, HSBC, RBC et TD		BMO, CIBC, HSBC et RBC
CO-CHEFS DE FILE SENIOR	SEB		SEB et BMO	SEB et TD
MANDATS VERTS OU SIGNATAIRES DES UN PRI	> 90 %	> 85 %	> 90 %	94 %
INVESTISSEURS CANADIENS ET INTERNATIONAUX	60 % / 40 %	79 % / 21 %	86 % / 14 %	80 % / 20 %
CATÉGORIE DE PROJETS	Transport public			
PROJETS ADMISSIBLES	Voitures de métro AZUR, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures et achat d'autobus hybrides		Réseau express métropolitain (REM)	REM, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures et achat d'autobus hybrides
ALIGNEMENT AVEC LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD) DES NATIONS UNIES	9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE  11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES 			
INCLUSIONS AUX INDICES VERTS	Bloomberg Barclays MSCI Green Bond Index BofA Merrill Lynch Green Bond Index Solactive Green Bond Index S&P Green Bond Index			

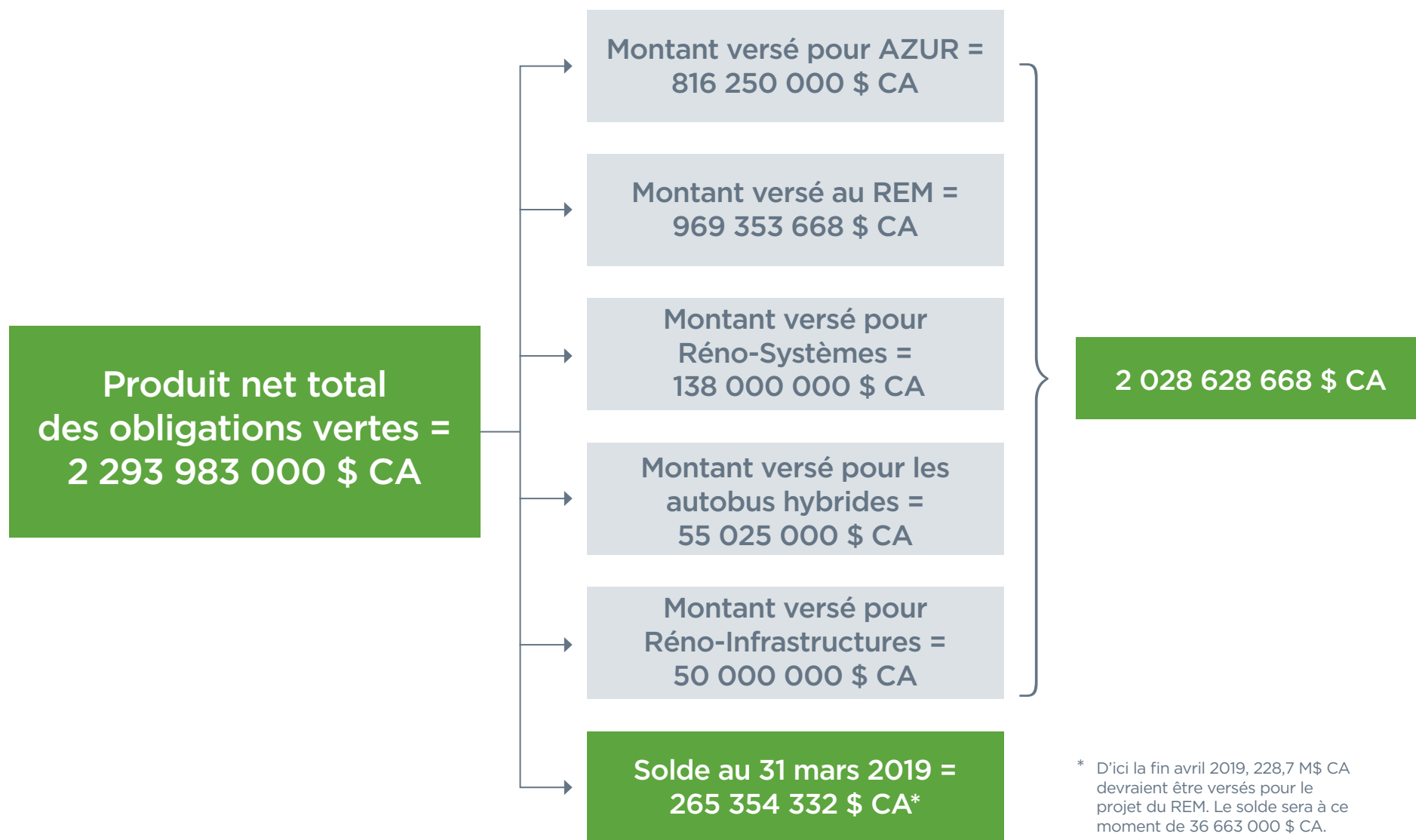
UTILISATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

TABLEAU DE L'UTILISATION DES PRODUITS AU 31 MARS 2019

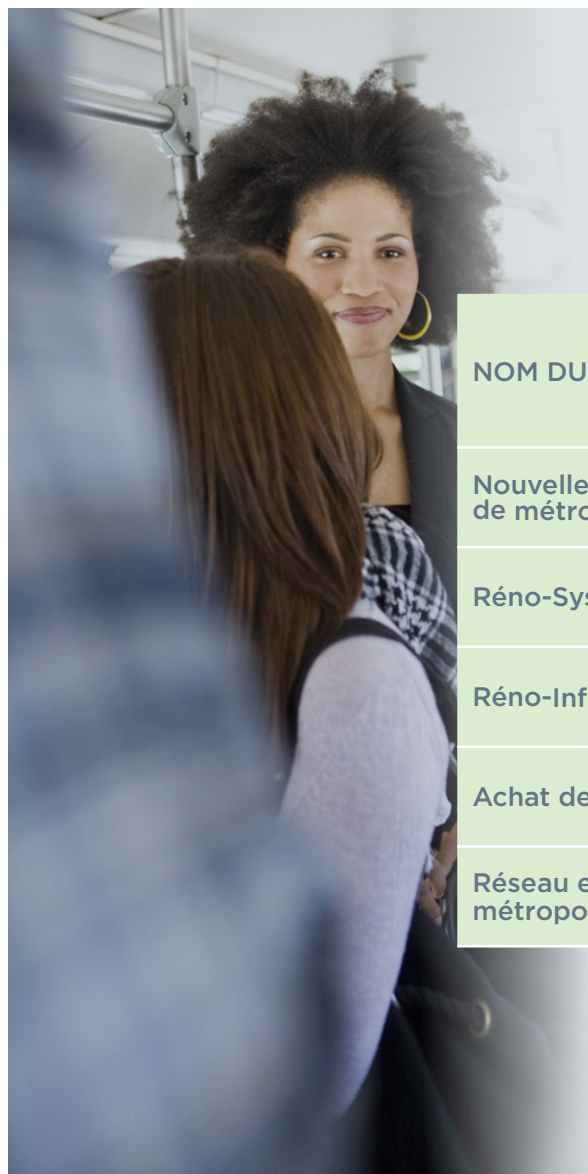
Solde au 31 janvier 2018		975 000 \$ CA
Produits nets de la deuxième obligation verte	498 525 000 \$ CA	
Produits utilisés pour le projet AZUR	(318 500 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Systèmes	(75 000 000) \$ CA	
Produits utilisés pour l'achat d'autobus hybrides	(55 025 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Infrastructures	(50 000 000) \$ CA	
	0 \$ CA	
Produits nets de la troisième obligation verte	498 045 000 \$ CA	
Produits utilisés pour le projet du REM	(498 045 000) \$ CA	
	0 \$ CA	
Produits nets de la quatrième obligation verte	798 688 000 \$ CA	
Produits utilisés pour le projet du REM	(471 308 668) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Systèmes	(63 000 000) \$ CA	
	264 379 332 \$ CA	
Solde au 31 mars 2019		265 354 332 \$ CA
Produits qui seront utilisés pour le projet du REM*	(228 691 332) \$ CA	
Solde prévu d'ici la fin avril 2019		36 663 000 \$ CA

* Montant qui devrait être versé d'ici la fin avril 2019.

UTILISATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC



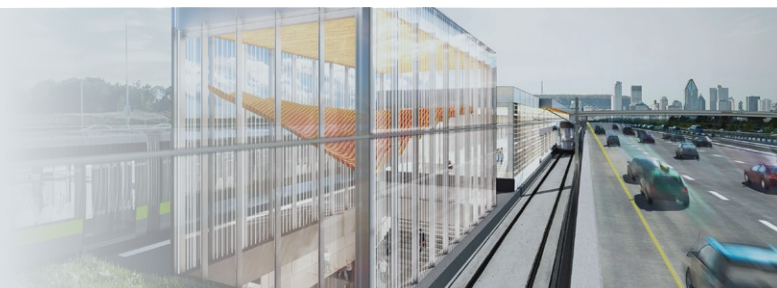
ALLOCATION DU PRODUIT DES OBLIGATIONS VERTES



NOM DU PROJET	Catégorie	1 ^{ère} émission : allocation finale du financement	2 ^e émission : allocation finale du financement	3 ^e émission : allocation finale du financement	4 ^e émission : allocation possible du financement
Nouvelles voitures de métro AZUR	Transport public	100 %	64 %	0 %	0 %
Réno-Systèmes	Transport public	0 %	15 %	0 %	[0-15] %
Réno-Infrastructures	Transport public	0 %	10 %	0 %	
Achat de bus hybrides	Transport public	0 %	11 %	0 %	[0-10] %
Réseau express métropolitain (REM)	Transport public	0 %	0 %	100 %	[75-100] %

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)



LE REM EN CHIFFRES

Le Réseau express métropolitain (REM) est un métro léger en construction dans la région métropolitaine de Montréal. Le REM permettra de desservir les stations à haute fréquence, vingt heures par jour, sept jours sur sept.

CDPQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, est responsable du développement et de l'exploitation du projet du REM.

Le REM est un projet de 6,3 milliards de dollars canadiens. Le gouvernement du Québec investit 1,28 milliard de dollars sous forme d'équité. Il financera cette équité, en totalité ou en partie, par l'émission d'obligations vertes.

LE PROJET EN CHIFFRES :

- **4 directions depuis le centre-ville (Rive-Sud, aéroport Montréal-Trudeau, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes)**
- **26 stations**
- **3 correspondances avec le métro (stations Bonaventure, McGill, Édouard-Montpetit)**
- **67 km de réseau**
- **100 % électrique**
- **2021-2023 : mise en service progressive du REM**
- **34 000 emplois directs et indirects créés au Québec pendant la construction et plus de 1 000 emplois permanents créés à la suite de la mise en service du réseau**
- **6,3 G\$ pour sa construction**

PRINCIPAUX BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

- **Accroissement de l'utilisation du transport collectif et réduction de l'utilisation de l'automobile et des coûts sociaux qui y sont associés**
- **Diminution de près de 680 000 tonnes de GES sur 25 ans**
- **Réduction significative des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques liées aux passages des voitures**
- **Contribution à l'électrification des transports et amélioration de l'efficacité énergétique de ce secteur pour développer l'économie et réduire les émissions de GES**
- **Contribution à l'intégration scolaire, professionnelle et sociale des personnes à mobilité réduite grâce à des stations et des voitures universellement accessibles**

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR



RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

NATURE DES TRAVAUX

Implantation d'une nouvelle technologie : métro léger électrique automatisé en site propre (corridor réservé)

- Construction des antennes Rive-Sud, aéroport et Sainte-Anne-de-Bellevue
- Reconversion des infrastructures pour accueillir un métro léger sur la ligne Deux-Montagnes (qui remplacera progressivement le service de trains de banlieue actuel)
 - Élimination des passages à niveau
- Modernisation du tunnel Mont-Royal
- Construction de trois connexions avec le métro (McGill, Édouard-Montpetit et Bonaventure) et d'une station intermodale (correspondance A40)

CONSTRUCTION DES 26 STATIONS DU REM

Bâtiments fermés, protégés des intempéries et accessibles universellement

ÉCHÉANCIER

MOINS DE DEUX ANS APRÈS LE DÉVOILEMENT DU PROJET, LE REM DEVIENT CONCRET.

La construction a débuté en avril 2018 :

- La mobilisation de chantiers, la réalisation de forages et le déplacement d'utilités publiques ont débuté dès les premiers mois.
- Au printemps 2018, une équipe d'ingénieurs et d'ouvriers se sont mobilisés pour entamer les chantiers. Ces travaux consistaient essentiellement en l'excavation du sol, en la préparation des futures emprises du REM et en la construction d'infrastructures.

Depuis l'été 2018, les travaux ont lieu simultanément sur les quatre antennes du REM (Rive-Sud, McGill et Édouard-Montpetit, ligne Deux-Montagnes et aéroport, et Ouest-de-l'Île).

Les premiers tests se feront à la fin 2020.

Les premiers usagers monteront à bord à la fin 2021 (segment entre la Rive-Sud et le centre-ville).

La station du REM à Édouard-Montpetit ouvrira ses portes en 2022 et permettra de relier le quartier au centre-ville en trois minutes.

Le reste du réseau entrera progressivement en service d'ici le milieu de 2023.

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR



ÉCHÉANCIER 2018-2019 (REM)

1. CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL : CONSTRUCTION DES STATIONS ÉDOUARD-MONTPETIT ET MCGILL

Station Édouard-Montpetit

- Les travaux de construction de la station Édouard-Montpetit du REM ont débuté le 23 juillet 2018. La première phase du chantier est terminée (démolition de l'édicule de la station de métro Édouard-Montpetit et relocalisation des utilités publiques).
- Depuis le 17 septembre 2018, la deuxième phase des travaux s'est enclenchée, et elle se poursuivra jusqu'à l'automne 2019 (excavation du puit, des galeries et du tunnel). Les travaux impliquent le creusage du roc jusqu'au tunnel Mont-Royal, où se trouveront les quais du REM, et la construction de l'ensemble des infrastructures de la station. Ils s'échelonneront jusqu'en 2022.

Station McGill

- La première phase des travaux a débuté à la mi-septembre 2018 et s'est terminée avant la période des fêtes (relocalisation des utilités publiques). La seconde phase des travaux a débuté en janvier 2019 sur le boulevard de Maisonneuve Ouest, entre Robert-Bourassa et McGill College. Cette phase consiste en la construction du nouveau corridor piétonnier souterrain, qui reliera la future station du REM à la station de métro existante.
- La mise en service est prévue pour 2022.

Secteur canal Lachine

- La première phase des travaux a débuté en novembre 2018 et s'échelonnera jusqu'à l'automne 2019 (installation des poutres et du tablier de la structure aérienne).
- Les travaux dans ce secteur s'échelonneront jusqu'à la mise en service, prévue en 2021.

Secteur Marc Cantin

- Les caissons pour les piliers de la structure aérienne seront mis en place d'ici l'été 2019.



PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR



ÉCHÉANCIER 2018-2019 (REM)

2. RIVE-SUD : CONSTRUCTION DES PREMIERS PILIERS DU REM

Station du Quartier

- Les piliers du REM sont en construction sur la Rive-Sud depuis la mi-octobre 2018.

Station Panama

- Des travaux importants sont réalisés au terminus Panama pour la construction d'un terminus et d'une station du REM. Ces travaux seront réalisés par étapes au cours des prochaines années. La construction d'un terminus, d'un stationnement temporaire et de nouveaux axes routiers a débuté en septembre 2018, ce qui a impliqué la fermeture d'environ 500 cases de stationnement au terminus. Le service d'autobus actuel ne sera pas touché pendant ces travaux. Ces infrastructures temporaires seront mises en service vers juin 2019.
- La bretelle Taschereau est réaménagée en prévision des voies réservées pour les autobus lors de la période transitoire.

Chevrier

- Une nouvelle rampe d'accès pour les autobus sera mise en fonction à la fin avril prochain, lors de la fermeture du tunnel Chevrier. D'ici la mise en service du REM, prévue pour 2021, le terminus Chevrier actuel restera en fonction.

Création de l'emprise au centre de l'autoroute 10

- Une reconfiguration temporaire des voies en direction est a été mise en place en septembre 2018. Cette reconfiguration sera effective environ deux ans.

Station terminale Rive-Sud et montée Gobeil

- Des travaux de déboisement et de relocalisation d'utilités publiques sont en cours sur la montée Gobeil depuis le début de septembre 2018, ce qui permettra la construction d'un viaduc qui donnera accès à la station terminale Rive-Sud directement depuis l'autoroute.
- Sur le site de la future station terminale Rive-Sud, quinze piliers sont terminés ou en cours d'achèvement.
- Le boulevard de Rome a été élargi afin de permettre la construction de la voie d'accès à la future station.



PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR



ÉCHÉANCIER 2018-2019 (REM)

3. LIGNE DEUX-MONTAGNES : CONSTRUCTION DES STATIONS MONT-ROYAL ET CANORA

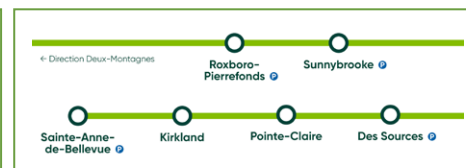
- La construction des stations Canora et Mont-Royal, qui seront parmi les premières stations construites, a débuté le 25 juin 2018, et leur construction se poursuit. Les lignes Deux-Montagnes et Mascouche sont maintenant opérationnelles en voie simple (voie double auparavant) dans le secteur de la ville de Mont-Royal afin de permettre la construction des futures stations.
- D'autres travaux importants sont à venir pour la période 2019 : construction des stations couvertes Canora, Mont-Royal et Correspondance A40, ainsi que des travaux préparatoires pour les futures stations Du Ruisseau et Montpellier.
- Des travaux de construction d'un garage temporaire à Saint-Eustache sont en cours depuis l'été 2018.
- En janvier 2020 commenceront le remplacement des voies ferroviaires et la construction des ouvrages d'art qui remplaceront les passages à niveau. Le segment Gare Centrale-Du Ruisseau sera fermé pour environ 24 mois.
- En 2022, le segment Du Ruisseau jusqu'à la Gare Centrale sera mis en service.



ÉCHÉANCIER 2018-2019 (REM)

4. OUEST ET AÉROPORT : DÉMOLITION D'UNE PARTIE DE L'ANTENNE DONEY

- La première phase des travaux (été 2018 à début 2020) se concentre sur la réalisation des fondations de la structure aérienne le long de l'autoroute 40 et de l'ancienne antenne ferroviaire Doney (réalisation des unités de fondation de la structure aérienne continue le long du tracé, installation de la superstructure, excavation dans le secteur du Technoparc et forage du tunnel de l'aéroport).
- Depuis l'été 2018, des travaux de forages géotechniques et de relocalisation d'utilités publiques sont en cours dans différents secteurs industriels de l'Ouest-de-l'Île, principalement le long de l'ancienne antenne ferroviaire Doney, qui est en cours de démolition.
- De la mi-septembre 2018 à la fin octobre, des travaux de débroussaillage et de coupe d'arbres ont eu lieu sur différents sites dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal en prévision des travaux de construction.
- Depuis la fin octobre 2018, l'installation de pieux caissons, première étape de la réalisation de la structure aérienne, a débuté.
- En novembre 2018, un ancien pont ferroviaire passant au-dessus de l'autoroute 40 a été démantelé. Les travaux ont été coordonnés avec Mobilité Montréal.



PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR



ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR

DESCRIPTION DU PROJET

- Le 22 octobre 2010, la Société de transport de Montréal (STM) signait avec le consortium Bombardier-Alstom le contrat d'acquisition de 468 voitures de métro (52 trains). Ce projet, qui s'échelonne sur plusieurs années, représente un investissement majeur de 1,2 milliard de dollars, financé par le ministère des Transports du Québec et l'agglomération de Montréal à hauteur de 75 % et de 25 % respectivement. À la suite d'une entente négociée avec le consortium pour deux trains supplémentaires, un total de 54 trains, composés de neuf voitures, seront livrés à la STM.
- Ce projet visait à remplacer les 342 voitures de type MR-63 et à combler les besoins futurs liés à la croissance de l'achalandage (63 voitures) et aux prolongements du métro (63 voitures).
- Le remplacement des 342 voitures MR-63, qui roulaient depuis l'ouverture du métro en 1966, constitue un grand changement dans l'histoire du transport collectif montréalais. Pour la clientèle, la modernisation de ces voitures permet de bonifier le service de manière importante : une capacité accrue de 8 %, des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie, un nouveau système de ventilation, des portes 27 % plus larges que les anciennes et un aménagement optimisé. Les dernières voitures de métro MR-63 ont été retirées du réseau le 21 juin 2018.
- En novembre 2018, les gouvernements du Québec et du Canada ont fait une annonce afin de concrétiser l'acquisition de 17 trains AZUR supplémentaires en remplacement de voitures MR-73. Ces trains seront mis en circulation sur la ligne verte. Avec la livraison de ces derniers, 90 % du service de cette ligne sera assuré par les trains AZUR. La réception des trains est prévue en 2020 (7 trains) et en 2021 (10 trains).
- À l'instar des trains d'autres grandes villes, entre autres Munich, Berlin, Bangkok, Shanghai, Mexico, Delhi et Madrid, les trains AZUR, composés de neuf voitures, sont indéformables afin de permettre une libre circulation d'une voiture à l'autre, favorisant ainsi la fluidité des déplacements des usagers.
- Avec 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 % les déplacements ayant recours à l'électricité sur son réseau en 2025.

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR

AVANCEMENT DU PROJET

Le 28 avril 2014, la première voiture du prototype AZUR, dans laquelle est située la loge de conduite, arrivait dans les installations de la STM.

En février 2016, après plusieurs mois d'essais, le premier train AZUR était mis en service sur la ligne orange, qui est la plus achalandée, depuis le prolongement du métro vers Laval.

À la fin de 2016, la STM avait mis en service douze trains.

En 2017, 22 trains se sont ajoutés aux 12 déjà reçus. Les équipes du métro ont ainsi réussi à mettre en service les nouveaux trains AZUR avec une cadence plus rapide que prévu. En effet, 4 trains de plus que ce qui était planifié ont été mis en service, et 2 trains ont été mis en service auprès de la clientèle sur la ligne verte, après une période test durant l'été.

En date du 31 janvier 2019 :

- 52 trains AZUR ont été transférés à la STM, alors que les 2 derniers trains devraient être livrés d'ici la fin avril 2019. Actuellement, 8 trains AZUR circulent sur la ligne verte et 44 sur la ligne orange.
- 283 voitures AZUR ont été financées avec le programme d'obligations vertes du Québec.



PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR

ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR



ESTIMATION DES BÉNÉFICES POUR L'ENVIRONNEMENT

Grâce aux voitures AZUR, la STM vise à :

- atteindre 440 millions de déplacements en transport collectif sur le réseau de la STM en 2025 :
 - réel (2017) : 429,5 millions de déplacements
 - prévision (2018) : 447,7 millions de déplacements
 - cible (2019) : 452,9 millions de déplacements
- accroître de 69,5 % à 88,6 % les déplacements à l'alimentation électrique sur son réseau en 2025 :
 - réel (2017) : 71,3 %
 - prévision (2018) : 73,7 %
 - cible (2019) : 75,8 %
- réduire de 6 % ses émissions de GES par passager-kilomètre entre 2015 et 2025 :
 - réel (2015) : 47,5 gr eq CO₂ par passager-kilomètre
 - réel (2017) : 44,7 gr eq CO₂ par passager-kilomètre
 - prévision (2018) : 43,7 gr eq CO₂ par passager-kilomètre
 - cible (2019) : 43,3 gr eq CO₂ par passager-kilomètre

VALORISATION DES MR-63

À la suite de l'arrivée des voitures de métro AZUR, les anciennes voitures ont été soit envoyées au recyclage (318 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 cinquante types de pièces ont été réutilisés 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.



PRIX NOVÆ

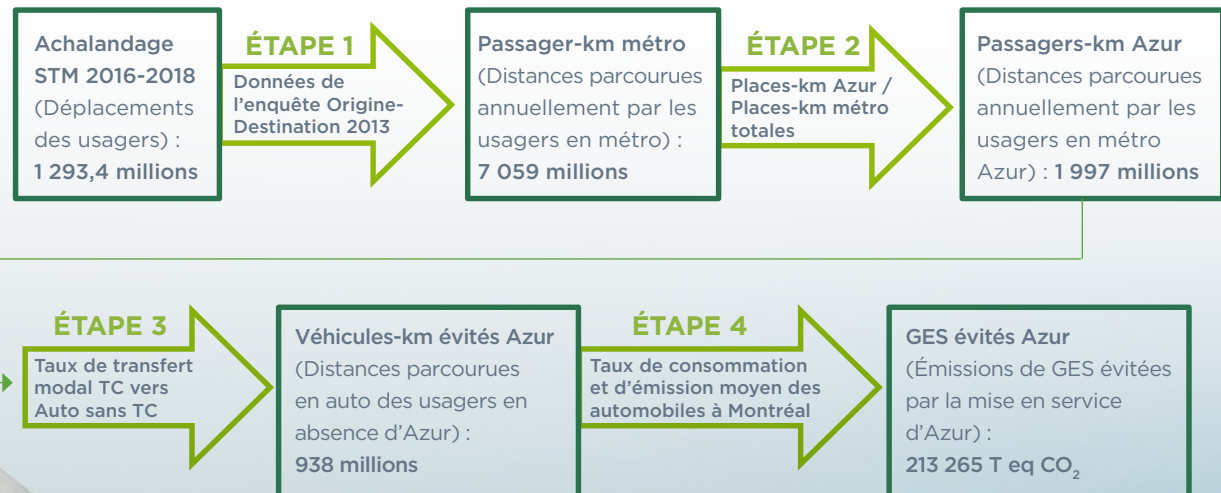
LA DÉMARCHE DE MISE EN VALEUR DES MR-63 À L'HONNEUR

La qualité du travail effectué par la STM pour assurer la mise en valeur des voitures de métro MR-63, de même que ses résultats probants, a incité le jury des prix Novæ de l'Entreprise citoyenne à lui décerner un prix dans la catégorie « Gestion des matières résiduelles ». Les prix Novæ récompensent les meilleures pratiques de développement durable et de responsabilité sociale au Québec.

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR

GES ÉVITÉS PAR AZUR ENTRE 2016 ET 2018

Effet d'achalandage associé à AZUR : la STM considère que sans la mise en service d'AZUR de 2016 à 2018, une partie de l'offre de service du métro n'aurait pas pu être réalisée. En conséquence, les déplacements réalisés par les usagers en métro AZUR auraient, en partie, été réalisés en automobile.



Note : Vous trouverez plus d'information sur la méthodologie de calcul de la STM à l'adresse http://www.stm.info/sites/default/files/media/doc/2019/ov_ges_azur_bus_hybrides.pdf.

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR

RÉNO-SYSTÈMES

DESCRIPTION DU PROJET

Le programme Réno-Systèmes vise le remplacement, la construction ou la remise à neuf des équipements fixes liés à l'exploitation du réseau du métro :

- escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs
- équipements de voie
- équipement d'énergie d'exploitation et signalisation
- systèmes de télécommunication et de contrôle d'exploitation

BÉNÉFICES

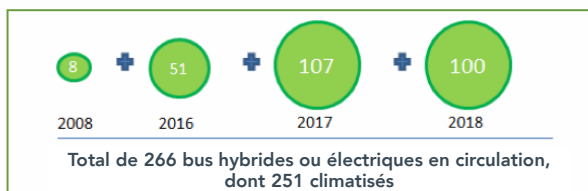
- Amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service)
- Amélioration de la communication avec la clientèle (sonorisation)
- Amélioration du temps d'intervention en cas de panne
- Amélioration de l'accessibilité universelle

PROJETS FINANCÉS – MISE À JOUR

ACHAT D'AUTOBUS HYBRIDES

DESCRIPTION ET AVANCEMENT DU PROJET

- L'achat d'autobus hybrides biodiésel électriques constitue un élément clé dans la stratégie d'électrification de la STM.
- En 2008, la STM a commencé son virage vers la technologie hybride, mais c'est depuis 2016 que leur vision se concrétise et que le parc prend de l'ampleur. En 2017, on comptait 166 bus de cette technologie sur les routes de la métropole, dont 151 climatisés.
- En janvier 2018, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont annoncé l'acquisition d'ici 2020 de 300 autobus hybrides climatisés supplémentaires.
- En 2018, on comptait en circulation 263 bus hybrides, dont 248 climatisés, et 3 bus électriques climatisés.
 - Des 263 bus, 48 ont été financés avec le programme d'obligations vertes du Québec.
- Au cours de l'année 2019, 146 nouveaux bus hybrides climatisés et 4 midibus viendront remplacer des bus qui consomment du diesel.
- Selon ses projections, la STM devrait avoir un parc d'autobus entièrement composé de véhicules hybrides ou électriques à partir de 2029.
- De plus, la STM vise à n'acheter que des bus 100 % électriques à partir de 2025, pour une flotte entièrement électrique en 2041.



ESTIMATION DES BÉNÉFICES POUR L'ENVIRONNEMENT

- Grâce aux bus hybrides, la STM vise à réduire de 6,5 % les émissions de GES des bus par place-kilomètre (de 33 gr eq CO₂ par place-kilomètre en 2015 à 31,1 gr eq CO₂ par place-kilomètre en 2025).
- Les bus hybrides offrent deux principaux bénéfices en matière de GES.
 - Les GES évités qui correspondent à des déplacements en automobile évités par les usagers du transport collectif constituent des bénéfices quantifiés au moyen de la même méthode que pour les bénéfices d'AZUR. De ces GES évités, on déduit les émissions directes des bus hybrides.
 - Les bus hybrides remplaçant des bus qui consomment du diesel permettent la diminution de la consommation de carburant de la STM par kilomètre parcouru.

Données en tonnes eq CO ₂	Total 2016-2018
1. GES évités par les usagers (transfert modal de l'auto vers les bus hybrides)	-26 084
2. Émissions de GES des bus hybrides	20 314
3. Réduction de GES de la STM (économie de carburant des bus hybrides vs bus qui consomment du diesel)	-4 068
Bénéfices GES des bus hybrides	-9 838

Note :
Vous trouverez plus d'information sur la méthodologie de calcul de la STM à l'adresse http://www.stm.info/sites/default/files/media/doc/2019/ov_ges_azur_bus_hybrides.pdf.

BULLETIN SUR LES OBLIGATIONS VERTES

PROVINCE DE QUÉBEC – Avril 2019

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*) au sens de la loi américaine *Private Securities Litigation Reform Act of 1995*. Les déclarations prospectives comportent des incertitudes, des risques et d'autres facteurs qui pourraient faire que la performance de l'économie du Québec diffère grandement des prévisions et des perspectives économiques énoncées expressément ou implicitement dans ces déclarations. La province de 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.

POUR NOUS JOINDRE

Ministère des Finances du Québec
12, rue Saint-Louis
Québec (Québec) G1R 5L3

Courriel : info@finances.gouv.qc.ca
Téléphone : 418 528-9323
Télécopieur : 418 646-1631

Finances
Québec 