

PROGRAMME D'OBLIGATIONS VERTES

Mai 2021

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

- En 2020, le Québec et le Canada n'ont pas été épargnés par la crise sanitaire. Des contractions du PIB réel de 5,2 % et de 5,4 % ont respectivement été enregistrées pour l'ensemble de l'année.
 - Après d'importants reculs de l'activité économique en mars et en avril 2020, l'économie du Québec a retrouvé le sentier de la croissance.
 - Le PIB réel devrait progresser de 4,2 % en 2021 et de 4,0 % en 2022.
- En mars 2021, 86,4 % des emplois perdus de février à avril 2020 avaient été récupérés.
- Depuis le sommet d'avril 2020, le taux de chômage s'est replié de 11,2 points au Québec, pour s'établir à 6,4 % en février 2021.
 - Il s'agit du plus faible niveau parmi l'ensemble des provinces.

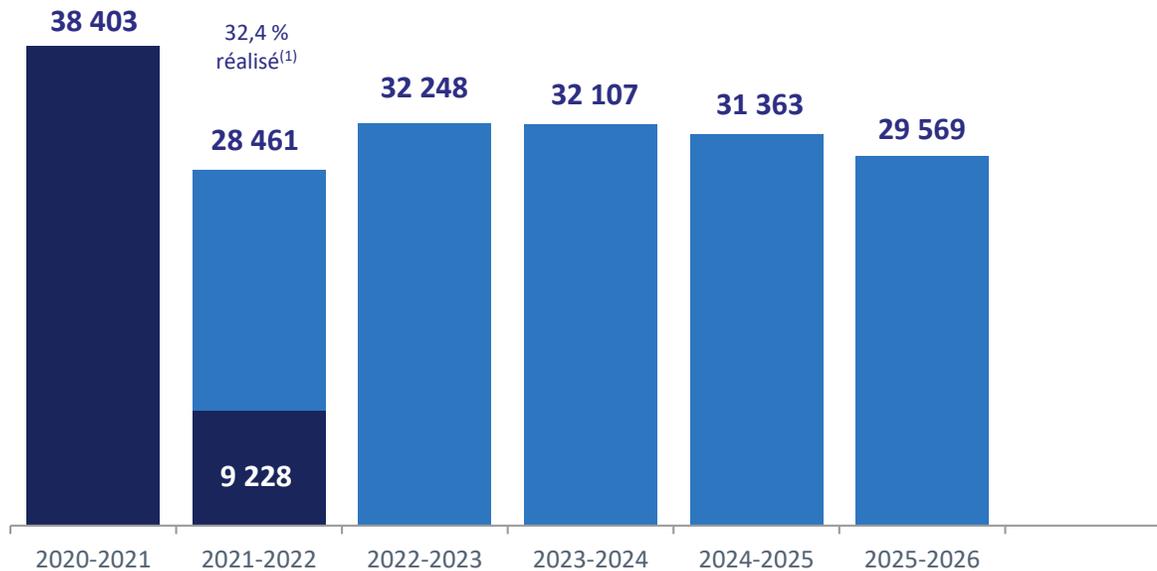
SITUATION BUDGÉTAIRE ET DETTE

- En 2021-2022, le solde budgétaire est déficitaire de 12,25 milliards de dollars.
 - Des provisions pour risques économiques et autres mesures de soutien et de relance de 1,25 milliard de dollars en 2021-2022 et en 2022-2023, de 750 millions de dollars en 2023-2024 et de 500 millions de dollars annuellement par la suite sont incluses dans le cadre financier.
 - Le retour à l'équilibre budgétaire est prévu en 2027-2028.
- Au 31 mars 2021, la dette brute s'établira à 219,0 milliards de dollars, soit 49,5 % du PIB.
 - Une stabilisation du ratio de la dette brute au PIB est prévue dès 2021-2022.
 - Le poids de la dette brute devrait diminuer graduellement au cours des années qui viennent, pour s'établir à 47,0 % du PIB au 31 mars 2026.
 - Pour le gouvernement, la réduction du poids de la dette demeure une priorité.

PROGRAMME DE FINANCEMENT

Programme de financement du gouvernement

(en millions de dollars canadiens)



Note : L'exercice financier commence le 1^{er} avril.

(1) Au 17 mai 2021.

- Le [programme de financement](#) à long terme du gouvernement s'établit à 28 461 millions de dollars canadiens en 2021-2022.
 - À ce jour, nous avons emprunté 9 228 millions de dollars.
- Pour les quatre années suivantes, le programme de financement devrait atteindre, en moyenne, 31,3 milliards de dollars par année.

ASSISES DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

- Afin de démontrer son engagement à l'égard de 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.
- Le programme d'obligations vertes du Québec s'appuie sur les Green Bond Principles (GBP), un ensemble de lignes directrices créées pour apporter plus de transparence au processus d'émission, à la divulgation et à la reddition de comptes.
 - Québec a adhéré aux GBP en octobre 2018.
- 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.

CARACTÉRISTIQUES DES OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

- Les obligations vertes du Québec servent à lever des capitaux qui sont affectés à des projets précis et qui engendrent des bénéfices tangibles au Québec en matière de protection de l'environnement, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou d'adaptation aux changements climatiques.
- Les obligations vertes du Québec possèdent les mêmes caractéristiques que les obligations conventionnelles en matière de prix, de rendement, d'échéance et de cotes de crédit.
- Elles constituent des obligations valides du Québec et sont de rang égal entre elles et avec toutes les autres dettes émises par le Québec.
- Les détenteurs de ces obligations n'assument aucun risque lié aux projets.

ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS VERTES DU QUÉBEC

- Depuis la mise en place de son programme d'obligations vertes en 2017, le gouvernement du Québec a lancé [cinq émissions d'obligations vertes](#) et s'est engagé à être un émetteur régulier sur le marché des obligations vertes :
 - Émission de 500 M\$ CA d'une échéance de 5 ans (3 mars 2022)
 - Émission de 500 M\$ CA d'une échéance de 5 ans (1^{er} mars 2023)
 - Émission de 500 M\$ CA d'une échéance de 7 ans (6 juillet 2025)
 - Émission de 800 M\$ CA d'une échéance de 5 ans (22 février 2024)
 - Émission de 500 M\$ CA d'une échéance de 7 ans (13 février 2027)

Le Québec prévoit lancer prochainement une sixième émission d'obligations vertes, si les conditions du marché le permettent.

COTES DE CRÉDIT DU QUÉBEC, BOURSES ET INCLUSIONS AUX INDICES VERTS

AGENCE	COTE DE CRÉDIT	PERSPECTIVE
Moody's	Aa2	Stable
Standard & Poor's (S&P)	AA-	Stable
Fitch	AA-	Stable
DBRS	AA (low)	Stable
Japan Credit Rating Agency (JCR)	AA+	Stable
China Chengxin International (CCXI)	AAA	Stable

BOURSE

Luxembourg Green Exchange (LGX) – Euro MTF Market

Note : Les cinq émissions d'obligations précédentes sont listées.

INCLUSION AUX INDICES VERTS

Bloomberg Barclays MSCI Green Bond Index

BofA Merrill Lynch Green Bond Index

Solactive Green Bond Index

S&P Green Bond Index

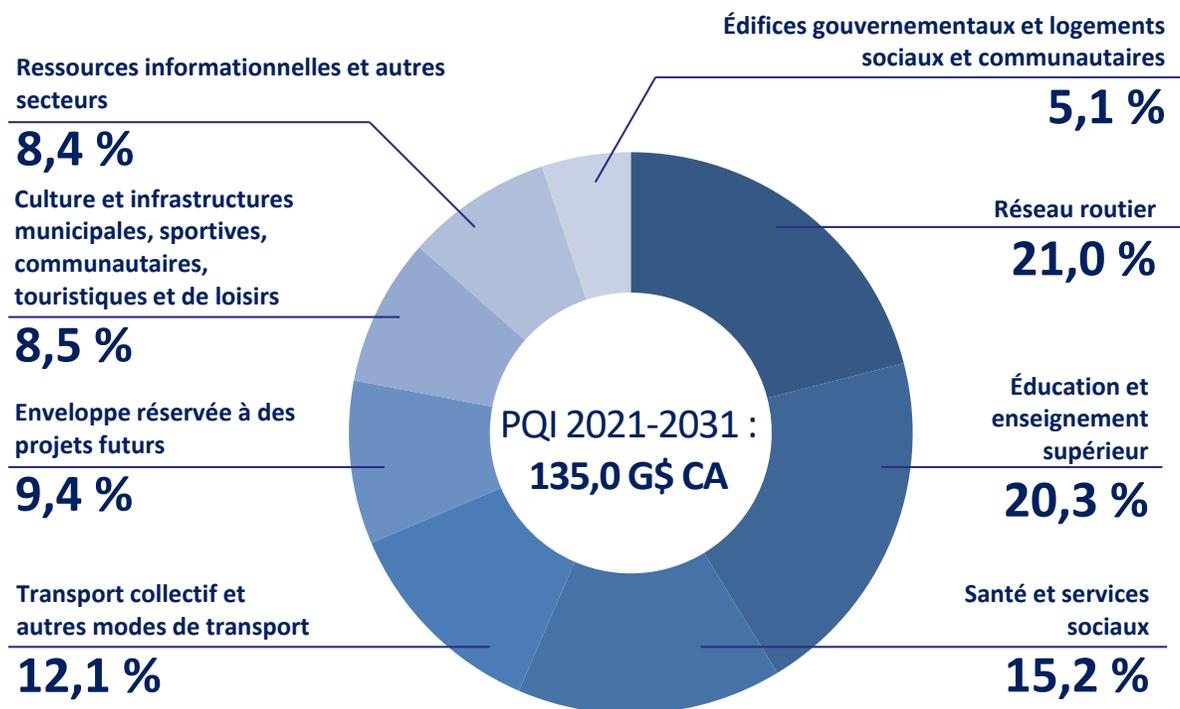
Note : Les cinq émissions d'obligations précédentes sont incluses.

CADRE DE RÉFÉRENCE

- Les projets verts admissibles (à l'exclusion des projets de génération d'électricité nécessitant l'utilisation de combustibles fossiles et d'énergie nucléaire) font partie d'une des catégories suivantes :
 - Transport public
 - Efficacité énergétique
 - Énergies renouvelables
 - Gestion durable des déchets
 - Aménagement durable du territoire
 - Gestion de l'eau ou assainissement des eaux
 - Gestion forestière, agricole et des terres
 - Adaptation au climat et résilience

La sixième émission d'obligations vertes devrait financer des projets de transport en commun et d'efficacité énergétique.

PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES



- Les projets admissibles doivent être inscrits dans le Plan québécois des infrastructures (PQI).
- Pour qu'un projet non inscrit au PQI soit exceptionnellement admissible, il doit avoir été approuvé par le gouvernement et être déjà pris en compte dans son cadre financier.
- **En conséquence, les obligations vertes n'ont aucun effet sur les objectifs de réduction de la dette.**

PROCESSUS DE SÉLECTION DES PROJETS ADMISSIBLES

- Le Comité consultatif sur les obligations vertes (CCOV) choisit les projets admissibles qui se conforment aux normes et aux politiques rigoureuses du gouvernement du Québec.
- Le CCOV se compose de représentants de divers ministères et organismes gouvernementaux :
 - Ministère des Finances (MFQ)
 - Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
 - Ministère des Transports
 - Secrétariat du Conseil du trésor
 - Société québécoise des infrastructures
- Lors d'une émission d'obligations vertes, le MFQ choisit, à partir de la liste des projets sélectionnés par le CCOV, les projets qui sont retenus.
- Chaque projet doit avoir une valeur supérieure à 25 millions de dollars canadiens.

UTILISATION DES PRODUITS, TRANSPARENCE ET REDDITION DE COMPTES

- Un montant égal au produit net de chaque émission d'obligations vertes est crédité dans un compte désigné afin que l'utilisation et l'affectation des fonds liés aux projets admissibles fassent l'objet d'un suivi.
- Les premières exigences de déboursés pour les projets sélectionnés doivent se concrétiser dans les 12 mois suivant l'émission des obligations vertes ou dans les 6 mois précédant leur émission.
- Le Québec fait la promotion de son programme d'obligations vertes dans une section du site Web du MFQ réservée à cette fin. De plus, il publie annuellement un bulletin d'information à l'attention des investisseurs.

Le MFQ a mis en ligne son plus récent [bulletin d'information](#) en août 2020.

- Un sommaire de l'allocation des fonds est disponible dans notre plus récent bulletin.

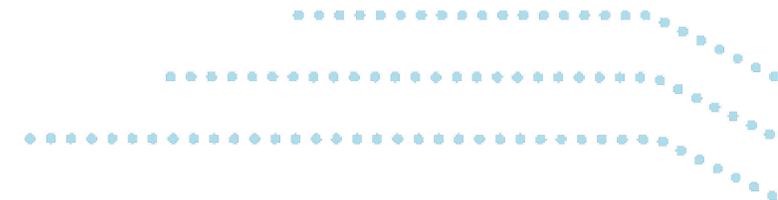
STRATÉGIE DE MISE EN MARCHÉ

- La prochaine émission d'obligations vertes du Québec sera réalisée en dollars canadiens, comme les précédentes.
 - L'émission sera faite sous une documentation de type « domestique » ou « MTNCAN ».
- Afin de diversifier sa base d'investisseurs, Québec considèrera l'ensemble des investisseurs, mais une préférence pourrait être accordée aux investisseurs ayant des mandats verts ou environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).
- La taille et l'échéance de l'émission d'obligations seront déterminées en fonction de la demande et de la disponibilité de projets admissibles.
- Il est possible que Québec rouvre l'émission dans le futur.

ALLOCATION POTENTIELLE DES FONDS

- Les [projets](#) suivants ont été désignés comme répondant aux critères de sélection et pourront faire l'objet de financement dans le cadre de la prochaine émission d'obligations vertes :
 - Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal (financement des travaux préliminaires)
 - L'achat de nouvelles voitures de métro AZUR
 - Les programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures
 - L'achat d'autobus électriques ou hybrides
 - Le Centre de transport Bellechasse (certification visée LEED or)
 - Le Centre de transport de l'Est de Montréal (certification visée LEED or)
- D'autres projets admissibles en vertu du cadre de référence pourraient également recevoir des fonds provenant de cette prochaine émission.

ALLOCATION POTENTIELLE DES FONDOS (suite)



- Dès la clôture de l'émission, un montant minimal de 217,2 millions de dollars sera alloué à quatre projets :
 - un minimum de 72,1 millions de dollars au projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal
 - un minimum de 53,0 millions de dollars au projet d'achat de nouvelles voitures de métro AZUR
 - un minimum de 49,6 millions de dollars au projet Réno-Systèmes
 - un minimum de 42,5 millions de dollars au projet Réno-Infrastructures

ALIGNEMENT AVEC LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Les projets de transport en commun s'alignent sur les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies suivants :

9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



Pour trouver de l'information sur tous les projets admissibles, consultez le site Web du MFQ.

- Les projets LEED liés au transport en commun s'alignent sur les ODD suivants :

3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN COÛT ABORDABLE



9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES

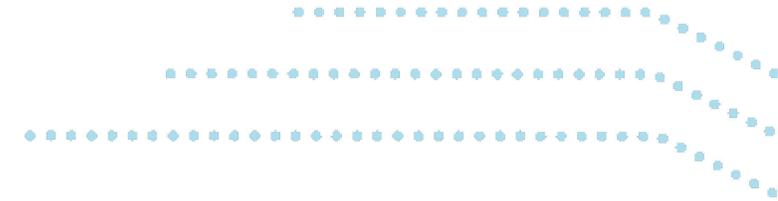




PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE

Crédit : Société de transport de Montréal (STM)

PROJET – PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL

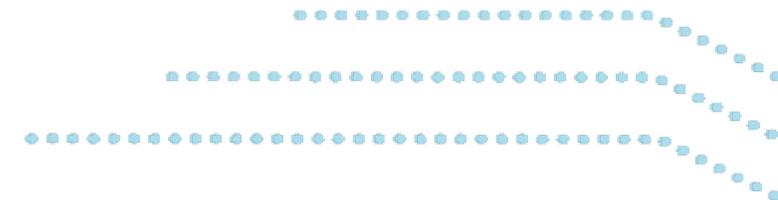


DESCRIPTION

- 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 et 1 stationnement incitatif de 1 200 places
 - 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



PROJET – PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL



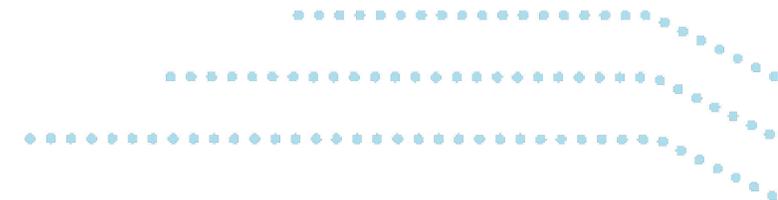
DESCRIPTION (suite)

- Les travaux préparatoires ont débuté en 2020. Ils ont été terminés sur un site et devraient débuter sur trois autres sites d'ici l'automne 2021. Sauf dans le secteur Anjou, l'ensemble des travaux préparatoires devraient être finalisés d'ici le début de l'été 2022.



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, d'eau, la réduction des émissions de GES, etc.) tout en maximisant les bénéfices pour l'environnement et la communauté.

PROJET – PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL



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 kilomètre-passager



Crédit photo : Société de transport de Montréal (STM)

NOUVELLES VOITURES DE MÉTRO AZUR

PROJET – NOUVELLES VOITURES DE MÉTRO AZUR

DESCRIPTION

- 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. Ces nouvelles voitures sont à la fine pointe du design et de la technologie.



BÉNÉFICES

- Amélioration de l'expérience des clients (qualité de l'information, confort, ventilation, sécurité)
- Gains escomptés de performance et de fiabilité des trains
- Contribution à l'accessibilité universelle du métro
- Retombées économiques majeures pour le Québec

PROJET – NOUVELLES VOITURES DE MÉTRO AZUR

PRINCIPAUX BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Grâce aux voitures AZUR, la STM vise à :

- atteindre 440 millions de déplacements en transport collectif sur le réseau de la STM en 2025
- accroître de 69,5 % à 88,6 % les déplacements à l'alimentation électrique sur son réseau d'ici 2025
- réduire de 6 % ses émissions de GES par passager-kilomètre entre 2015 et 2025 (de 47,5 g éq. CO₂ passager-kilomètre en 2015 à 44,7 g éq. CO₂ par passager-kilomètre en 2025)
- mettre en valeur plus de 85 % des 8 200 tonnes de matériaux des 333 voitures de métro MR-63 remplacées





Crédit photo : Société de transport de Montréal (STM)

RÉNO-SYSTÈMES ET RÉNO-INFRASTRUCTURES

PROJET – RÉNO-SYSTÈMES ET RÉNO-INFRASTRUCTURES

DESCRIPTION

- 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.



PROJET – RÉNO-SYSTÈMES ET RÉNO-INFRASTRUCTURES

BÉNÉFICES – RÉNO-SYSTÈMES

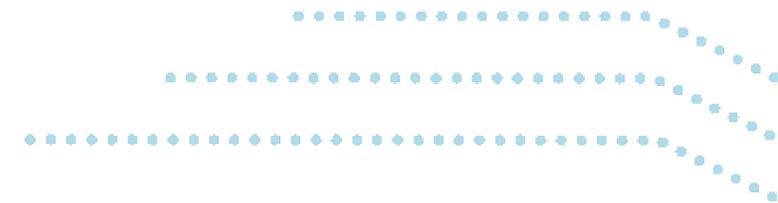
- Amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service)
- Amélioration de la communication avec la clientèle (sonorisation)
- Amélioration du temps d'intervention en cas de panne
- Amélioration de l'accessibilité universelle



PROJET – RÉNO-SYSTÈMES ET RÉNO-INFRASTRUCTURES

BÉNÉFICES – 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

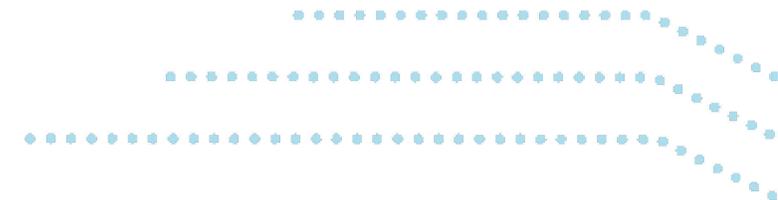




Crédit photo : Société de transport de Montréal (STM)

ACHAT D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

PROJET – ACHAT D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES



DESCRIPTION

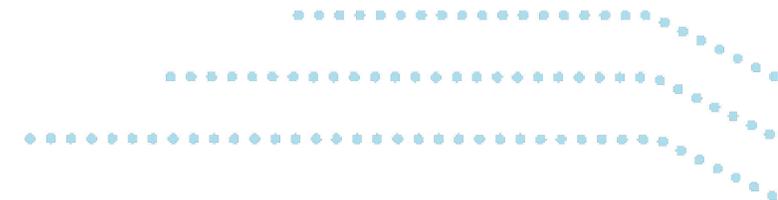
- L'achat d'autobus électriques et d'autobus hybrides biodiésel-électrique constitue un élément clé dans la stratégie d'électrification de la STM. Selon les projections, la STM devrait avoir un parc d'autobus entièrement composé de véhicules électriques ou hybrides à partir de 2029.



BÉNÉFICES

- L'expérience des clients se trouve grandement améliorée par la mise en service de ces autobus plus confortables et silencieux qui sont également, selon la configuration, climatisés.

PROJET – ACHAT D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES



PRINCIPAUX BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE



- Accroissement de la capacité du réseau d'autobus avec l'ajout et le remplacement de 916 autobus électriques ou hybrides de 2019 à 2024 (ces autobus représenteront 55,6 % du parc d'autobus de la STM au 31 décembre 2024)
- Augmentation des déplacements en transport collectif ayant recours à l'électricité
- Réduction des émissions de GES par passager-kilomètre puisque les autobus hybrides biodiésel-électrique consomment jusqu'à 30 % moins de carburant
- Contribution à la réduction de 6,6 % des émissions de GES des autobus par place-kilomètre (de 33,3 g éq. CO₂ par place-kilomètre en 2015 à 31,1 g éq. CO₂ par place-kilomètre en 2025)



CENTRE DE TRANSPORT BELLECHASSE (LEED)

Crédit photo : Société de transport de Montréal (STM)

PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT BELLECHASSE

DESCRIPTION

- Le Centre de transport Bellechasse sera le premier garage de la STM conçu pour pouvoir accueillir dès son ouverture des autobus électriques et, à terme, 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



De plus, 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.

PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT BELLECHASSE

DESCRIPTION (suite)

- Ce centre de transport pourra accueillir jusqu'à 250 autobus. L'aménagement du bâtiment sera prévu 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 une annexe 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 dédiées pour les des employés seront universellement accessibles.
- L'ouverture du centre est prévue pour 2022.



PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT BELLECHASSE

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





CENTRE DE TRANSPORT DE L'EST DE MONTRÉAL (LEED)

Crédit photo : Société de transport de Montréal (STM)

Note : Veuillez noter que cette photo est à titre indicatif seulement.

Il s'agit du Centre de transport Stinson, en service depuis janvier 2014.

PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT DE L'EST DE MONTRÉAL

DESCRIPTION

- Dans le cadre de sa stratégie d'accueil des 300 nouveaux autobus hybrides climatisés annoncée en janvier 2018, la STM devance la construction d'un centre de transport, le centre de transport de l'Est de Montréal, dont la mise en service est prévue pour 2026.
- La STM peut poursuivre l'électrification de ses autobus, grâce à la construction du second centre de transport pouvant accueillir à terme un parc d'autobus entièrement électrique.
- Ce nouveau centre de transport permettra une augmentation de l'offre de service, ce qui contribuera au transfert modal de l'auto vers le transport collectif.

De plus, 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.



PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT DE L'EST DE MONTRÉAL

DESCRIPTION (suite)

- Le projet consiste en la construction d'un centre de transport pouvant accueillir 250 autobus à propulsion hybride puis, ultimement, électrique, centre intégrant toutes les fonctionnalités requises pour l'exploitation d'un réseau de transport en commun et l'entretien des autobus, à savoir : les aires de remisage, de stationnement et de circulation; les accès au site; les baies multifonctions requises pour l'entretien des autobus; les entrepôts, les salles mécaniques et électriques; les espaces administratifs requis.
- Les parties administratives et certaines zones des employés seront universellement accessibles.



PROJET LEED – CENTRE DE TRANSPORT DE L'EST DE MONTRÉAL

BÉNÉFICES

- Revitalisation du site et amélioration de la qualité visuelle du secteur résidentiel adjacent
- Contribution à la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe



PRINCIPAUX BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Économies d'énergie et réduction des émissions de GES grâce à un système à haute efficacité énergétique
- 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
- Aménagement du site intégrant des espaces verts et réduisant les îlots de chaleur

AVIS LÉGAL

La présentation a été préparée 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 en 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'évènements 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.