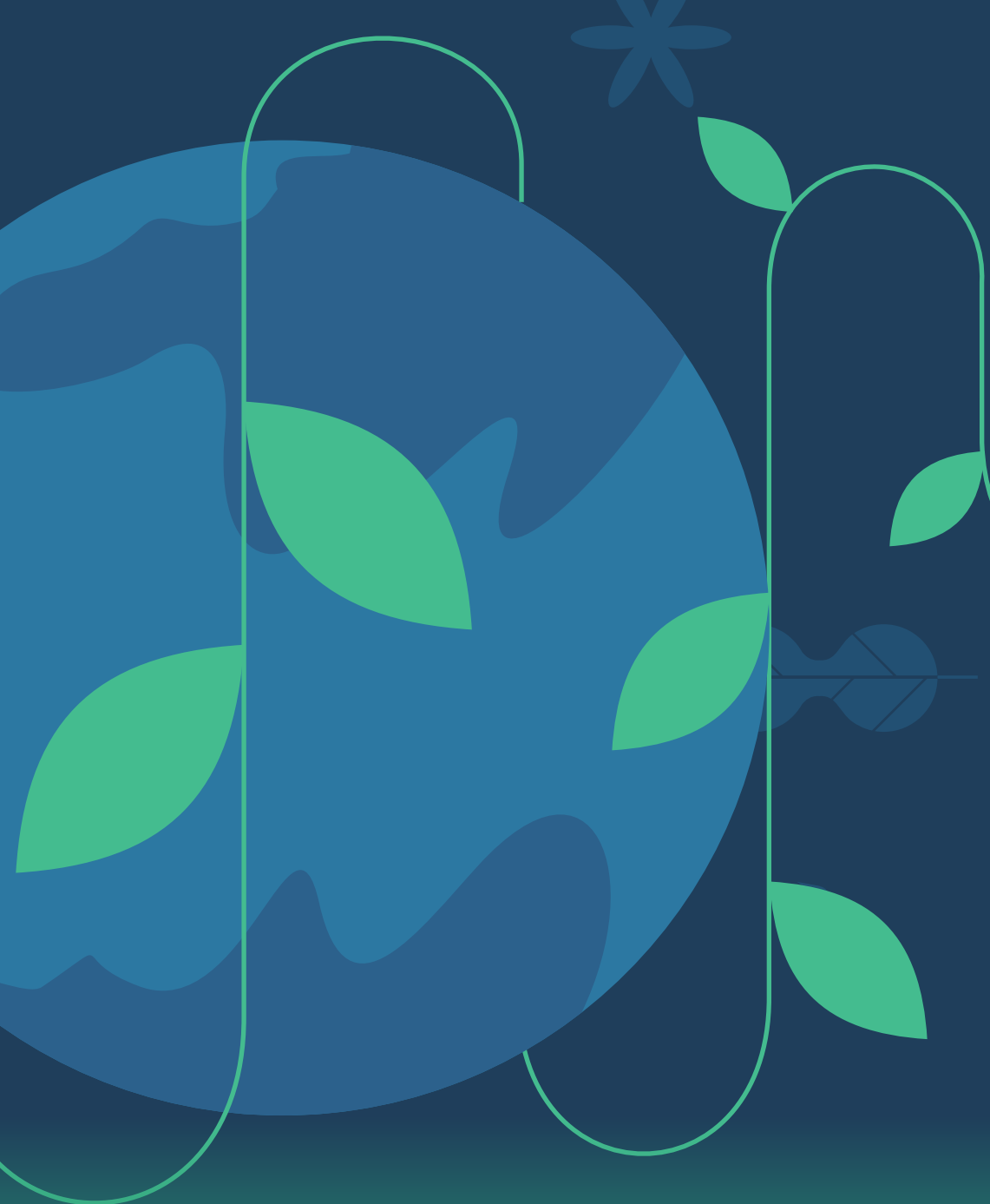




Bulletin sur les obligations vertes

Province de Québec
Novembre 2025

Programme d'obligations vertes du Québec	2
Émissions d'obligations vertes du Québec	3
Utilisation et allocation des produits des obligations vertes du Québec	5
Projets financés – Mise à jour	8
Estimation des bénéfices pour l'environnement	10

Programme d'obligations vertes du Québec

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

Membre du groupe souscrivant aux GBP depuis octobre 2018, Québec s'est engagé à publier annuellement un bulletin d'information à l'intention des investisseurs.

Afin de démontrer son engagement pour la protection de l'environnement et le développement du marché des obligations vertes, Québec a mis en place, en février 2017, un programme d'obligations vertes, dont le cadre de référence a été mis à jour en juillet 2022.

- Au 31 mars 2025, le gouvernement du Québec avait lancé neuf émissions d'obligations vertes. Il s'est engagé à être un émetteur régulier sur ce marché.
- 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/ministere/financement/obligations_vertes/.



Contre-expertise sur le cadre de référence des obligations vertes du Québec

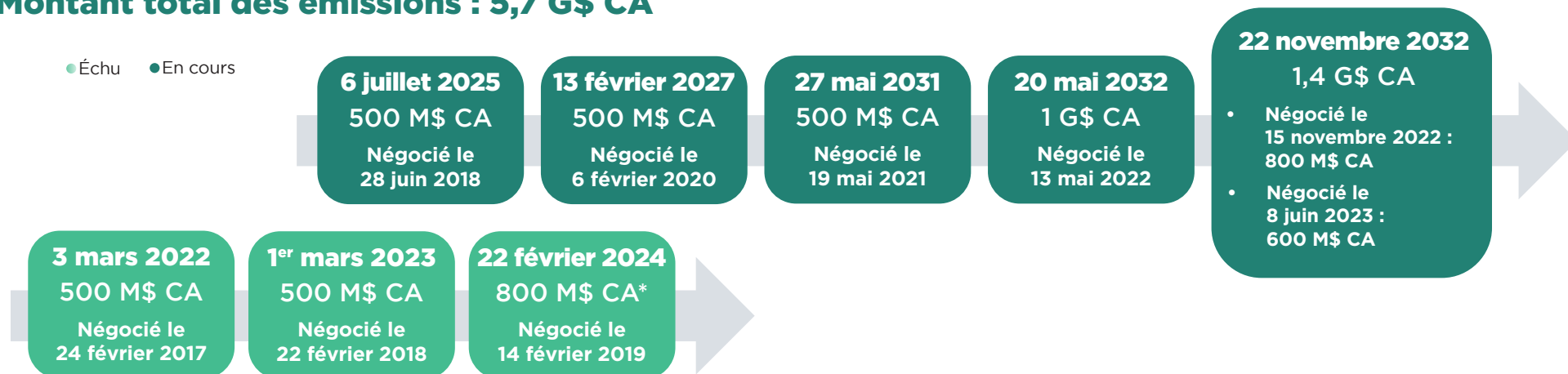
- L'organisme Shades of Green (faisant anciennement partie de CICERO¹) a émis une opinion indépendante sur le cadre de référence du programme d'obligations vertes du Québec.
- Le cadre de référence des obligations vertes du Québec a obtenu la plus haute cote possible, soit vert foncé (*dark green*).
- La plus récente version de la contre-expertise est disponible sur le site Web du Ministère. Consultez le document de Shades of Green au www.finances.gouv.qc.ca/documents/Autres/fr/AUTFR_ContraExpertiseCICERO_OV.pdf.

¹ Le 1^{er} décembre 2022, S&P Global a acquis Shades of Green auprès de CICERO.

Émissions d'obligations vertes du Québec

9 émissions

Montant total des émissions : 5,7 G\$ CA



Note : Au 31 mars 2025.

* Prix de l'obligation verte de l'année 2020 dans la catégorie « Localité ou municipalité » décerné par [Environmental Finance](#).

Format : GLOBAL (cinq premières émissions)
et **MTN CAN** (quatre dernières émissions et celles à venir)

Bourse

Luxembourg Green Exchange (LGX) – Euro MTF Market

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

Catégories de projets financés à ce jour :

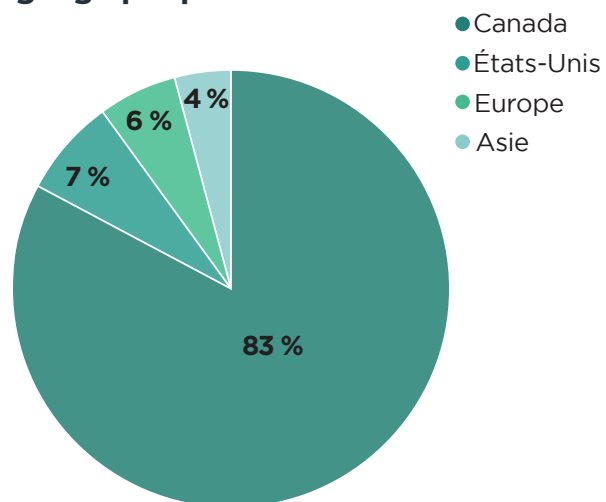
Moyens de transport propres et bâtiments verts (projet LEED Or)

Alignement avec les objectifs de développement durable des Nations Unies

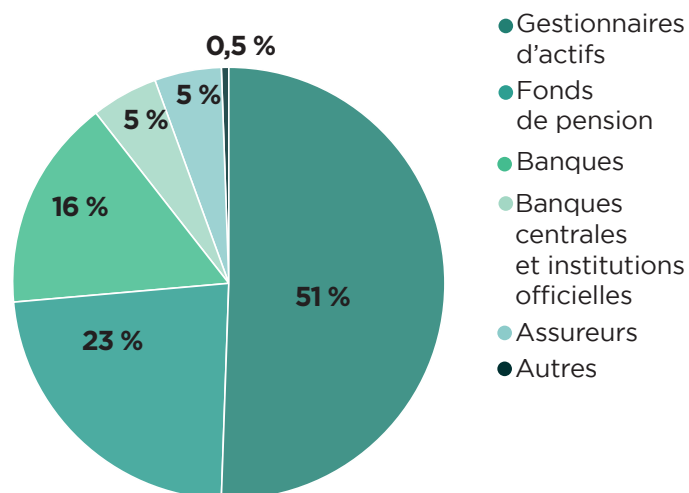


Statistiques globales des neuf émissions d'obligations vertes du Québec

Distribution par région géographique



Distribution par type d'investisseurs



- Gestionnaires d'actifs
- Fonds de pension
- Banques
- Banques centrales et institutions officielles
- Assureurs
- Autres

Investisseurs ayant des mandats verts ou étant signataires des UN PRI



Note : Le sigle UN PRI désigne les Principes pour l'investissement responsable des Nations Unies (*United Nations Principles for Responsible Investment*).

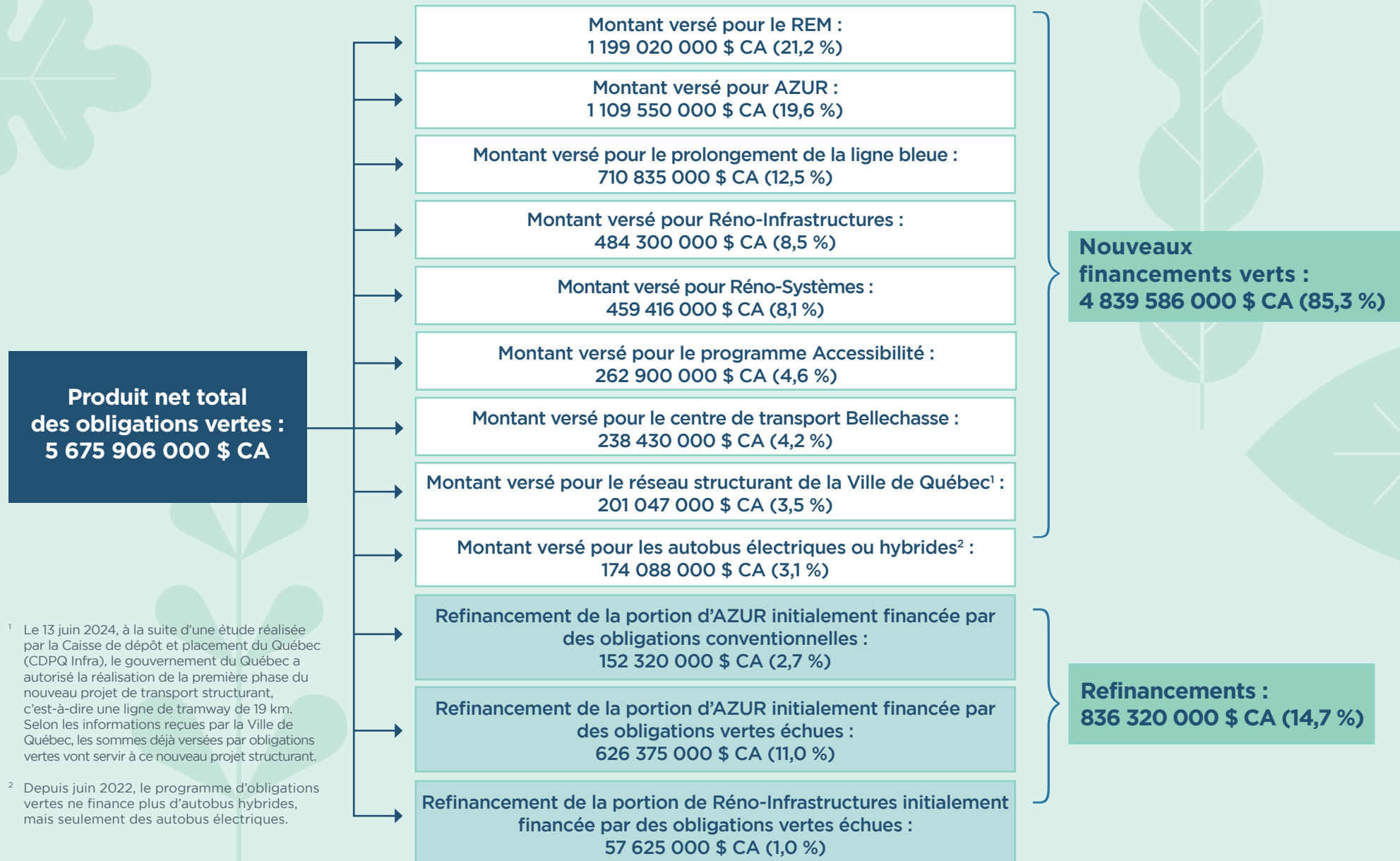
Utilisation et allocation des produits des obligations vertes du Québec

Tableau de l'utilisation des produits au 31 mars 2025

Solde au 31 mars 2024		30 661 000 \$ CA
Solde de la neuvième émission d'obligations vertes (30 661 000 \$ CA)		
Produits utilisés pour le projet Réno-Systèmes	(30 661 000) \$ CA	
Solde au 31 mars 2025		0 \$ CA



Répartition de l'utilisation des produits par projet au 31 mars 2025



Allocation des produits des obligations vertes par projet au 31 mars 2025

(en millions de dollars, sauf indication contraire)

Nom du projet		Coût total autorisé	Participation du Québec	Financé par les obligations vertes	% du coût total du projet	Refinancement ⁽¹⁾	Total
Moyens de transport propres	Réseau express métropolitain (REM)	6 900,00	1 280,00	1 199,02	17,4 %	—	1 199,02
	AZUR	2 583,90	1 779,90	1 109,55	42,9 %	778,70	1 888,25
	Prolongement de la ligne bleue	7 533,90	4 905,70	710,84	9,4 %	—	710,84
	Réno-Infrastructures	1 456,00	1 055,30	484,30	33,3 %	57,63	541,93
	Réno-Systèmes	2 471,80	1 683,10	459,42	18,6 %	—	459,42
	Programme Accessibilité	685,30	472,50	262,90	38,4 %	—	262,90
	Réseau structurant de la Ville de Québec ⁽²⁾	3 965,00	2 197,50	201,05	5,1 %	—	201,05
	Achat d'autobus électriques ou hybrides ⁽³⁾	2 048,70	1 029,50	174,09	8,5 %	—	174,09
	Électrification des centres de transport	1 341,90	973,00	—	0,0 %	—	—
	Sous-total - Moyens de transport propres						5 437,48
Bâtiments verts	Centre de transport Bellechasse	584,40	444,40	238,43	40,8 %	—	238,43
	Centre de transport - Est de Montréal	315,40	270,50	—	0,0 %	—	—
	Sous-total - Bâtiments verts						238,43
Total		29 886,30	16 091,40	4 839,59		836,32	5 675,91

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des chiffres, qui ont été arrondis.

- (1) Le Québec peut refinancer les emprunts non amortis de projets existants. Par exemple, un projet d'une durée d'amortissement de 15 ans financé par une émission d'obligations vertes d'une échéance de 5 ans pourra faire l'objet d'un refinancement par obligations vertes. Inversement, un projet ayant un amortissement de 5 ans financé par une émission d'obligations vertes d'une échéance de 5 ans ne pourra pas être considéré pour un refinancement. En conséquence, les obligations vertes échues ne seront pas refinancées sans que le refinancement d'un projet y soit associé.
- (2) Le 13 juin 2024, à la suite d'une étude réalisée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), le gouvernement du Québec a autorisé la réalisation de la première phase du nouveau projet de transport structurant, c'est-à-dire une ligne de tramway de 19 km. Selon les informations reçues par la Ville de Québec, les sommes déjà versées par obligations vertes vont servir à ce nouveau projet structurant.
- (3) Depuis juin 2022, le programme d'obligations vertes ne finance plus d'autobus hybrides, mais seulement des autobus électriques.



Projets financés

Mise à jour

- Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures

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, tandis que le programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures reliées au réseau du métro. Ces deux programmes permettent l'optimisation des investissements en utilisant ceux-ci comme levier pour améliorer la qualité et la sécurité du service ainsi que la performance financière et opérationnelle du réseau du métro de Montréal.

Ces deux projets étant essentiels au maintien de l'offre de service aux usagers du métro, ils sont étroitement liés au projet d'acquisition des voitures de métro AZUR, financé en partie à partir des émissions d'obligations vertes du Québec.

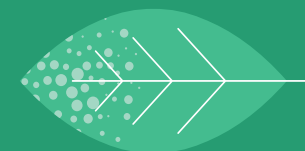
Bénéfices

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 et visuel) et de la surveillance du réseau
- Amélioration du temps d'intervention dans les cas de pannes et réduction de leur occurrence
- Amélioration de l'accessibilité universelle
- Mise aux normes des systèmes et des équipements

Réno-Infrastructures

- Maintien de la fiabilité et de la résilience des infrastructures
- Maintien de la disponibilité et de la sécurité du réseau du métro
- Mise aux normes des infrastructures





Estimation des bénéfices pour l'environnement

- Société de transport de Montréal

Société de transport de Montréal (STM)

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Selon une étude réalisée en 2016, pour chaque tonne de gaz à effet de serre (GES) émise par la STM, 20 tonnes étaient évitées. 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 mobilité durable.

Émissions totales de GES

Avancement vers la carboneutralité des opérations

Les émissions totales de GES ont diminué de 0,7 % par rapport à 2023, pour atteindre 135 743 t éq. CO₂. Ces résultats s'expliquent principalement par :

- la diminution de 11,4 % de la consommation de gaz destinée au chauffage des bâtiments de surface. Ce résultat a été influencé par un hiver plus clément et par une amélioration de la performance au centre de transport Stinson, mais aussi par une hausse de la consommation au centre de transport Legendre, notamment due à la mise en marche des chaudières à vapeur installées dans son agrandissement;
- l'augmentation de 1,6 % des émissions de GES des autobus liées à la consommation de carburant, notamment en raison de l'augmentation de 2,4 % du kilométrage parcouru par les autobus et en raison de la hausse de la proportion de l'offre de service par des autobus électriques ou hybrides;
- l'augmentation de 8,3 % des émissions de GES des taxis du transport adapté en raison d'une hausse de 11,2 % du kilométrage parcouru.

Émissions totales de GES par type d'émissions

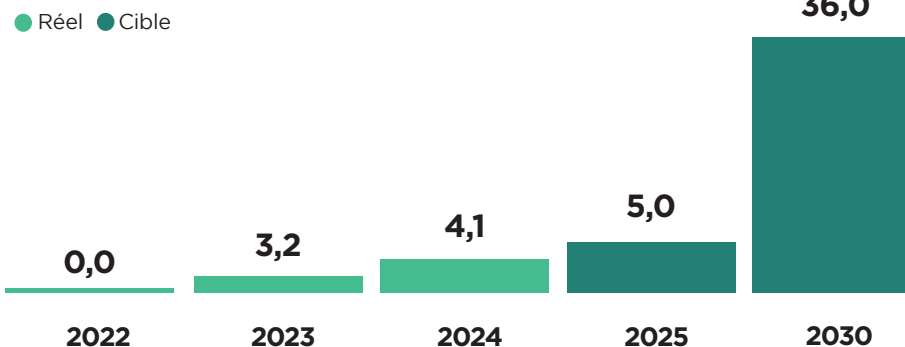
(en t éq. CO₂, sauf indication contraire)

	Année de référence 2015	2022	2023	2024	Écart 2023-2024
Niveau 1 : Émissions directes	160 631	137 010	132 668	131 412	-0,9 %
Niveau 2 : Émissions - Électricité	402	234	232	235	1,0 %
Niveau 3 : Émissions indirectes - Transport adapté en taxi	3 804	3 038	3 783	4 096	8,3 %
Émissions totales	164 837	140 282	136 683	135 743	-0,7 %



Le taux d'avancement vers la carboneutralité des opérations* d'ici 2040 a atteint 4,1 %. Ce taux désigne la réduction par rapport aux émissions de 2022.

Taux d'avancement vers la carboneutralité des opérations* (en pourcentage)



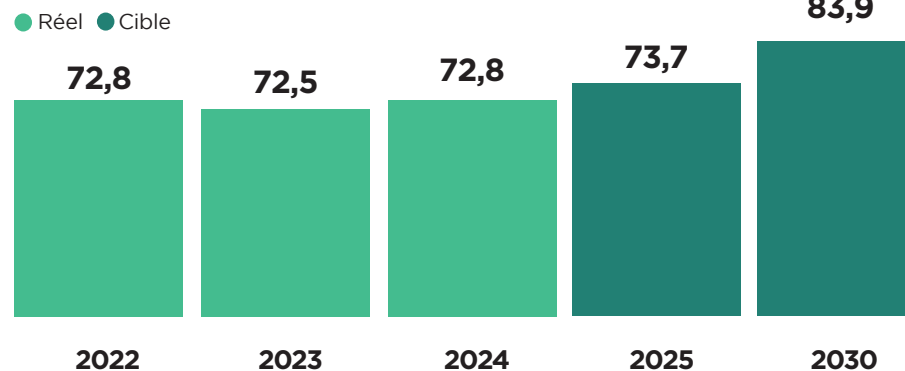
* Selon les standards du GHG Protocol, les émissions des opérations incluent seulement les émissions de GES de niveaux 1 et 2.

Niveau 1 : émissions directes des bâtiments et véhicules de la STM.

Niveau 2 : émissions liées à la production de l'électricité consommée par la STM.

La proportion de l'offre de service globale en mode électrique est restée stable depuis 2022 à 72,8 %.

Proportion de l'offre de service globale en mode électrique (en places-kilomètre)



Réduction des émissions de GES des autobus

En vue d'un appel d'offres à lancer en 2025, des travaux pour redéfinir les critères de sélection des carburants renouvelables en lien avec les objectifs de carboneutralité de la STM ont été menés.

Au cours de l'année, la STM a soumis les modèles présérie des autobus 100 % électriques à plusieurs tests, portant notamment sur l'optimisation du chauffage en mode électrique ou diesel en considérant l'impact sur l'autonomie et la durée de vie de la batterie, ainsi que sur la puissance et le temps de recharge optimaux.

Une reprogrammation du logiciel de contrôle de la transmission de certains autobus devrait permettre de réduire la consommation de carburant de 4 % à 6 %, soit une réduction estimée à 6 600 tonnes de GES jusqu'à la fin de vie des autobus.



Électrification des véhicules de services et des locotracteurs

Le taux d'électrification du parc de véhicules de services a atteint 37,8 % :

- Il est de 25 % pour les véhicules routiers légers. Au cours de l'année 2024, 18 véhicules légers entièrement électriques ont été intégrés au parc dans le cadre du renouvellement des véhicules en fin de vie utile.
- Il atteint 81 % pour les véhicules de services non routiers.

La mise en service des locotracteurs électriques pour remplacer les modèles au diesel s'est poursuivie, portant la proportion des véhicules électriques de travaux en tunnel de 20,5 % en 2023 à 32,6 % en 2024.

	2022	2023	2024
GES totaux des autobus (t éq. CO₂)	105 743	103 797	105 475
Taux d'électrification du parc de véhicules de services	nd	nd	37,8 %

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 1990-2022 : source et puits de gaz à effet de serre* et du *Taux d'émission de GES associés aux approvisionnements résiduels en électricité d'Hydro-Québec 1990-2023*.

En savoir plus :

- [Société de transport de Montréal, *Rapport de développement durable 2024* \(p. 36-54 du Rapport annuel 2024\)](#)
- [Société de transport de Montréal, *Tableau complet des indicateurs de développement durable 2015-2024*](#)

Avis légal

Ce bulletin est préparé par le ministère des Finances (Québec). Les données qu'il comporte 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, 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.

Bulletin sur les obligations vertes

Province de Québec
Novembre 2025

Pour nous joindre

Ministère des Finances du Québec
390, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 3H4
Courriel : info@finances.gouv.qc.ca