

Bulletin sur les
obligations vertes 2016



Caractéristiques des obligations vertes

Obligations vertes de l'Ontario

- Sont entièrement garanties par la province de l'Ontario.
- Sont de *même rang* que les autres obligations de l'Ontario et sont payables sans aucune préférence ni priorité.
- Les paiements au titre du capital et de l'intérêt sur les obligations sont imputés au Trésor de l'Ontario et sont prélevés de celui-ci.

Par « projets admissibles », on entend les projets (surtout d'infrastructure) financés par la province qui ont des avantages environnementaux, à l'exclusion des projets faisant appel aux combustibles fossiles et à l'énergie nucléaire. Les projets admissibles sont réalisés dans toutes les collectivités de l'Ontario et s'harmonisent avec les politiques de la province en matière d'environnement et de changement climatique.

Sans y être limités, les projets dans les secteurs suivants seront généralement considérés comme admissibles :

- Transports propres;
- Efficacité et conservation énergétique;
- Énergie et technologie propres;
- Gestion forestière, agriculture et des terres;
- Adaptation au climat et résilience.

Adhésion aux principes des obligations vertes

Le programme des obligations vertes de l'Ontario est conforme aux principes des obligations vertes. En mars 2016, la province de l'Ontario est devenue membre du programme des obligations vertes de l'International Capital Market Association (ICMA).

Adhésion aux principes des obligations vertes (suite)

Les principes des obligations vertes sont des lignes directrices pour un processus volontaire qui recommandent la transparence et la divulgation, et qui favorisent l'intégrité pour le développement du marché des obligations vertes en clarifiant l'approche à l'égard de l'émission de ces obligations.

Assurances

Le Center for International Climate and Environmental Research - Oslo (CICERO) a fourni une deuxième opinion sur le Cadre des obligations vertes de l'Ontario (accessible à la section sur les obligations vertes du site Web de l'Office ontarien de financement).

Le vérificateur général de l'Ontario a effectué un audit d'attestation de la qualité quant à l'utilisation des produits.

Rapport sur les impacts

Le premier bulletin sur les obligations vertes a été publié le 9 décembre 2015.

L'Ontario utilise des indicateurs de base largement reconnus par le marché pour ses projets et prévoit adopter les futures recommandations des rapports sur les impacts liés aux principes des obligations vertes.

Plans pour de futures émissions

Le programme d'obligations vertes est un programme permanent de la province de l'Ontario. L'Ontario a émis à ce jour deux obligations vertes en dollars canadiens. La province prévoit émettre sa troisième obligation verte avant la fin de l'exercice 2016–2017.

Caractéristiques des obligations vertes de l'Ontario

	Première obligation verte (1,75 %, 9 octobre 2018)	Deuxième obligation verte (1,95%, 27 janvier 2023)
Taille :	500 M\$ CA	750 M\$ CA
Date de détermination du prix :	2 octobre 2014	22 janvier 2016
Écart du prix réouvert :	38 points de base de plus que le taux de 1,25 % CA du 1 ^{er} septembre 2018	103 points de base de plus que le taux de 2,75 % CA du 1 ^{er} janvier 2022
Format - Devise :	Obligation planétaire en dollars canadiens	Obligation planétaire en dollars canadiens
Admission en bourse :	Euro MTF, Bourse de Luxembourg Luxembourg Green Exchange	Euro MTF, Bourse de Luxembourg Luxembourg Green Exchange
Indices des obligations vertes :	Barclays MSCI Green Bond Index BofA Merrill Lynch Green Bond Index Solactive Green Bond Index Solactive Green Bond Index	Barclays MSCI Green Bond Index BofA Merrill Lynch Green Bond Index Solactive Green Bond Index Solactive Green Bond Index
Catégories de projets :	Transports propres (1 projet)	Transports propres (3 projets); Efficacité et conservation énergétique (5 projets)
Mandats verts/Signataires des UN PRI :	85 %	70 %
Investisseurs nationaux/étrangers :	83 % / 17 %	65 % / 35 %
Teneurs de livres :	BofAML, CIBC, HSBC et RBC	BofAML, BMO, HSBC, RBC et TD

Utilisation des produits

- Les produits des obligations vertes sont versés au Trésor de l'Ontario et non dans un compte distinct.
- Canada. Un montant équivalent aux produits des obligations vertes est inscrit dans un compte désigné des registres financiers de la province. Le compte désigné est utilisé pour faire le suivi et allouer des fonds aux projets admissibles sélectionnés.
- Tant que les obligations sont en circulation et que le compte désigné a un solde créditeur, les montants sont déduits du solde du compte au fur et à mesure que les fonds sont alloués aux projets admissibles.
- Ils sont investis à court terme dans des titres du gouvernement du Canada.
- Les projets liés aux obligations vertes sont censés être entièrement financés à l'intérieur de l'année suivant la date d'émission des obligations.
- Un audit d'attestation de la qualité effectué par le vérificateur général de l'Ontario permet de vérifier les montants utilisés pour les projets sélectionnés et le reste des produits.
- **Depuis le 31 mars 2016, tous les fonds provenant de la première obligation verte ont été déployés et un montant de 191 647 500 \$ des fonds de la deuxième obligation verte, a été versé.**

Processus d'évaluation et de sélection des projets

Les projets verts admissibles sont choisis par l'OOF, pour le compte de la province, en tenant compte des conseils du Comité consultatif des obligations vertes (CCOVP). Le CCOVP, qui est constitué d'employés de divers ministères et organismes, dont le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique et de l'OOF, évalue et recommande les projets pour le programme d'obligations vertes de l'Ontario, selon les critères de sélection, y compris :

- Les considérations en matière d'évaluation environnementale du projet, notamment les résultats mesurables ou d'autres indicateurs de performance décrivant clairement les avantages environnementaux et les caractéristiques de chaque projet;
- Des besoins de financement à l'intérieur d'une période de 12 mois suivant l'émission de l'obligation verte et six mois avant cette émission;
- la capacité de faire le suivi des progrès réalisés et du financement pour les projets choisis.

Le processus se résume à ce qui suit :

Ministères et organismes gouvernementaux :
propose des projets approuvés intégralement pouvant être pris en considération

Office ontarien de financement :
examine les projets pour déterminer s'ils ont reçu toutes les approbations pertinentes et s'ils respectent les critères d'admissibilité

Comité consultatif des obligations vertes (CCOVP) :
évalue et recommande les projets pour le programme d'obligations vertes de l'Ontario

Office ontarien de financement :
sélectionne des projets axés sur les recommandations du CCOVP

Rapport sur les impacts

Nom du projet	Catégorie du cadre	Économies d'énergie estimées (kWh/année)	Réductions d'émissions de gaz à effet de serre prévues (CO ₂ [ou équivalent] tonnes/année) et équivalents aux véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation (véhicules/année)	Économies d'eau estimées (litres/année) Économies d'eau prévues par foyer (Foyers de l'Ontario / année)	Autres avantages pour l'environnement
Ligne de transport léger sur rail Eglinton Crosstown	Transports propres	–	490 000 tonnes / année 103 594 véhicules à passagers à retirer de la circulation/année (commençant en 2031) ¹	–	L'objectif est de faire en sorte que les 25 stations et arrêts répondent à la norme verte de Toronto (<i>Toronto Green Standard</i>). L'installation d'entretien et d'entreposage de la ligne Eglinton Crosstown sera construite conformément à la certification LEED de niveau argent.
Service régional express GO (SRE)	Transports propres	–	84 000 tonnes / année 17 759 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation/année (commençant en 2024) ²	–	Nouvelles installations et gares souhaitent obtenir la certification LEED de niveau or.
Service de transport en commun rapide par autobus (TCRA) vivaNext de York	Transports propres	–	8 800 tonnes / année 1 860 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation/année (commençant en 2031) ³	–	L'amélioration de l'accès au transport en commun et aux nouvelles options de mobilité, comme le projet de TCRA vivaNext, contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les contaminants atmosphériques (PCA), à gérer la congestion routière et à encourager un changement dans le mode de transport des usagers, du véhicule au transport en commun.
Projet d'expansion du campus Hazel McCallion au Collège Sheridan	Efficacité et conservation énergétique	660 000 kWh / année	33 tonnes/année sept véhicules à passagers l'on retirerait de la circulation/année	–	Atteindre la certification LEED de niveau argent
Centre de soins de santé St. Joseph de Hamilton – West 5th	Efficacité et conservation énergétique	15 millions de kWh / année	3 568 tonnes/année 754 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation/année	7,1 millions litres/année ou suffisamment d'eau pour les besoins de 37 foyers ontariens/année	Certification de niveau or LEED
Centre de soins de santé St. Joseph's – London et St. Thomas	Efficacité et conservation énergétique	6,6 millions de kWh / année	3 269 tonnes/année ou 691 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation/année	8,7 millions litres/année ou suffisamment d'eau pour les besoins de 45 foyers ontariens/année	Certification de niveau or LEED
Centre de soins de santé mentale Waypoint	Efficacité et conservation énergétique	540 000 kWh / année	27 tonnes/année six véhicules à passagers à retirer de la circulation/année	2,8 millions litres/année ou suffisamment d'eau pour les besoins de 14 foyers ontariens/année	Certification de niveau or LEED
Centre de toxicomanie et de santé mentale – Phase 1B	Efficacité et conservation énergétique	20 millions de kWh / année	1 000 tonnes/année 220 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation/année	4,3 millions litres/année ou suffisamment d'eau pour les besoins de 22 foyers ontariens/ année	Certification de niveau or LEED

¹ Source : Ligne de transport Eglinton Crosstown — Mise à jour de l'analyse des avantages (2 012). Remarque : Les estimations font l'objet d'un examen. Une analyse plus approfondie est nécessaire pour mieux quantifier les avantages liés aux gaz à effet de serre dans le cadre de ce projet. Les chiffres indiqués démontrent des réductions d'émissions pouvant survenir lorsque les automobilistes utilisent la ligne de TLR comme moyen de transport. On s'attend également à des réductions de gaz à effet de serre supplémentaires lorsque les autobus sont remplacés par des véhicules électriques de la ligne de TLR. Toutefois, ces réductions ne font pas partie de l'estimation pour le moment.

² Source : Service régional express GO — Analyse de rentabilité initiale (2 015). Remarque : Les estimations font l'objet d'un examen. Une analyse plus approfondie est nécessaire pour mieux quantifier les avantages liés aux gaz à effet de serre dans le cadre de ce projet. Les réductions d'émissions indiquées démontrent uniquement les changements lorsqu'on passe des trains à diesel aux trains électriques. Le service régional express GO (SRE) prévoit réduire davantage les émissions en incitant les automobilistes à utiliser le train. Toutefois, un travail plus approfondi est requis pour quantifier les avantages possibles liés au changement, lesquels ne figurent pas dans l'estimation pour le moment.

³ Source : Analyse des avantages VIVA (2 008). Remarque : Les estimations font l'objet d'un examen. Une analyse plus approfondie est nécessaire pour mieux quantifier les avantages liés aux gaz à effet de serre dans le cadre de ce projet. Les chiffres indiqués démontrent des réductions d'émissions pouvant survenir lorsque les automobilistes utilisent la ligne de TCRA comme moyen de transport.

Audit d'attestation du Bureau du vérificateur général de l'Ontario



Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur général de l'Ontario
Rapport de l'auditeur indépendant

À l'attention de l'Office ontarien de financement et du ministère des Finances

J'ai effectué l'audit du Tableau d'utilisation des produits des obligations vertes ci-joint, venant à échéance le 9 octobre 2018 et le 27 janvier 2023 (le « Tableau »), au 31 mars 2016. Ce Tableau a été préparé par la direction sur la base des dispositions relatives à l'information financière définie dans la section des règles comptables ci-dessous.

Responsabilité de la direction à l'égard du Tableau

La direction de l'Office ontarien de financement est responsable de la préparation du Tableau conformément aux règles comptables définies à la note 2 ainsi que du contrôle interne que la direction juge nécessaire, pour permettre la préparation du Tableau exempt d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité du vérificateur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur le Tableau sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada.

Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que le Tableau ne comporte aucune anomalie significative.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans le Tableau. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que le Tableau comporte des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation du Tableau afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble du Tableau.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, le Tableau d'utilisation des produits des obligations vertes, venant à échéance le 9 octobre 2018 et le 27 janvier 2023, au 31 mars 2016 est préparé à tous les égards importants et conformément aux dispositions en matière d'information financière définie dans la section des règles comptables ci-dessous.

Règles comptables et restriction quant à l'utilisation

Sans modifier mon opinion, j'attire l'attention sur la note 2 du Tableau qui décrit les règles comptables pour les obligations vertes. Le Tableau a été préparé de façon à aider la province à divulguer son utilisation des produits des obligations vertes. La détermination de l'admissibilité

des projets en vertu du Cadre des obligations vertes de l'Ontario est la responsabilité de la province. Par conséquent, je n'exprime pas une opinion à cet égard.

Bonnie Lysyk, MBA, CPA, CA, LPA
Auditeur général

Toronto, Ontario
Le 8 décembre 2016

OFFICE ONTARIEN DE FINANCEMENT

Tableau d'utilisation des produits des obligations vertes

Au 31 mars 2016

Solde au 31 mars 2015	296 221,180 \$
Produits utilisés pour le projet de ligne de transport Eglinton Crosstown	(296 221,180)
Solde de la première obligation émise	0
Produits venant de la deuxième obligation verte	747,315,000
Produits utilisés pour :	
Eglinton Crosstown	(29,231,312)
VivaNext	(108,876,347)
Service régional express	(53,539,841)
	(191,647,500)

Solde au 31 mars 2016 555 667 500 \$

Remarques figurant au Tableau d'utilisation des produits des obligations vertes

1. Contexte

Le 2 octobre 2014, l'Ontario a mis sur pied un programme d'obligations vertes en procédant à une première émission d'obligations planétaires en dollars canadiens d'une valeur de 500 millions de dollars canadiens, venant à échéance le 9 octobre 2018. Une obligation ultérieure en dollars canadiens de 750 millions de dollars a été émise le 29 janvier 2016 et viendra échéance le 27 janvier 2023. Les obligations vertes servent à financer le transport en commun et d'autres projets respectueux de l'environnement partout en Ontario. Le Cadre des obligations vertes de l'Ontario expose les types de projets qui sont admissibles en vertu des produits des obligations vertes. Les projets admissibles sont déterminés par la province de l'Ontario.

2. Règles comptables

Le Tableau a été élaboré pour assurer le suivi de l'utilisation des fonds générés par l'émission des obligations vertes de l'Ontario pour certains projets, selon une comptabilité de caisse. Ces projets ont été approuvés par la province, en vertu du Cadre des obligations vertes de l'Ontario. Le Tableau d'utilisation des produits pour les obligations vertes démontre les produits nets de l'obligation verte inscrite dans un compte désigné des registres financiers de la province. Ce compte veillera au suivi de l'utilisation des fonds pour les projets admissibles. Tant que le compte montre un solde créditeur, les montants sont déduits du solde du compte désigné, à mesure que les fonds sont alloués aux projets admissibles et approuvés comme étant admissibles pour la province.

3. Intérêt gagné dans le compte désigné

L'intérêt gagné sur les produits dans le compte désigné ne peut servir à financer tout projet lié aux obligations vertes. L'intérêt gagné est versé au Trésor de la province de l'Ontario.

4. Partie apparentée

Metrolinx est une partie apparentée de l'Office ontarien de financement puisque les deux organismes sont régis par la province de l'Ontario. Metrolinx administre le projet dans le cadre duquel les produits des obligations vertes sont alloués. Au 31 mars 2016, Metrolinx avait déboursé un montant supplémentaire de 147 931 619 \$, qui n'avait pas encore prélevé sur les obligations vertes par l'Office ontarien de financement.

Scott Thompson
Sous-ministre des Finances

Gadi Mayman
Chef de la direction générale
sous-ministre adjoint,
Bureau du Trésor, ministère des Finances

Box 105, 15th Floor
20 Dundas Street West
Toronto, Ontario
MSG 2C2
416-327-2381
fax 416-327-9862
tty 416-327-6123

8.P. 105, 15^e étage
20, rue Dundas ouest
Toronto (Ontario)
MSG 2C2
416-327-2381
télécopieur 416-327-9862
ats 416-327-6123

www.auditor.on.ca

Mises à jour relatives au projet sur les obligations vertes

Ligne de transport léger sur rail Eglinton Crosstown

Vue d'ensemble

- Le projet de TLR Eglinton Crosstown, qui est mis en œuvre par Metrolinx, représente un investissement de 5,3 milliards de dollars canadiens (dollars de 2010) réalisé par le gouvernement de l'Ontario en vue d'élargir le réseau de transport en commun de Toronto. Il s'agit du plus grand projet d'expansion du transport en commun dans l'histoire de la région. L'achèvement des travaux actuellement en cours est prévu pour 2021. En 2014, la ligne de TLR Eglinton Crosstown a été choisie pour être le premier projet écologique à recevoir des fonds provenant de l'émission inaugurale d'obligations vertes.
- La nouvelle ligne de TLR ajoutera 19 km de transport en commun rapide au réseau de Toronto, reliant Mount Dennis à l'ouest à la station Kennedy de la Commission de transport de Toronto (CTT) à l'est. Ce corridor comprendra un tronçon souterrain de 10 km dans sa partie centrale, entre la rue Keele et l'avenue Laird.
- La ligne comptera 25 stations et arrêts et reliera 54 itinéraires d'autobus, trois stations de métro et trois lignes de GO Transit. Elle devrait permettre aux usagers de se déplacer jusqu'à 60 % plus vite que grâce au service d'autobus actuel.
- Les véhicules de la ligne de TLR sont électriques et ne produisent pratiquement aucune émission, ce qui en fait le choix écologique idéal. La ligne Crosstown constituera une option de transport en commun efficace et fiable pour les usagers, permettant ainsi de réduire la congestion routière et d'offrir une excellente solution de rechange pour le déplacement écoresponsable.
- Le financement des obligations vertes pour ce projet s'élevait à environ 500 millions de dollars canadiens pour l'obligation verte inaugurale, et à 402 millions de dollars canadiens, pour la deuxième obligation verte. Depuis le 31 mars 2016, tous les fonds provenant de l'obligation verte inaugurale ont été déployés et un montant de 29,2 millions de dollars canadiens de la deuxième obligation verte, a été versé.

État d'avancement du projet

- Le projet de TLR Eglinton Crosstown est en voie de construction à Toronto.
- Les travaux de construction du tunnel souterrain de 10 km sont en cours depuis 2011. Le segment ouest de 6,5 kilomètres du tunnel (entre la rue Keele et la rue Yonge) a été achevé en mai 2016. Le creusement du segment est du tunnel (du chemin Brentcliffe à la rue Yonge) a débuté à l'automne 2015.
- En juillet 2015, un contrat a été accordé à l'entreprise Crosslinx Transit Solutions (Crosslinx), qui veille à l'exécution du contrat de Conception-construction-financement-entretien pour la ligne de TLR.
- Les travaux en cours comprennent des travaux de services publics, des démolitions et la construction de stations (étayage) le long de la ligne. D'ici la fin de 2016, toutes les stations souterraines devraient être en construction.

État d'avancement du projet (suite)

- Le processus lié à l'élaboration et à la soumission de 30 % des concepts pour toutes les stations de la ligne de TLR a été achevé en juin 2016. Crosslinx poursuit ses travaux de conception et soumettra 60 % des avant-projets de conception technique terminés à l'automne 2016.
- On s'attend à ce que le projet soit terminé d'ici septembre 2021.



Avantages pour l'environnement selon les estimations

- *Une réduction de 490 000 tonnes d'émissions équivalentes de CO₂ (projection faisant l'objet d'un examen), soit l'équivalent de 103 594 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation d'ici 2031.
- L'objectif est de faire en sorte que les 25 stations et arrêts répondent à la norme verte de Toronto (*Toronto Green Standard*). L'installation d'entretien et d'entreposage de la ligne Eglinton Crosstown sera construite conformément à la certification LEED de niveau argent.
- On prévoit 59 millions d'embarquements sur la ligne Eglinton Crosstown par année d'ici 2031.
- Cette ligne offrira aux passagers à Toronto un service de transport rapide, fiable et pratique. Elle permettra de transporter un plus grand nombre de usagers et de se déplacer jusqu'à 60 % plus vite par rapport au service d'autobus actuel sur l'avenue Eglinton.
- Le segment du tunnel de la ligne Eglinton Crosstown allégera la congestion routière et permettra d'accroître le niveau de capacité sur les rues, tout en réduisant la circulation actuelle en autobus sur la même ligne.

*Source : Ligne de transport Eglinton Crosstown — Mise à jour de l'analyse des avantages (2 012).

Remarque : Les estimations font l'objet d'un examen. Une analyse plus approfondie est nécessaire pour mieux quantifier les avantages liés aux gaz à effet de serre dans le cadre de ce projet. Les chiffres indiqués démontrent des réductions d'émissions pouvant survenir lorsque les automobilistes utilisent la ligne de TLR comme moyen de transport. On s'attend également à des réductions de gaz à effet de serre supplémentaires lorsque les autobus sont remplacés par des véhicules électriques de la ligne de TLR. Toutefois, ces réductions ne font pas partie de l'estimation pour le moment.

Metrolinx

- En juin 2016, Metrolinx a reçu le prix de leadership du Conseil du bâtiment durable du Canada 2016, en reconnaissance du leadership dans l'élaboration de politiques et de programmes destinés à faire progresser la recherche sur les bâtiments écologiques.
- En juin 2016, deux équipes de Metrolinx, travaillant au projet du Service régional express GO et des Jeux panaméricains/parapanaméricains, ont été récipiendaires de Prix Améthyste pour leur travail exceptionnel, dans les secteurs suivants : le service à la clientèle, l'innovation, le leadership, la réalisation professionnelle, le développement d'une organisation où règne la diversité, ainsi que pour avoir fait valoir les occasions d'apprentissage et la gestion horizontale à l'échelle gouvernementale.
- En mai 2016, Metrolinx s'est vu décerner un prix par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) en raison de son leadership d'entreprise dans le domaine du marketing et des communications dans le cadre de la campagne de soutien commercial du TCRA vivaNext — Voie rapide Davis Drive.

Mises à jour relatives au projet lié aux obligations vertes

Service régional express GO (SRE)

Vue d'ensemble

- En 2015, la province de l'Ontario a engagé des fonds de 13,5 milliards de dollars canadiens pour financer d'importantes améliorations au réseau ferroviaire par l'entremise du réseau GO, appelé projet de Service régional express (SRE). Metrolinx met actuellement en œuvre le SRE qui permettra d'offrir un service de train GO plus rapide et plus fréquent dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).
- En 2015, la ligne du SRE a été choisie à titre de projet écologique à recevoir des fonds provenant de la deuxième émission d'obligations vertes.
- Le SRE s'appuiera sur les travaux d'agrandissement déjà en cours et transformera le réseau de transport de la région en fournissant un service de meilleure qualité et plus fréquent.
- Pour mettre en œuvre le SRE, la réalisation de divers est nécessaire, à savoir la construction de voies, l'amélioration des systèmes de contrôle/signalisation des trains, les sauts-de-mouton, la révision de véhicules, la rénovation de quais couverts et la remise en état de gares. La plupart de ces travaux sont déjà en cours dans les collectivités de la RGTH.
- Cinq corridors GO seront améliorés pour offrir un service toutes les 15 minutes (ou moins) dans chaque direction tout au long de la journée. Les trains seront électrifiés, ce qui raccourcit jusqu'à 20 pour cent les temps de trajet. La mise en œuvre du SRE devrait ajouter 4 500 trajets de train par semaine, pour un total de 6 000 trajets hebdomadaires, et augmenter le nombre de passagers GO de 140 pour cent au cours des quinze prochaines années.
- L'électrification du réseau de trains GO dans les zones clés contribuera à une diminution importante de l'émission des gaz à effet de serre. L'agrandissement et l'électrification du réseau ferroviaire permettront d'offrir une solution de rechange aux trains à diesel actuels, beaucoup plus respectueuse de l'environnement.
- Le financement des obligations vertes pour ce projet s'élève à 200 millions de dollars canadiens. Depuis le 31 mars 2016, des fonds s'élevant à 53,5 millions de dollars canadiens ont été déployés.



État d'avancement du projet

- Le SRE est un programme d'infrastructure complexe et de nombreux éléments de projet clés sont actuellement en cours.
- Metrolinx s'occupe de onze évaluations environnementales relativement au SRE, qui sont terminées, en cours ou sur le point d'être lancées.
- La planification et les analyses pour l'ajout de voies et l'amélioration des gares le long des corridors de Milton, Stouffville et Lakeshore West sont en cours.
- La construction, l'agrandissement et la remise en état de diverses stations sont en cours le long des corridors de Richmond Hill, Lakeshore East, Kitchener et Barrie.
- Les travaux de remise en état de la voie et des quais de la gare Union continuent d'être un élément clé du projet de SRE, car ils permettront d'augmenter la capacité, d'améliorer le service à la clientèle et de préparer l'électrification du réseau GO.
- Des travaux de construction sont en cours à l'installation de remisage le long du corridor de Lakeshore West et de deux gares, dont l'une devrait être conforme à la certification LEED de niveau argent.
- Le projet de SRE devrait être achevé d'ici 2025.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- *Une réduction de 84 000 tonnes d'émissions équivalentes de CO₂ (projection sous examen), soit l'équivalent de 17 759 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation d'ici 2024.
- En 2014, le nombre de trajets de trains GO annuels s'élevait à environ 54 millions. Grâce à la mise en œuvre du service régional express GO (SRE) sur cinq corridors, le nombre de trajets annuels devrait grimper à 27 millions au cours des quinze prochaines années.
- Nouvelles installations et gares souhaitent obtenir la certification LEED de niveau or.
- Les trains électriques peuvent accélérer plus rapidement et rouler à des vitesses de pointe pendant plus longtemps, réduisant ainsi la durée de certains trajets jusqu'à 20 %.

*Source : Service régional express GO — Analyse de rentabilité initiale (2 015). Remarque : Les estimations font l'objet d'un examen. Une analyse plus approfondie est nécessaire pour mieux quantifier les avantages liés aux gaz à effet de serre dans le cadre de ce projet. Les réductions d'émissions indiquées démontrent uniquement les changements lorsqu'on passe des trains à diesel aux trains électriques. Le service régional express GO (SRE) prévoit réduire davantage les émissions en incitant les automobilistes à utiliser le train. Toutefois, un travail plus approfondi est requis pour quantifier les avantages possibles liés au changement, lesquels ne figurent pas dans l'estimation pour le moment.

Mises à jour relatives au projet lié aux obligations vertes

Service de transport en commun rapide par autobus (TCRA) vivaNext de York

Vue d'ensemble

- En partenariat avec la municipalité régionale de York, Metrolinx améliore le transport en commun rapide dans la région de York grâce au projet de TCRA vivaNext. La construction de voies réservées au centre de la chaussée, ou voies rapides, permettront aux autobus du service rapide d'éviter la congestion routière.
- Le programme du TCRA vivaNext représente un investissement de 1,4 milliard de dollars canadiens (dollars de 2008) de la part du gouvernement de l'Ontario visant à agrandir le réseau de transport en commun de la région de York. En 2015, vivaNex a été choisi comme projet écologique à recevoir des fonds provenant de la deuxième émission d'obligations vertes.
- Les travaux de construction prévus dans le projet de TCRA vivaNext dans la région de York sont en cours. Deux sections de voies rapides du TCRA, l'autoroute 7, direction Est et Davis Drive, sont en service. Les deux voies restantes, l'autoroute 7, direction Ouest et la rue Yonge, sont en cours de construction. Les travaux devraient être terminés d'ici 2020.
- Les nouvelles voies rapides s'étendent sur 34,7 km d'itinéraires spécialisés prévus (ligne TCRA). Elles permettront d'offrir un service plus fiable aux usagers, plus fréquent, tous les deux à cinq minutes durant les périodes de pointe, ainsi que des connexions au service de GO Transit, au transport en commun régional et aux futurs prolongements du réseau de métro.
- Le financement des obligations vertes pour ce projet s'élève à 100 millions de dollars canadiens. Depuis le 31 mars 2016, des fonds s'élevant à 108,8 millions de dollars canadiens ont été déployés.

État d'avancement du projet

- Les travaux de la voie rapide de l'autoroute 7 direction Est, ont terminés depuis l'automne 2015. Les travaux d'aménagement des rues sont presque terminés pour le tronçon Davis Drive et l'achèvement est prévu à l'automne 2016.
- Le projet de TCRA sur la rue Yonge est actuellement à l'étape de conception et de construction, et à mi-chemin de la phase de déménagement des services publics. En mai 2016, 100 pour cent des projets de conception relatifs à tous les segments de voies rapides ont été soumis et examinés. Des progrès ont également été réalisés en ce qui a trait à l'acquisition des propriétés adjacentes à la voie rapide et à la finition des travaux environnementaux nécessaires. La voie rapide de la rue Yonge devrait être mise en service d'ici la fin de 2018.

**Source : Analyse des avantages VIVA (2 008). Remarque : Les estimations font l'objet d'un examen. Une analyse plus approfondie est nécessaire pour mieux quantifier les avantages liés aux gaz à effet de serre dans le cadre de ce projet. Les chiffres indiqués démontrent des réductions d'émissions pouvant survenir lorsque les automobilistes utilisent la ligne de TCRA comme moyen de transport.*

État d'avancement du projet (suite)

- Les travaux de construction et de services publics progressent sur divers segments de la voie rapide de l'autoroute 7, direction Ouest. Les travaux de préparation ont commencé pour la construction des fondations de la station situées sur l'avenue Millway, ce qui coïncidera avec l'ouverture du prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina.
- Le projet de TCRA vivaNext devrait être achevé d'ici 2020.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- *Une réduction de 8 800 tonnes d'émissions équivalentes de CO₂ (projection faisant l'objet d'un examen), soit l'équivalent de 1 860 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation d'ici 2031.
- Les prochaines voies rapides du projet vivaNext permettront d'améliorer la connectivité des collectivités et l'accès aux services, l'éducation ainsi que les activités commerciales, en facilitant les déplacements dans la région de York et des environs.
- L'amélioration de l'accès au transport en commun et aux nouvelles options de mobilité, comme le projet de TCRA vivaNext, contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les contaminants atmosphériques (PCA), à gérer la congestion routière et à encourager un changement dans le mode de transport des usagers, du véhicule au transport en commun.
- Le projet vivaNext est un exemple de partenariat réussi entre Metrolinx et un gouvernement local. Le projet de TCRA a été choisi en raison de ses corridors par la région de York. En outre, après une étude attentive, il a été approuvé par Metrolinx qui s'est chargée d'évaluer le du projet pour obtenir un meilleur rendement coûts/bénéfices.
- Une fois terminées, les voies rapides permettront d'améliorer le flux de circulation existant en ajoutant des voies de virage à gauche qui n'existaient pas auparavant, de retirer les autobus des voies régulières et de remplacer les déplacements en automobile par le transport en commun.



Mises à jour relatives au projet lié aux obligations vertes

Projet d'expansion du campus Hazel McCallion au Collège Sheridan

Vue d'ensemble

- Le projet d'expansion du campus Hazel McCallion au Collège Sheridan est un investissement conjoint du gouvernement de l'Ontario et du Collège Sheridan. Il comporte d'importantes caractéristiques écologiques.
- Le projet permettra d'accueillir 3 200 étudiants à temps plein.
- Le nouvel établissement, couvrant une superficie de 220 000 pieds carrés en plein centre urbain de Mississauga, comprendra des salles de classe, des studios, des laboratoires et des espaces de production, ainsi qu'une galerie qui sera la vitrine de la créativité et de l'innovation des étudiants.
- Ce projet d'expansion fera du Collège Sheridan le premier établissement canadien d'études postsecondaires à être financé à partir du produit des obligations vertes.



État d'avancement du projet

- L'achèvement des travaux du projet d'expansion du campus Hazel McCallion a eu lieu en novembre 2016.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- *Une réduction de 33 tonnes d'émissions de CO₂, soit l'équivalent de sept véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation par année.
- Une consommation d'énergie réduite de 660 000 kWh par année.
- La conception et la construction des bâtiments seront conformes aux normes LEED de niveau argent.
- La consommation d'énergie annuelle maximale du bâtiment ne doit pas dépasser 100 kWh/m² (une exigence du Collège Sheridan)/an. Cette simple exigence a forcé les soumissionnaires à faire preuve d'innovation dans de nombreuses disciplines. Il s'agit de l'un des bâtiments universitaires les plus efficaces d'Amérique du Nord sur le plan énergétique.
-
- L'éclairage DEL et des commandes intelligentes sont utilisés partout dans l'établissement.
- Des poutres froides actives, des panneaux rayonnants et un chauffage sous dalles, sont utilisés pour refroidir/réchauffer grâce au filtrage de l'air extérieur.
- Des collecteurs thermiques solaires et un système de récupération de la chaleur perdue sont utilisés pour compenser le chauffage de l'eau au gaz naturel.
- La qualité supérieure de l'enveloppe du bâtiment limite les pertes thermiques et améliore le rendement solaire par les fenêtres.
- Les autres mesures d'éco-efficacité sont :
 - Le système d'eaux usées est utilisé pour toutes les exigences en matière d'eau non potable.
 - Les eaux de pluie sont recueillies dans une citerne souterraine et utilisées comme eau grise dans tout le bâtiment.
 - Zéro déchet : un système de poubelles de trois couleurs (innovation du Collège Sheridan) dans tout l'établissement.
 - Les matériaux sont choisis en fonction des critères LEED : approvisionnement, contenu recyclé et toxicité.
 - Le bâtiment est situé à 400 mètres à peine d'un important axe de transport public desservant toute la région.

Mises à jour relatives au projet sur les obligations vertes

Centre de soins de santé St. Joseph de Hamilton – West 5th –

Vue d'ensemble

- Le campus West 5th d'une superficie de 850 000 pieds carrés, offre des services spécialisés de santé mentale aux personnes souffrant de troubles mentaux graves ou de toxicomanie.
- Ce projet permettra d'augmenter le nombre de lits d'hospitalisation et de consultations externes en psychiatrie, d'imagerie diagnostique et de services médicaux, et l'agrandissement des installations réservées à la recherche et à l'enseignement.

État d'avancement du projet

- Le développement de cette friche industrielle comprend la construction de nouvelles installations pour appuyer les services et les programmes existants de santé mentale de longue durée, de santé mentale grave et de psychiatrie légale ainsi que l'expansion des services de psychiatrie légale, de psychiatrie gériatrique et de réadaptation en santé mentale;
- Ce projet permettra également d'augmenter le nombre de lits d'hospitalisation, allant de 214 à 305, ainsi que le nombre de services de soutien associés, de consultations externes en psychiatrie, d'imagerie diagnostique et de services médicaux, et l'agrandissement des installations réservées à la recherche et à l'enseignement.
- Le coût total du projet approuvé était de 1,09 milliard de dollars canadiens et la presque totalité du projet a été terminée en 2014-2015.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- Une réduction annuelle de 3 568 tonnes d'émissions de CO₂ équivalentes à 754 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation par année.
- Une consommation d'énergie réduite de 15 kWh par année.
- L'établissement a obtenu la certification de niveau or LEED.
- La consommation d'eau est réduite de 7,1 millions de litres par année, ce qui équivaut à alimenter en au 37 foyers ontariens pendant un an.
- Un système de gestion des eaux pluviales permet de réduire la pollution de l'eau. Un système de plomberie hautement efficace permet de réduire la consommation d'eau à l'intérieur de 20 %.
- Des arbres mûrs sont conservés sur certaines sections du Campus et 550 nouveaux arbres ont été plantés.
- Des matériaux à faible émission ont été utilisés pendant la construction pour veiller à une meilleure qualité de l'environnement intérieur.
- La toiture de PVC permet d'augmenter la chaleur du bâtiment naturellement grâce aux rayons solaires.
- Les matériaux de construction proviennent à 90 % de sites d'enfouissement et de produits recyclables.

Centre de soins de santé St. Joseph's – London et St. Thomas

Vue d'ensemble

- Le centre de soins psychiatriques spécialisés St. Joseph de London offre notamment les services suivants : psychiatrie pour adolescents, évaluation, troubles concomitants, psychiatrie gériatrique et traitement des psychoses.
- Le centre de soins psychiatriques médico-légaux St. Joseph de St. Thomas offre des services spécialisés aux patients hospitalisés et en consultations externes, notamment évaluation, traitement, intervention et soutien aux personnes qui souffrent de troubles mentaux et ont eu souvent affaire au système de justice pénale.

État d'avancement du projet

- Le projet comprend la reconversion d'une friche industrielle à Parkwood pour les soins psychiatriques de longue durée et à St. Thomas pour les soins psychiatriques légaux. La construction de ce projet de conception-construction-financement-entretien a commencé en 2010–2011.
- Le coût total du projet approuvé était de 1,09 milliard de dollars canadiens et la presque totalité du projet a été terminée en 2014-2015.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- Une réduction annuelle de 3 269 tonnes d'émissions de CO₂ équivalentes à 691 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation par année.
- Une consommation d'énergie réduite de 6,6 kWh par année.
- Les deux établissements ont obtenu la certification de niveau or LEED.
- La consommation d'eau est réduite de 8,7 millions de litres par année, ce qui équivaut à alimenter en au 45 foyers ontariens pendant un an.



Mises à jour relatives au projet lié aux obligations vertes

Centre de soins de santé mentale Waypoint

Vue d'ensemble

- Le centre de soins de santé mentale Waypoint de Penetanguishene a remplacé l'établissement d'Oak Ridge (160 lits) et le bâtiment Brébeuf (20 lits). Ce nouvel espace de traitement et de soins en hôpital, moderne et agrandi, accueillera des personnes qui souffrent de troubles mentaux et ont eu des démêlés avec la justice.
- Le nouveau bâtiment comporte des caractéristiques écologiques afin d'obtenir la certification de niveau or du système d'évaluation des bâtiments écologiques LEED®, conformément à l'engagement du gouvernement de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
- Le centre de soins de santé mentale Waypoint compte atteindre le niveau or en rendant l'environnement intérieur salubre, en réduisant ses émissions de gaz à effet de serre, et en utilisant efficacement ses ressources en énergie, en eau et autres.

État d'avancement du projet

- Le développement de cette nouvelle friche industrielle a été lancé en 2010–2011 dans le cadre d'un projet de conception-construction-financement-entretien.
- Le coût total du projet approuvé était de 623 milliards de dollars canadiens et la presque totalité du projet a été terminée en 2013-2015.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- Une réduction annuelle de 27 tonnes d'émissions de CO₂ équivalentes à 6 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation par année.
- Une consommation d'énergie réduite de 540 000 kWh par année.
- Le nouvel établissement a obtenu la certification de niveau or LEED.
- La consommation d'eau est réduite de 2,8 millions de litres par année, ce qui équivaut à alimenter en au 14 foyers ontariens pendant un an.

Centre de toxicomanie et de santé mentale

Vue d'ensemble

- Le projet du centre de toxicomanie et de santé mentale (CAMH) porte sur la rénovation du CAMH situé sur la rue Queen à Toronto.
- Les trois bâtiments compris dans la Phase 1B comportent des caractéristiques écologiques et durables, afin d'obtenir le niveau or du système de notation des bâtiments écologiques LEED®.

État d'avancement du projet

- La Phase 1B comprend trois nouveaux bâtiments. Le bâtiment B2 offre douze nouveaux lits pour accueillir des adolescents souffrant de troubles concomitants et offrir des programmes aux patients externes et des traitements de jour connexes, ainsi que des installations rénovées pour 48 lits en gériatrie comprenant des programmes; en outre, le bâtiment G1 comporte une station centrale, un garage de stationnement et une salle de sport.
- La construction de ce projet de conception-construction-financement-entretien a commencé en 2009–2010.
- Le coût total du projet approuvé était de 547 milliards de dollars canadiens et la presque totalité du projet a été terminée en 2012-2013.

Avantages pour l'environnement selon les estimations

- Une réduction annuelle de 1 000 tonnes d'émissions de CO₂ équivalentes à 220 véhicules à passagers que l'on retirerait de la circulation par année.
- Une consommation d'énergie réduite de 20 kWh par année.
- Les trois nouveaux établissements ont obtenu la certification de niveau or LEED.
- La consommation d'eau est réduite de 4,3 millions de litres par année, ce qui équivaut à alimenter en au 22 foyers ontariens pendant un an.
- Des places de stationnement souterrain pour les vélos et des installations de vestiaires et de douche ont été ajoutées pour promouvoir les déplacements à vélo.
- Des espaces verts, publics et exclusifs aux clients, ont été intégrés au site et de grands arbres ont été plantés partout sur le site.



Bulletin sur les obligations vertes 2016

L'Office ontarien de financement est un organisme de la province de l'Ontario chargé des activités provinciales d'emprunt et de gestion de la dette.

Pour nous joindre

Relations avec les investisseurs
Office ontarien de financement
1, rue Dundas Ouest, bureau 1400
Toronto (Ontario) M7A 1Y7
Canada

Téléphone 416 325-1661
télécopieur 416 204-6694
www.ofina.on.ca
investor@ofina.on.ca

Visitez www.ofina.on.ca et inscrivez-vous au service des abonnements courriel pour recevoir les dernières mises à jour de la province de l'Ontario :

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| — Titres d'emprunt | — Programme d'emprunt |
| — Fiche de renseignements | — Présentations RI |
| — Coin du directeur général | — Autres activités |

Bulletin sur les obligations vertes préparée par l'Office ontarien de financement. 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 du bulletin 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 le rendement de l'économie de l'Ontario diffère grandement des prévisions et des perspectives économiques énoncées expressément ou implicitement dans ces déclarations. La province de l'Ontario 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, **RIEN NE GARANTIT QUE LE PRÉSENT DOCUMENT OU LES RENSEIGNEMENTS QU'IL CONTIENT SONT EXACTS OU COMPLETS.**