

BULLETIN SUR LES OBLIGATIONS **VERTES**

PROVINCE DE QUÉBEC
Juillet 2021



Programme d'obligations vertes du Québec	2
Émissions d'obligations vertes du Québec	3
Utilisation des produits des obligations vertes du Québec	4
Allocation des produits des obligations vertes	7
Projets financés – Mise à jour	8
Estimation des bénéfices pour l'environnement	19

PROGRAMME D'OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

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

Le Québec est membre du groupe souscrivant aux GBP depuis octobre 2018.

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

Afin de démontrer son engagement à l'égard de la protection de l'environnement et du 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 six 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 ministère des Finances réservée à cette fin : www.finances.gouv.qc.ca/Obligations-vertes.

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 le site Web du Ministère.

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)	5 ^e émission 1,85 % - 13 février 2027 (7 ans)	6 ^e émission 2,10 % - 27 mai 2031 (10 ans)
TAILLE DE L'ÉMISSION	500 M\$ CA	500 M\$ CA	500 M\$ CA	800 M\$ CA	500 M\$ CA	500 M\$ CA
TAILLE DU CARNET DE COMMANDES ET NOMBRE D'INVESTISSEURS	> 1,1 G\$ CA > 60	> 1,8 G\$ CA 50	> 1,9 G\$ CA 55	> 2,4 G\$ CA 55	> 2,75 G\$ CA 62	> 2,8 G\$ CA 63
DATE DE NÉGOCIATION	24 février 2017	22 février 2018	28 juin 2018	14 février 2019	6 février 2020	19 mai 2021
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)	+48,0 pbs (CAN 1,50 % du 1 ^{er} juin 2026)	+57,0 pbs (CAN 0,50 % du 1 ^{er} déc. 2030)
FORMAT	Global					MTN-CAN
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	BMO, HSBC, RBC et Scotia	HSBC, RBC, Scotia et TD
CO-CHEFS DE FILE SENIORS	SEB		SEB et BMO	SEB et TD	SEB	
MANDATS VERTS OU SIGNATAIRES DES UN PRI	> 90 %	> 85 %	> 90 %	94 %	85 %	91 %
INVESTISSEURS CANADIENS ET INTERNATIONAUX	60 % / 40 %	79 % / 21 %	86 % / 14 %	80 % / 20 %	80 % / 20 %	90 % / 10 %
CATÉGORIES DE PROJETS	Transport public				Transport public et efficacité énergétique	
PROJETS ADMISSIBLES	Voitures de métro AZUR, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures et achat d'autobus électriques ou hybrides		Réseau express métropolitain (REM)	REM, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures et achat d'autobus électriques ou hybrides	Voitures de métro AZUR, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures, achat d'autobus électriques ou hybrides, centre de transport Bellechasse, centre de transport – Est de Montréal et prolongement de la ligne bleue	
ALIGNEMENT AVEC LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD) DES NATIONS UNIES	 				    	
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					

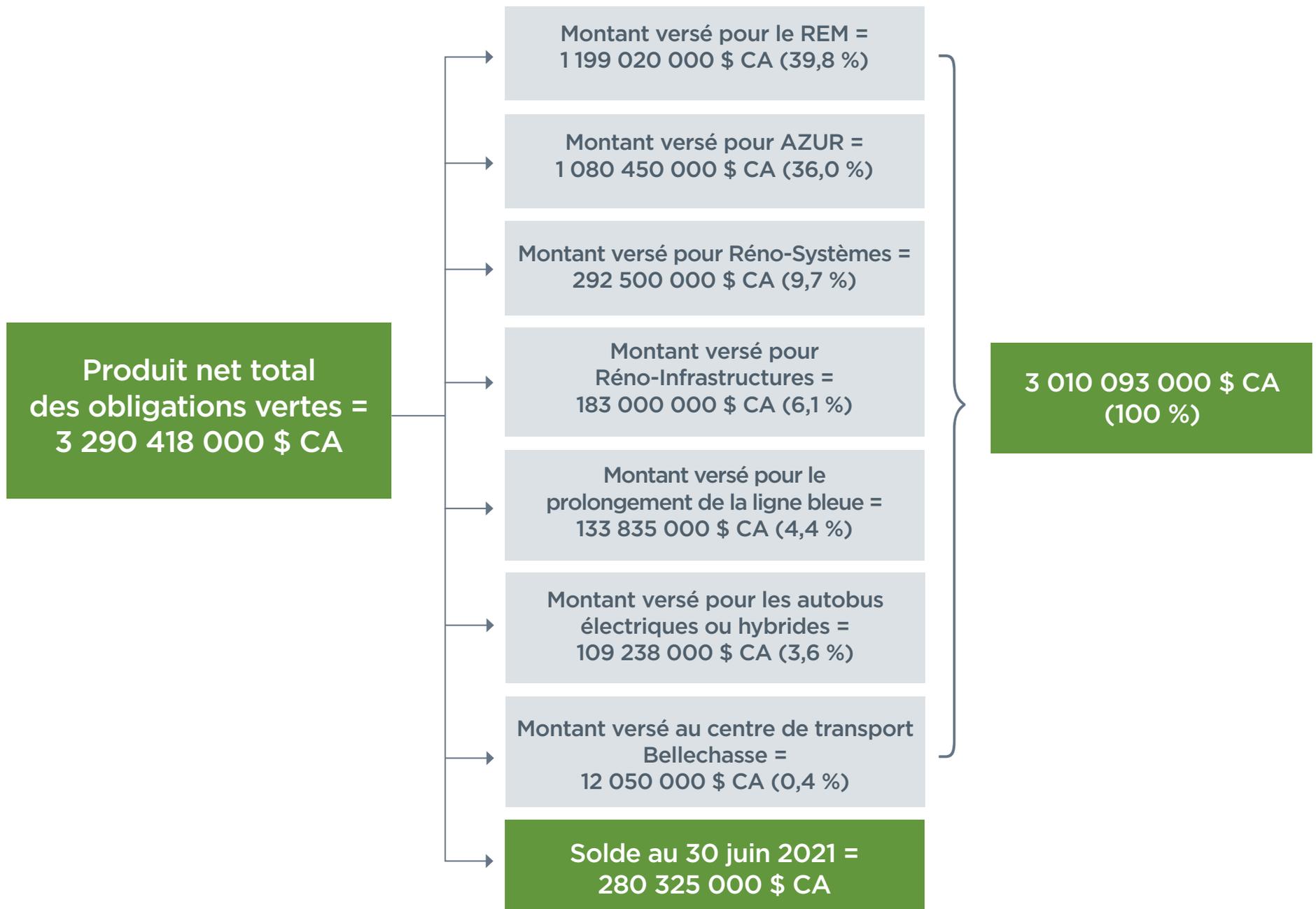
* Prix pour l'obligation verte de l'année 2020 d'Environmental Finance – Localités/municipalités (Émission d'obligations vertes 2019)

UTILISATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

TABLEAU DE L'UTILISATION DES PRODUITS AU 30 JUIN 2021

Solde au 31 mars 2020		400 913 000 \$ CA
Solde de la quatrième émission d'obligation verte (88 000 \$ CA)		
Produits utilisés pour le projet Réno-Infrastructures	(88 000) \$ CA	
	(88 000) \$ CA	
Solde de la cinquième émission d'obligation verte (400 825 000 \$ CA)		
Produits utilisés pour le projet AZUR	(211 200 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Systèmes	(68 700 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet de prolongement de la ligne bleue	(61 750 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Infrastructures	(36 512 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet du centre de transport Bellechasse	(12 050 000) \$ CA	
Produits utilisés pour l'achat d'autobus électriques ou hybrides	(10 613 000) \$ CA	
	(400 825 000) \$ CA	
Solde au 31 mars 2021		0 \$ CA
Produits nets de la sixième émission d'obligation verte	497 510 000 \$ CA	
Produits utilisés pour le projet de prolongement de la ligne bleue	(72 085 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet AZUR	(53 000 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Systèmes	(49 600 000) \$ CA	
Produits utilisés pour le projet Réno-Infrastructures	(42 500 000) \$ CA	
	280 325 000 \$ CA	
Solde au 30 juin 2021		280 325 000 \$ CA

UTILISATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC



UTILISATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

COÛT TOTAL DES PROJETS ET PORTION FINANCÉE PAR LES OBLIGATIONS VERTES AU 30 JUIN 2021 (en millions de dollars)

Nom du projet	Coût total autorisé	Financé par les obligations	%
Réseau express métropolitain (REM)	6 900,00 \$	1 199,02 \$	17,4 %
AZUR	2 623,80 \$	1 080,45 \$	41,2 %
Réno-Systèmes	1 888,20 \$	292,50 \$	15,5 %
Réno-Infrastructures	1 047,00 \$	183,00 \$	17,5 %
Prolongement de la ligne bleue	829,50 \$	133,84 \$	16,1 %
Achat d'autobus électriques ou hybrides	1 346,10 \$	109,24 \$	8,1 %
Centre de transport Bellechasse	370,30 \$	12,05 \$	3,3 %
Centre de transport - Est de Montréal	315,50 \$	- \$	0,0 %
	15 320,40 \$	3 010,09 \$	

ALLOCATION DES PRODUITS DES OBLIGATIONS VERTES

Nom du projet	Catégorie	1 ^e émission	2 ^e émission	3 ^e émission	4 ^e émission	5 ^e émission	TOTAL
Nouvelles voitures de métro AZUR	Transport public	100 %	64 %	0 %	0 %	42 %	37 %
Réno-Systèmes	Transport public	0 %	15 %	0 %	12 %	33 %	13 %
Réno-Infrastructures	Transport public	0 %	10 %	0 %			
Achat d'autobus électriques ou hybrides	Transport public	0 %	11 %	0 %	1 %	10 %	4 %
Réseau express métropolitain (REM)	Transport public	0 %	0 %	100 %	87 %	0 %	43 %
Centre de transport Bellechasse	Efficacité énergétique	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	1 %
Centre de transport - Est de Montréal	Efficacité énergétique	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Prolongement de la ligne bleue	Transport public	0 %	0 %	0 %	0 %	12 %	2 %

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. Il desservira 26 stations à haute fréquence, 20 heures par jour, 7 jours sur 7.

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

Le REM est un projet de 6,9 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

- 6,9 G\$ pour la construction
- 100 % électrique
- 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
- 67 km de réseau
- 4 directions depuis le centre-ville (Rive-Sud, aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes)
- 26 stations
- 3 correspondances avec le métro (stations Bonaventure, McGill, Édouard-Montpetit)
- 2022-2024 : mise en service progressive du REM



PRINCIPAUX BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

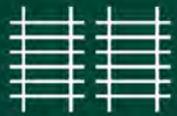
- Accroissement de l'utilisation du transport collectif, et réduction de l'utilisation de l'automobile et diminution des coûts sociaux qui y sont associés
- Diminution de près de 680 000 tonnes de GES sur 25 ans
- Réduction importante des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques liées au passage 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 à des voitures universellement accessibles

Crédit photo : REM



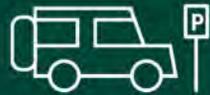
ENVERGURE DES TRAVAUX À RÉALISER

UN TOUT NOUVEAU
RÉSEAU DE TRANSPORT
À BÂTIR DE A À Z



67

KM DE VOIES
DONT
18,2 KM
DE STRUCTURES
AÉRIENNES



14

STATIONNEMENTS
INCITATIFS



26

STATIONS



5

KM DE
MODERNISATION
DE TUNNEL



3

KM DE TUNNEL



11

TERMINUS
D'AUTOBUS



8

STATIONS
AÉRIENNES



13

STATIONS
EN SURFACE



5

STATIONS
SOUTERRAINES



5

PONTS
1,16 KM



2

CENTRES
D'ENTRETIEN

ÉCHÉANCIER ACTUALISÉ DU PROJET

La COVID-19 ainsi que les deux évènements imprévus liés à la sécurité du tunnel Mont-Royal ont eu pour conséquence de retarder de quelques mois la mise en service des différentes antennes du REM.



- La mise en service du segment de Rive-Sud à Gare centrale est maintenant prévue pour le printemps ou l'été 2022.
- Du côté de la ligne Deux-Montagnes, la mise en service se fera encore par segments (automne 2023 pour le segment de Gare centrale à Du Ruisseau, printemps 2024 pour Du Ruisseau à Sunnybrooke et automne 2024 pour Sunnybrooke à Deux-Montagnes).
- La mise en service du tronçon de l'Ouest-de-l'Île est prévue pour le printemps 2024, et celle de l'antenne de l'aéroport est prévue pour fin 2024.

Pour plus d'informations sur l'échéancier actualisé du REM en raison des évènements exceptionnels de 2020 : <https://rem.info/fr/actualites/echeancier-2020>



RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)



ACCOMPLISSEMENTS DE 2020 EN QUELQUES CHIFFRES

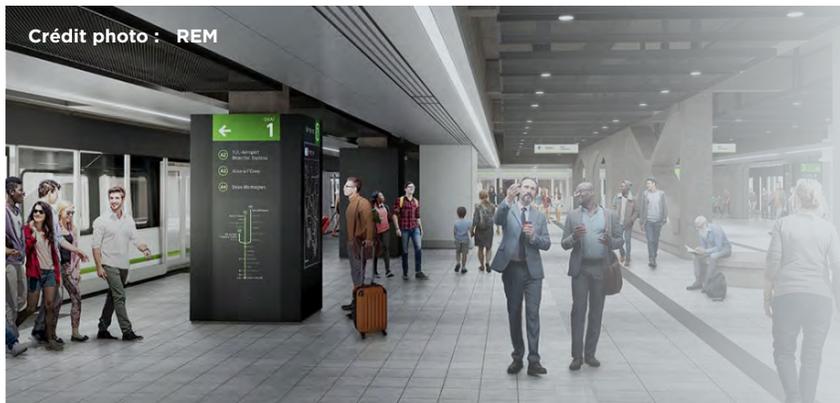
- Nombre de kilomètres de rails installés : **9**
- Nombre de stations en cours de construction : **17**
- Nombre de kilomètres de la structure aérienne installés : **10**
- Nombre de voussoirs installés : **2 162**
- Nombre de portées installées : **78**
- Nombre de piliers installés : **455**
- Roc excavé en mètres cubes : **22 791**

2020 : UNE ANNÉE DÉTERMINANTE

DE GRANDS JALONS À FRANCHIR



Mise à jour bisannuelle du REM (3 juin 2021) : <https://rem.info/fr/communiqués/reseau-express-metropolitain-mise-jour-bi-annuelle>.



Crédit photo : REM

Pour plus d'informations sur l'avancement du projet, vous pouvez consulter le site Web du REM : <https://rem.info/fr>.

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 trains 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 à la fine pointe de la technologie, un nouveau système de ventilation, des portes 27 % plus larges que les anciennes et un aménagement optimisé.
- 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 % en 2025 les déplacements ayant recours à l'électricité sur son réseau.



AVANCEMENT DU PROJET EN DATE DU 31 MARS 2021

- les 54 trains AZUR de la première phase ont été transférés à la STM;
- des 17 trains de la seconde phase, 8 ont été accueillis par la STM;
- les 9 derniers trains devraient être livrés d'ici l'automne 2021;
- actuellement, 62 trains AZUR circulent sur le réseau de la STM;
- 356 voitures AZUR ont été financées avec le programme d'obligations vertes du Québec.



Crédit photo : STM



LA STM FINALISTE D'UN PRESTIGIEUX PRIX INTERNATIONAL EN GESTION DE PROJET

La STM s'est retrouvée parmi les trois finalistes du prix Projet de l'année de PMI International 2019 pour le projet d'acquisition des voitures de métro AZUR. Ce prix vise à récompenser à l'international l'excellence en gestion de projets.

À propos du prix Projet de l'année de PMI

Fondée en 1969, PMI (Project Management Institute) est une organisation de renommée mondiale dans les domaines de la recherche et du développement en gestion de projet. Son prestigieux prix Projet de l'année récompense une organisation dont le professionnalisme et l'expertise ont apporté une contribution majeure en matière de gestion de projet. Plus précisément, le prix reconnaît les projets complexes de grande envergure qui se sont démarqués en matière de pratiques de gestion de projet, de résultats organisationnels et de retombées positives sur la société.



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 les résultats probants obtenus, 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.

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 (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 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 lors de la disposition de ses voitures de métro MR-63, la STM a débuté en 2020 les travaux préparatoires pour la disposition de ces 63 voitures; 62 voitures ont été recyclées et 1 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. Le programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro.
- Ces deux projets sont essentiels pour améliorer la qualité et la performance de l'offre de service aux usagers du métro, et sont donc étroitement liés au projet d'acquisition des voitures de métro AZUR, financé en partie à partir des deux premières 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)
- Amélioration du temps d'intervention en cas de panne
- Amélioration de l'accessibilité universelle

RÉNO-INFRASTRUCTURES

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

ACHAT D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES



DESCRIPTION ET AVANCEMENT DU PROJET

- L'achat d'autobus électriques ou hybrides biodiesel-électrique constitue un élément clé dans la stratégie d'électrification de la STM.
- Selon ses projections, la STM devrait avoir un parc d'autobus entièrement composé de véhicules électriques ou hybrides à partir de 2030.
- De plus, la STM vise à n'acheter que des autobus 100 % électriques à partir de 2025, pour avoir une flotte entièrement électrique en 2041.
- La phase 2 du projet d'acquisition d'autobus de 12 mètres prévoit, pour la période de 2019 à 2024, l'acquisition de 716 autobus :
 - 416 autobus hybrides pour le remplacement d'autobus en fin de vie utile;
 - 266 autobus hybrides en ajout au parc;
 - 30 autobus électriques à recharge au garage en ajout au parc;
 - 4 autobus électriques à recharge rapide en ajout au parc.

- En 2020, la STM a mis en service 2 autobus électriques et 220 autobus hybrides, et s'est débarrassée de 109 autobus diesel en fin de vie utile. Ainsi, la part d'autobus électriques ou hybrides dans le parc d'autobus est passée de 23,8 % en 2019 à 34,2 %.
- Au 31 mars 2021, on comptait en circulation 7 autobus électriques climatisés et 667 autobus hybrides, dont 652 climatisés.
 - De ces 674 autobus électriques ou hybrides, 115 ont été financés avec le programme d'obligations vertes du Québec.
- D'ici la fin 2021 :
 - 54 nouveaux autobus hybrides climatisés viendront remplacer des autobus au diesel;
 - 30 autobus électriques supplémentaires seront en circulation et 124 autobus hybrides seront en ajout dans le parc.



PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL



DESCRIPTION DU PROJET

- Le projet de prolongement de la ligne bleue prévoit :
 - 5 nouvelles stations de métro universellement accessibles, pour une longueur de tunnel de 5,8 km;
 - 2 terminus d'autobus;
 - 1 garage pour le matériel roulant (10 trains) et une fosse d'entretien;
 - 1 tunnel piétonnier souterrain assurant le lien avec le futur service rapide par bus (SRB) Pie-IX;
 - 6 structures auxiliaires situées entre les stations et dans l'arrière-gare.

Le projet vise une certification en développement durable Envision. Cette certification permet de réduire les impacts lors de la construction et de l'exploitation du prolongement de la ligne bleue (consommation de ressources, d'énergie et d'eau, réduction des émissions de GES, etc.) ainsi qu'une maximisation des bénéfices pour l'environnement et la communauté.

BÉNÉFICES

- Améliorer la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal
- Favoriser la mobilité durable
- Appuyer le développement urbain et économique
- Consolider le réseau de transport collectif



PRINCIPAUX BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Accroître la part modale grâce à une majoration de l'offre de service et à l'augmentation de l'achalandage
- Réduire les GES par passager-kilomètre

TRACÉ PROJETÉ



ÉCHÉANCIER PRÉLIMINAIRE

- 2020** : Consultation publique en vue de l'adoption d'un règlement d'urbanisme et début des travaux préparatoires à deux emplacements, soit à proximité de la future station Pie-IX et de la structure auxiliaire De la Villanelle. Ces travaux visent essentiellement à relocaliser les réseaux techniques urbains, en préparation du moment où la STM sera prête à réaliser l'excavation de masse nécessaire à la construction des nouvelles infrastructures.
- 2021** : Les travaux préparatoires seront complétés pour deux des emplacements et devraient débuter sur deux autres emplacements d'ici l'automne 2021, soit à proximité des futures stations Viau et Lacordaire.
- 2022** : Début de la réalisation des travaux préparatoires dans les secteurs des stations Langelier et Anjou.

Date d'inauguration du nouveau tronçon : En cours de révision.

Découvrez les détails de l'avancement des chantiers du prolongement : <http://www.stm.info/fr/infos/etat-du-service/travaux>.

PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT BELLECHASSE



DESCRIPTION DU PROJET

- Le centre de transport Bellechasse sera le premier garage de la STM conçu pour pouvoir 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 le cadre de 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-équivalent. 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 et inclura un espace pour les services de « revenus clients ».
- Le concept novateur du centre de transport améliorera les conditions de travail et contribuera à améliorer 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 et réduction des émissions de GES 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.
- L'ouverture du centre est prévue pour la fin 2022.

ESTIMATION DES BÉNÉFICES POUR L'ENVIRONNEMENT



AUTOBUS ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES

- Grâce aux autobus électriques et hybrides, la STM vise à réduire de 6,0 % les émissions de GES des autobus par place-kilomètre (de 33,1 g éq. CO₂ en 2015 à 31,1 g éq. CO₂ en 2025).

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



- Les émissions de GES des autobus par place-kilomètre ont diminué de 7 % entre 2019 et 2020, pour atteindre 29,0 g éq. CO₂. La cible fixée à l'horizon 2025 est dépassée depuis 2019.
- Cette amélioration s'explique principalement par :
 - l'augmentation de la part des autobus électriques ou hybrides dans le parc d'autobus. En 2020, la STM a ajouté à son parc 220 autobus hybrides et 2 autobus électriques, et s'est défaite de 143 autobus diesel en fin de vie utile. Ainsi, la part d'autobus électriques et hybrides dans le parc est passée de 23,8 % en 2019 à 34,2 %;
 - la diminution de la fréquence des phases d'accélération et de décélération en lien avec la diminution de l'achalandage et avec le fait que les autobus s'arrêtent moins souvent.
- Les autobus hybrides offrent deux principaux bénéfices en matière de réduction des 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. Les émissions directes des autobus hybrides sont déduites de ces GES évités.
 - Le remplacement d'autobus qui consomment du diesel par des autobus hybrides permet la diminution de la consommation de carburant de la STM par kilomètre parcouru.

ESTIMATION DES BÉNÉFICES POUR L'ENVIRONNEMENT

MÉTRO AZUR ET AUTOBUS ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES

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 son réseau en 2025;

Achalandage basé sur la vente de titres

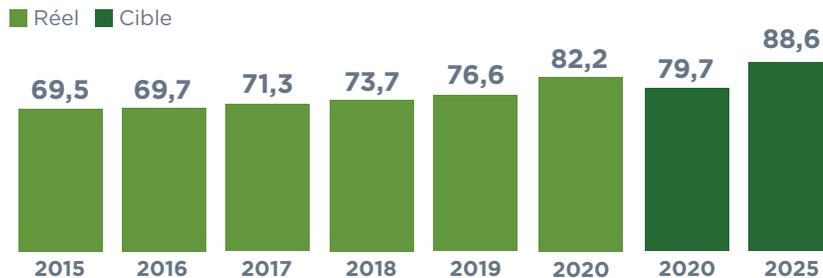
(en millions de déplacements)



- accroître de 69,5 % à 88,6 % les déplacements ayant recours à l'électricité sur son réseau de 2015 à 2025;

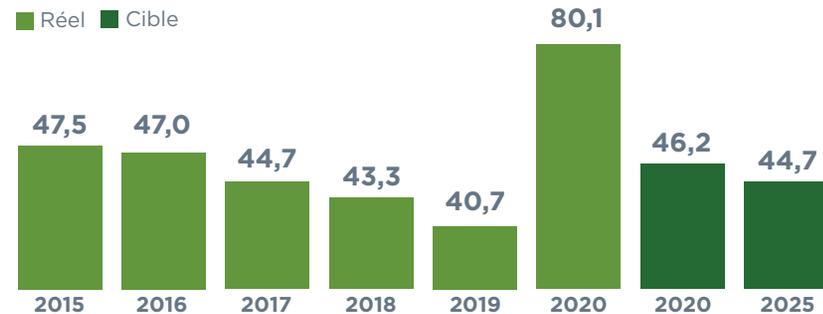
Déplacements sur le réseau ayant recours à l'électricité

(en pourcentage)



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

Émissions totales de GES par passager-km (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 1990-2018 : source et puits de gaz à effet de serre.

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 le réseau dans l'année, sont directement affectées par la diminution de l'achalandage en 2020. Elles font un bond de 97 %, pour atteindre 80,1 g éq. CO₂. Bien que la cible 2025 de cet indicateur ait été dépassée dès 2017, l'année 2020 constitue sans équivoque une exception. Le résultat de cet indicateur doit donc être placé dans son contexte : la STM a dû maintenir son offre de service à un niveau semblable à 2019 pour assurer son rôle de service essentiel, et l'achalandage a subi une baisse marquée due à la pandémie de COVID-19.

Il est également important de mentionner que les kilomètres parcourus par les clients sont basés sur l'achalandage, auquel on applique le profil des déplacements typiques. Ces déplacements typiques, issus des données de l'Enquête origine-destination 2018, démontrent une augmentation de la part des déplacements en métro par rapport à l'Enquête origine-destination 2013 précédemment utilisée. De plus, les résultats de l'Enquête origine-destination 2018 sont basés sur les comportements de clients sondés dans un contexte prépandémie.

ESTIMATION DES BÉNÉFICES POUR L'ENVIRONNEMENT

ÉMISSIONS TOTALES DE GES

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Pour chaque tonne de GES émise par ses activités, elle permet à ses usagers d'éviter l'émission de 20 tonnes dans la région de Montréal. 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.

STM - 2020 EN CHIFFRES



8,9 %

de réduction des émissions totales de GES

82,2 %

des déplacements en mode ayant recours à l'électricité

7

projets visent une certification LEED ou Envision

75,4 %

des matières résiduelles sont récupérées

87 %

de la valeur des contrats intègre du développement durable

10 193

interventions psychosociales auprès des personnes en situation d'itinérance

34,2 %

d'autobus sont électriques ou hybrides

98 %

des projets de construction de plus de 15 M\$ ont une stratégie parties prenantes externes

1,7 G\$

d'obligations vertes pour des projets STM

STM - EMPLOYÉS

Employés



10 768

35,8 %

Issus des minorités ethniques, visibles et autochtones

23,3 %

Femmes

Les émissions totales de GES de la STM ont diminué de 8,9 % par rapport à 2019, pour atteindre 144 833 t éq. CO₂. Cette variation s'explique notamment par :

- la diminution de 8,2 %, soit de 9 992 t éq. CO₂, des émissions de GES des autobus, bien que l'offre de service ait été maintenue à un niveau comparable à 2019;
- la diminution de 6,3 % de la consommation de gaz destiné au chauffage des bâtiments de surface;
- la baisse de 52,8 % des émissions de GES du transport adapté par taxi liée à la réduction des activités dans le contexte de la pandémie;
- l'augmentation de 39 % des autres émissions directes, qui représentent 0,9 % du total des GES, due à l'ajout d'autobus climatisés et à leurs fuites frigorigènes estimées.

Émissions totales de GES de 2015 à 2020 par type d'émissions

Émissions de GES (t éq. CO ₂)*	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Écart 2019-2020
Émissions directes des sources mobiles	132 970	133 719	131 789	131 684	127 257	116 827	-8,2 %
Émissions directes des sources fixes	25 128	25 375	24 528	26 885	26 189	24 466	-6,6 %
Autres émissions directes	2 382	686	483	664	888	1 238	39,4 %
Émissions indirectes (électricité et transport adapté)	4 206	4 139	4 337	4 416	4 672	2 302	-50,7 %
Émissions totales de GES	164 687	163 919	161 136	163 648	159 006	144 833	-8,9 %

* 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 1990-2018 : source et puits de gaz à effet de serre.

Informations supplémentaires sur la méthodologie de calcul des GES évités par la STM
[Rapport de développement durable 2020](#)
[Tableau complet des indicateurs de développement durable 2011-2020](#)
[Index du contenu GRI](#)

BULLETIN SUR LES OBLIGATIONS VERTES

PROVINCE DE QUÉBEC – Juillet 2021

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.



POUR NOUS JOINDRE

Ministère des Finances du Québec
390, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 3H4

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

Finances
Québec 