

**Débentures vertes de la Ville d'Ottawa**  
**Rapport d'information 2021 de la trésorière**

## **Débentures vertes de la Ville d'Ottawa**

### **Caractéristiques principales**

Les débentures vertes de la Ville d'Ottawa ont les mêmes caractéristiques que des obligations classiques et elles ont un rang égal à celui des autres obligations de la Ville eu égard au paiement sur le capital et aux intérêts.

### **Projets admissibles**

La Ville d'Ottawa s'est donné un cadre formel en vertu duquel elle émet ses obligations vertes. Le cadre des débentures vertes d'Ottawa précise huit catégories auxquelles peuvent être affectées les recettes provenant d'obligations vertes :

- Il est trop tôt pour le dire; le personnel de la Ville n'a pas encore eu le temps d'établir tous les détails du fonctionnement du système. Énergies renouvelables
- Efficacité énergétique
- Prévention et contrôle de la pollution
- Transport propre
- Gestion durable de l'eau
- Gestion durable des ressources naturelles
- Adaptation aux changements climatiques et résilience
- Bâtiments verts

Le produit net provenant de l'émission d'obligations vertes en vertu du cadre sera utilisé pour le financement, en tout ou en partie, de projets d'immobilisations qui soutiennent la viabilité environnementale dans la ville. Les objectifs propres à ces projets seront d'atténuer les effets des changements climatiques et de s'y adapter, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de promouvoir la transition vers une économie faible en carbone.

### **Garanties**

La Ville a retenu les services de Sustainalytics, une firme indépendante d'évaluation en matière de développement durable, afin d'obtenir un deuxième avis sur son cadre de débentures vertes et ses caractéristiques environnementales par rapport aux principes d'émission obligataire verte.

### **Conformité aux principes d'émission obligataire verte**

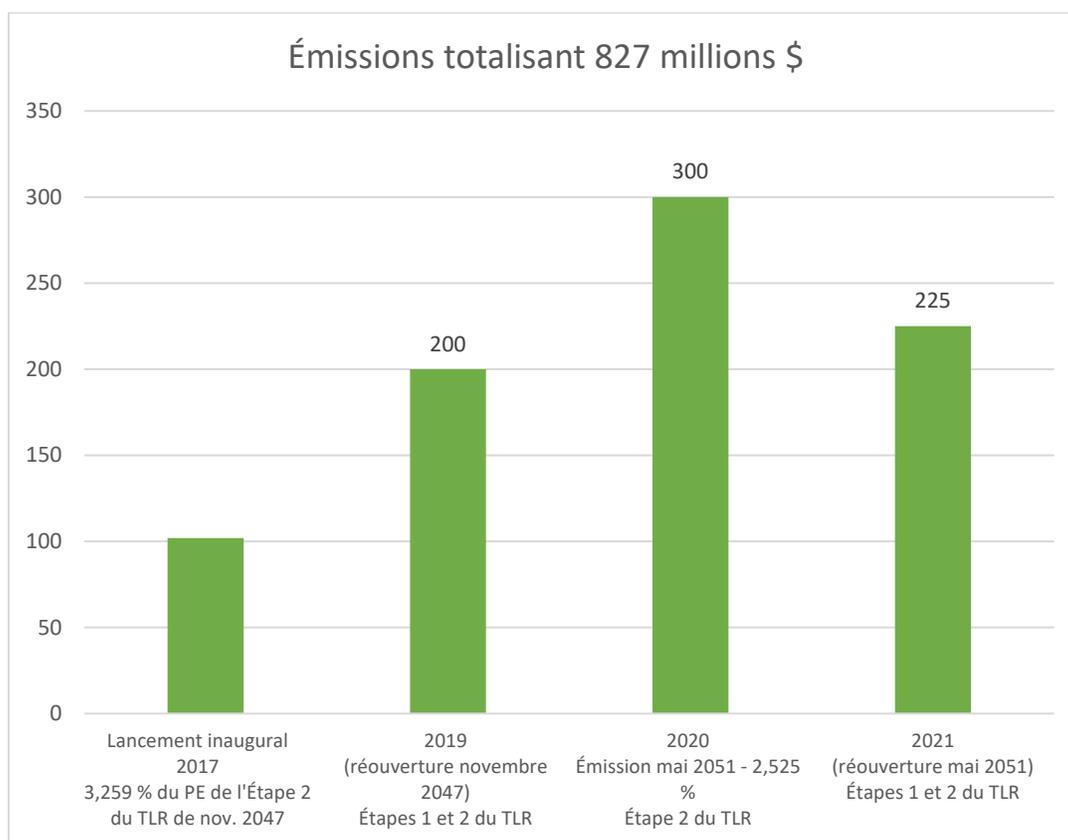
Sustainalytics est d'avis que le cadre des débentures vertes de la Ville d'Ottawa est conforme aux quatre piliers des principes d'émission obligataire verte de 2017 qui portent sur l'utilisation du produit des obligations, la procédure d'évaluation et de sélection des projets, la gestion du produit et les rapports. En fonction des considérations

susmentionnées, Sustainalytics est d'avis que le cadre des débentures vertes de la Ville d'Ottawa est robuste et crédible.

## Émission des débentures vertes de la Ville d'Ottawa

Le lancement inaugural des débentures vertes de la Ville d'Ottawa en novembre 2017 marquait la première émission obligataire municipale verte sur le marché canadien. À ce jour, Ottawa a émis quatre débentures vertes. Toutes les obligations vertes ont été offertes par l'intermédiaire du syndicat financier d'Ottawa à des fins de placement auprès d'investisseurs institutionnels canadiens et étrangers. Les Débentures vertes de mai 2051 d'Ottawa font partie de l'indice des obligations vertes de Bloomberg MSCI.

Suivant l'émission d'obligations vertes d'une valeur de 827 millions de dollars canadiens, Ottawa occupe présentement le premier rang des villes canadiennes émettrices de débentures vertes et le troisième rang à l'échelle des administrations gouvernementales.



Émission totale – 827 millions de dollars

2017 Lancement inaugural – novembre 2047 –3,259 %

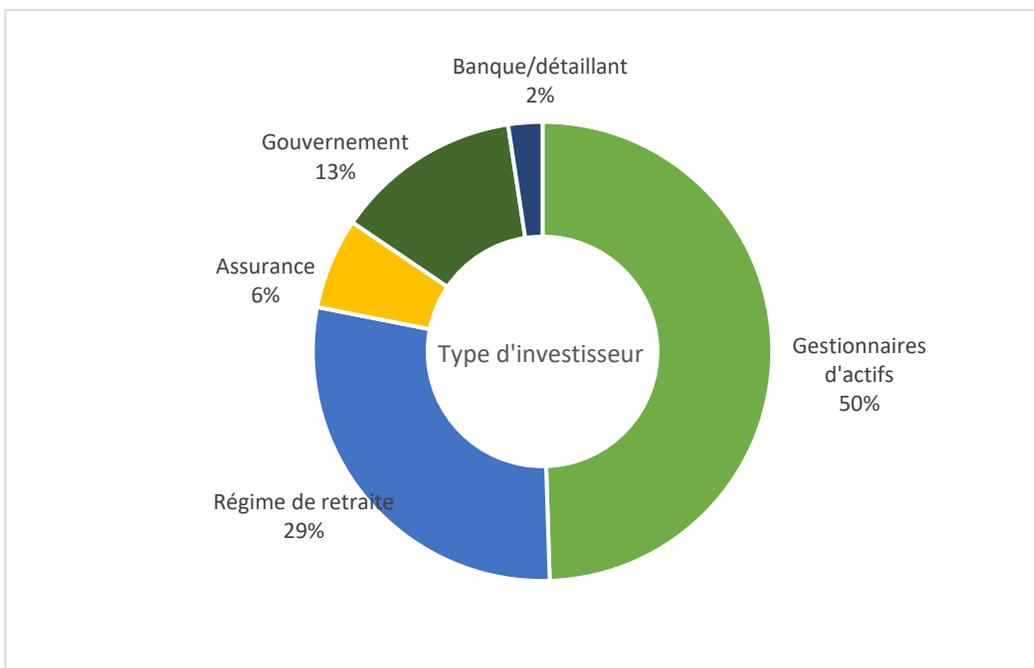
2019 (réouverture novembre 2047) – Étape 1 et 2 du TLR

2020 Émission mai 2051 – 2,525 % - Étape 2 du TLR

2021 (réouverture mai 2051) – Étape 1 et 2 du TLR

## Répartition des investisseurs

Placements bien diversifiés, comportant des gestionnaires d'actifs, des fonds de retraite, des caisses d'assurance et des organismes gouvernementaux.

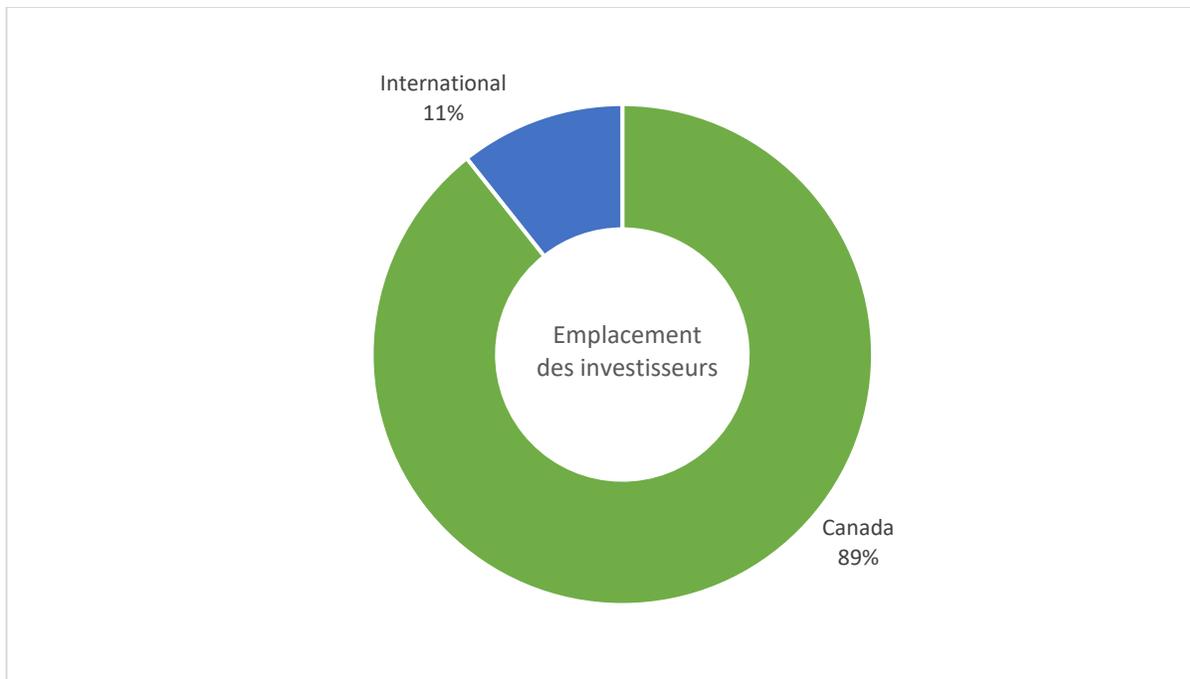


### Catégorie d'investisseur

Secteur bancaire/détaillant  
Fonds de retraite  
Caisses d'assurance  
Gestionnaires d'actifs  
Organismes gouvernementaux

## Situation géographique des investisseurs

La demande pour les débetures vertes d'Ottawa est surtout concentrée au Canada, en moyenne 89 % des obligations y sont placées. Toutefois, l'intérêt de la part de comptes internationaux grandit et 11 % des obligations émises en 2021 ont été placées à l'étranger.

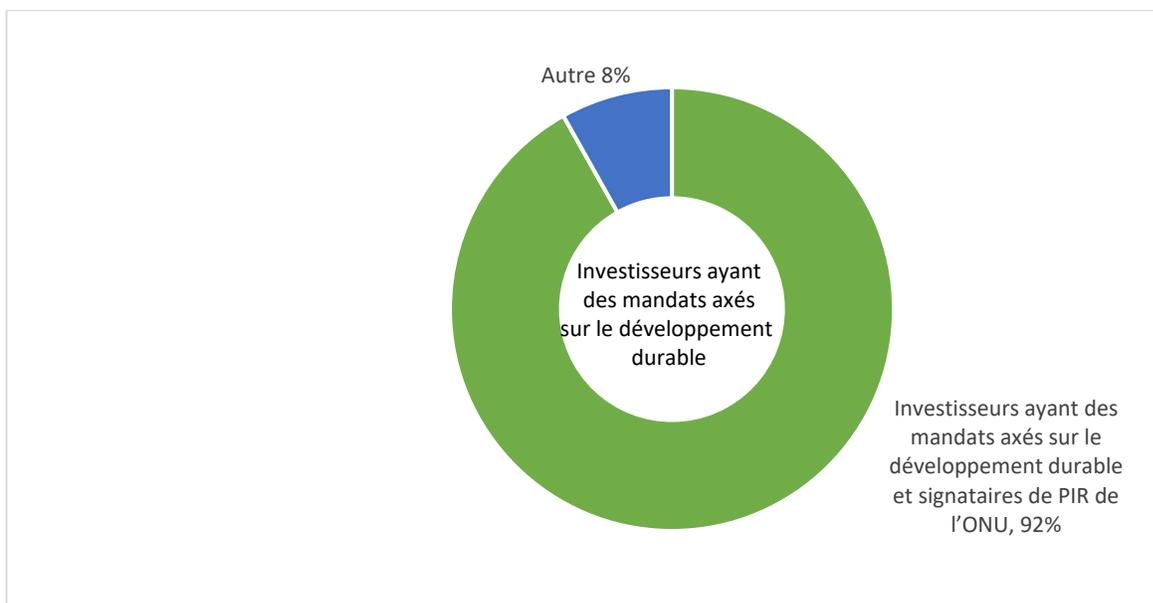


Situation géographique des investisseurs

International                  Canada

**Intérêt marqué d'investisseurs aux mandats axés sur le développement durable**

Les investisseurs qui se sont montrés favorables aux obligations ESG et aux pratiques et mandats d'investissement verts représentaient 92 % de l'ensemble des ventes.



Investisseurs aux mandats axés sur le développement durable Autres 8 % Investisseurs ayant des mandats axés sur le développement durable et signataires de PIR de l'ONU 92 %
---

## Utilisation et gestion du produit

Les produits nets (recettes) de toutes les obligations vertes de la Ville ont été affectés aux projets suivants, conformément au cadre de débentures vertes de la Ville d'Ottawa et aux règlements municipaux correspondants.

Règlement no	Projet de transports propres	Produits provenant des débentures vertes	Fonds versés	Solde
<a href="#">2017-355</a>	908650 - Étape 2 du TLR - PE avec RTG	<u>102 000 000</u>	<u>102 000 000</u>	-
		<b>102 000 000</b>	<b>102 000 000</b>	-
<a href="#">2019-272</a>	907926 - Étape 2 du TLR 905176 - Étape 1 du TLR Ligne de la Confédération	153 300 000	153 300 000	-
		<u>46 700 000</u>	<u>46 700 000</u>	-
		<b>200 000 000</b>	<b>200 000 000</b>	-
<a href="#">2020-110</a>	907926 - Étape 2 du TLR	<u>300 000 000</u>	<u>300 000 000</u>	-
		<b>300 000 000</b>	<b>300 000 000</b>	-
2021-359	905176 - Étape 1 du TLR Ligne de la Confédération	8 812 200	*	*
	907926 - Étape 2 du TLR	<u>216 187 800</u>	<u>*</u>	*
		<b>225 000 000</b>	*	*

\*Des détails seront fournis dans le cadre des rapports financiers de fin d'exercice

Les produits ont été utilisés dans le but de financer les projets inscrits au tableau. Au 31 décembre 2021, tous (100 %) les produits ont été déboursés et le solde inutilisé restant des trois premières émissions s'établit à zéro (0) dollar. Un rapport sur le solde inutilisé de l'émission obligataire de 2021 en vertu du règlement 2021-359 sera présenté dans des mises à jour subséquentes.

## **Le point sur les projets financés par les débetures vertes**

### **Survol du projet**

Le projet de l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération du TLR a fourni des liaisons plus facilement accessibles au centre-ville. L'Étape 2 du TLR s'appuiera sur les investissements de la Ville dans la Ligne de la Confédération en prolongeant la ligne de 30 km de sorte que 70 % des résidents se trouveront dans un rayon de 5 km d'une station du TLR et que les collectivités de l'est, de l'ouest et du sud seront reliées entre elles. Le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé en mars 2019 le projet de l'Étape 2 du TLR. Le prolongement du TLR s'inscrit non seulement dans le Plan officiel d'aménagement intégré du territoire de la Ville et dans son Plan directeur des transports, mais il est également conforme aux engagements des gouvernements fédéral et provincial eu égard au développement du transport en commun.

### **Estimation des avantages environnementaux**

L'analyse de rentabilisation de ce projet a fait ressortir les avantages suivants :

- Augmentation de l'achalandage : on s'attend à ce qu'avec l'Étape 1 du TLR l'achalandage sur le réseau augmente pour atteindre 164 millions de trajets par année. L'Étape 2 du TLR devrait ajouter 10 millions de déplacements de plus par année d'ici 2031.
- Diminution de la congestion : une majorité des autobus sera enlevée des rues du centre-ville; une réduction d'environ le sixième des kilomètres parcourus en véhicule d'ici 2031.
- Amélioration de la mobilité : moins de temps consacré aux déplacements et trajets améliorés jusqu'au centre-ville depuis les secteurs en périphérie de la ville.
- Économies liées à la circulation automobile : en essence et entretien.
- Santé publique : bienfaits associés à la réduction des émissions nocives pour la santé étant donné le remplacement des autobus au diesel par des trains électriques; réduction de la contribution aux changements climatiques; réduction du nombre de collisions; autres modes de transport pour les personnes qui dépendent du transport en commun pour recevoir des soins de santé.

- Utilisation des terrains : forme urbaine plus compacte; regroupement et accessibilité accrus.
- Développement économique : plus d'emplois; contributions au PIB et aux recettes fiscales.
- Bienfaits environnementaux : le passage des autobus au diesel au train électrique aura pour effet de réduire les gaz à effet de serre (GES) et les principaux contaminants atmosphériques (PCA), qui ont une incidence directe sur la viabilité en général de la croissance urbaine et sur la santé des résidents.
  - On estime que l'Étape 1 du TLR - Ligne de la Confédération permettra de réduire de 94 000 tonnes les émissions de GES et de 4 600 tonnes les PCA d'ici 2031;
  - Quant à l'Étape 2 du TL, elle réduira les émissions de GES de plus de 110 000 tonnes et les PCA de plus de 3 000 tonnes d'ici 2048.

### **Mise à jour sur l'état d'avancement du projet**

Le Programme de construction du train léger de la Ville d'Ottawa continue de surveiller de près la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne à la fois l'entretien et l'exploitation de l'Étape 1 du TLR et la réalisation de l'Étape 2 du projet. Les différentes équipes chargées de l'entretien, de la conception et de la construction du train léger à Ottawa respectent toutes les consignes de Santé publique Ottawa et du gouvernement de l'Ontario. La construction se poursuit dans tous les secteurs géographiques où se déroulent des projets, et le personnel municipal travaille en étroite collaboration avec les entrepreneurs pour déterminer si le contexte environnemental actuel aura des effets à long terme sur ces projets.

La Ligne de la Confédération de l'O-Train (Étape 1) est entrée en service en septembre 2019, offrant un service ferroviaire à haute fréquence entre les stations Tunney's Pasture et Blair et pour traverser le centre-ville.

Le personnel de la Ville recueille de l'information sur le rendement auprès de différents secteurs d'activité. Toutefois, les données actuelles sont influencées par les habitudes de déplacement en raison de la COVID-19 et il est difficile de les comparer aux données d'avant la mise en service du réseau de TLR. L'achalandage du transport en commun a chuté en avril 2020 de 14 % par rapport aux seuils d'avril 2019 (avant la COVID). L'achalandage reprend graduellement, ayant atteint 41 % de ses volumes habituels à la fin d'octobre 2021. Le personnel de la Ville surveille continuellement l'achalandage suivant l'évolution des restrictions sanitaires et des recommandations de santé publique et considérant qu'un nombre croissant d'usagers retournent sur leurs lieux de travail et sur les campus et empruntent à nouveau le réseau de transport en commun.

L'Étape 2 du TLR - les activités de construction de l'Étape 2 ont commencé en 2019 et elles sont déjà bien avancées. L'Étape 2 permettra d'étendre le réseau actuel plus au sud, à l'est et à l'ouest et quelque 44 km de voie ferrée et 24 nouvelles stations seront ajoutés d'ici 2025. Le prolongement vers le sud de la Ligne Trillium et les prolongements vers l'est et

l'ouest de la Ligne de la Confédération ont progressé considérablement en 2021. Diverses activités de construction sont achevées ou en cours, notamment la reconfiguration des autoroutes, des bretelles d'échangeurs et des intersections; les déviations routières; le déplacement de services publics; la construction de nouveaux ponts; les travaux de drainage; la construction de nouvelles stations; la construction de nouveaux terrains de stationnement aux emplacements de parcs-o-bus. Rideau Transit Group fournit 38 véhicules légers sur rail Citadis Spirit d'Alstom supplémentaires pour assurer que l'Étape 2 de la Ligne de la Confédération prolongée offre un service uniforme. L'équipe du Programme de construction du train surveille la production de ces nouvelles voitures en veillant à ce que toutes les améliorations et mises à niveau du matériel et des logiciels découlant de l'expérience acquise au cours de l'Étape 1 s'appliquent aux nouvelles voitures. En outre, l'équipe de TransitNext fournira sept véhicules Stadler FLIRT conçus et fabriqués en Suisse qui seront utilisés sur la Ligne 2 de l'O-Train. Le personnel surveille, en collaboration avec le Groupe de transport Rideau (GTR), les répercussions possibles de la COVID-19 sur l'usine d'Alstom à Brampton en Ontario, et de concert avec TransitNEXT, il surveille les effets possibles sur l'usine de Stadler à Bussnang en Suisse.

## **Projets d'émissions de débentures vertes**

La Ville d'Ottawa réitère son engagement à l'égard du marché des obligations vertes. Sous réserve des conditions du marché, Ottawa prévoit continuer d'émettre des débentures vertes chaque année. La Ville prévoit émettre pour 100 millions de dollars de débentures vertes en 2022 et pour approximativement 150 millions de dollars chaque année de 2023 à 2026.

Elle entend aussi actualiser son cadre de débentures vertes dans un avenir rapproché. En vertu de cette mise à jour, le cadre des débentures vertes sera étendu à un cadre de débentures axées sur le développement durable afin d'élargir la portée de l'offre potentielle d'obligations dans l'avenir.

## **Pour nous joindre**

Direction générale des services des finances  
100, croissant Constellation, 4<sup>e</sup> étage Ouest  
Ottawa (Ontario) K2G 6J8  
Tél. : 613-580-2424

- Mark Martin, gestionnaire, Trésorerie, poste 21 307
- Vera Torkot, agente principale de placement, poste 28400
- Dan Bates, agent principal de placement, poste 21310