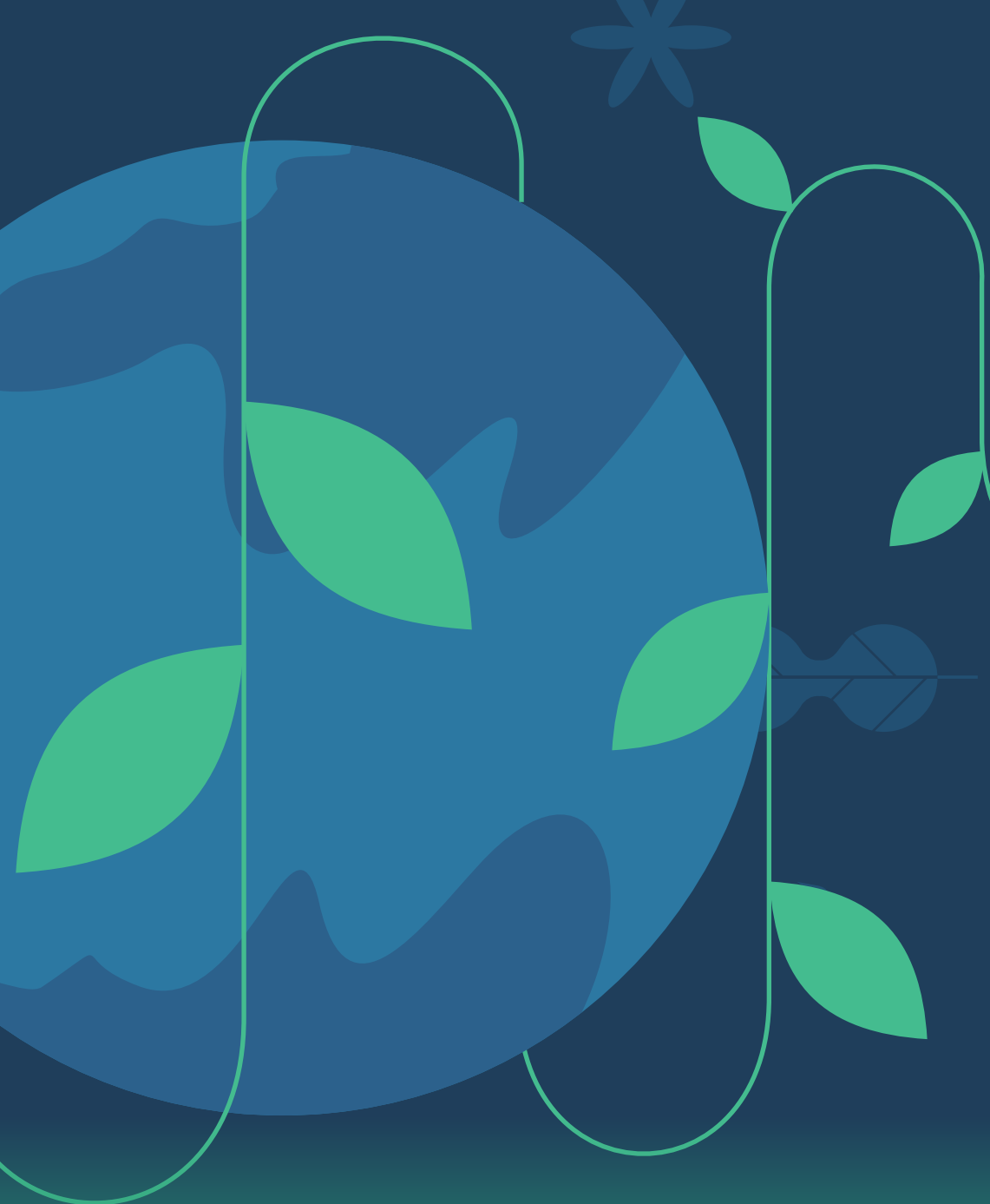




Bulletin sur les obligations vertes

Province de Québec
Septembre 2026

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
Estimation des bénéfices pour l'environnement	8

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. Ce dernier fait actuellement l'objet de révision et sera de nouveau mis à jour prochainement.

- Au 31 mars 2026, le gouvernement du Québec avait lancé neuf émissions d'obligations vertes.
- Le Québec fait la promotion de son [programme d'obligations vertes](#) dans une section de la plateforme Web gouvernementale Québec.ca réservée à cette fin.



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 de Shades of Green](#) est disponible sur Québec.ca.

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 2026.

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

Format : MONDIAL (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 :

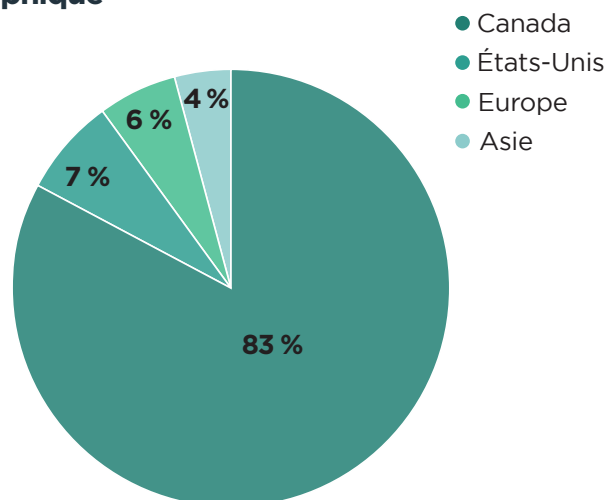
Moyens de transport
propres et bâtiments
verts (projet LEED Or)

Alignement avec les objectifs de développement durable des Nations Unies

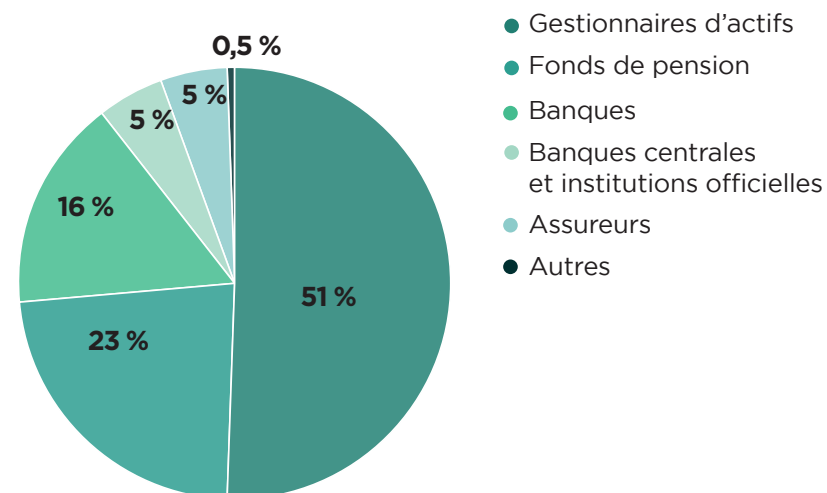


Statistiques globales des neuf émissions d'obligations vertes du Québec

Distribution par région géographique



Distribution par type d'investisseurs



Investisseurs ayant des mandats verts ou étant signataires des UN PRI



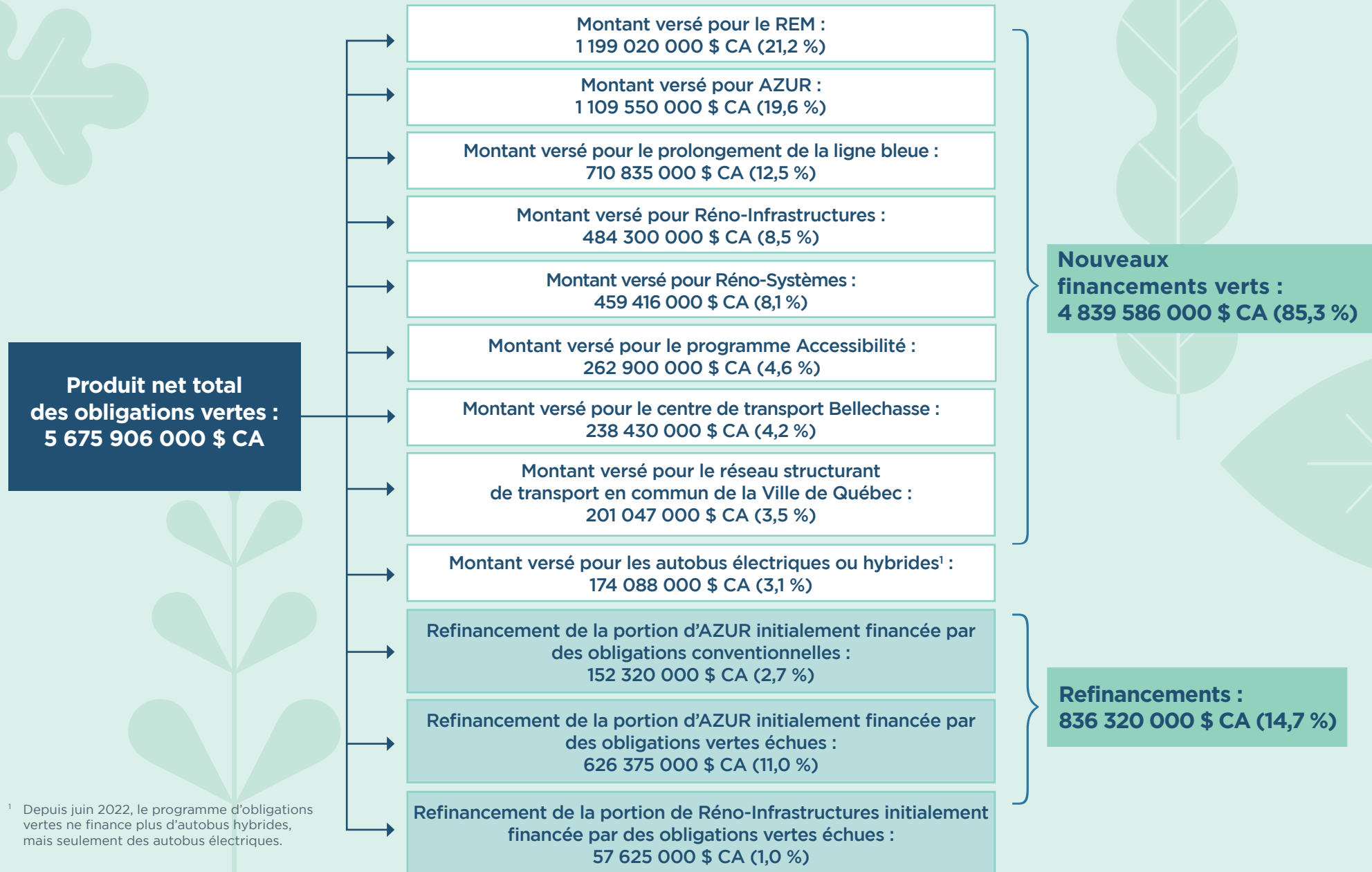
Note : Le sigle UN PRI désigne les Principes pour l'investissement responsable des Nations Unies (*United Nations Principles for Responsible Investment*).

Utilisation et allocation des produits des obligations vertes du Québec

**Depuis le 31 mars 2025, 100 % du produit net
des obligations vertes (5,7 G\$) a été affecté à
des projets admissibles.**



Répartition de l'utilisation des produits par projet au 31 mars 2026



Allocation des produits des obligations vertes par projet au 31 mars 2026

(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	2 529,60	1 740,90	1 109,55	43,9 %	778,70	1 888,25
	Prolongement de la ligne bleue	7 534,00	5 028,90	710,84	9,4 %	—	710,84
	Réno-Infrastructures	1 448,40	1 037,90	484,30	33,4 %	57,63	541,93
	Réno-Systèmes	2 429,60	1 632,60	459,42	18,9 %	—	459,42
	Programme Accessibilité	656,40	461,10	262,90	40,1 %	—	262,90
	Réseau structurant de transport en commun 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⁾	2 056,10	1 211,20	174,09	8,5 %	—	174,09
	Électrification des centres de transport	1 221,80	625,30	—	0,0 %	—	—
	Système de contrôle des trains sur la ligne bleue ⁽⁴⁾	551,60	275,70	—	0,0 %	—	—
	Sous-total – Moyens de transport propres						5 437,48
Bâtiments verts	Centre de transport Bellechasse	584,40	442,60	238,43	40,8 %	—	238,43
	Sous-total – Bâtiments verts						238,43
Total		29 876,90	15 933,70	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 16 décembre 2024, le gouvernement du Québec, la Ville de Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec (par l'entremise de sa filiale CDPQ Infra) ont annoncé la signature des ententes scellant leur partenariat pour la planification du volet tramway de la phase 1 du Plan CITÉ. Les travaux de relocalisation des services d'utilité publique s'intensifient depuis le printemps 2026. À l'initiative du gouvernement, les travaux d'excavation de l'entrée du tunnel sur le boulevard René-Lévesque ont été devancés à l'été 2026, ce qui contribuera au respect de l'échéancier.
- (3) Depuis juin 2022, le programme d'obligations vertes ne finance plus d'autobus hybrides, mais seulement des autobus électriques.
- (4) Le projet vise à remplacer, sur l'ensemble de la ligne bleue, le système de contrôle des trains dit à cantons fixes par un système de contrôle basée sur la communication (*communication based-train control*). Le projet vise à réduire le déficit de maintien des actifs, à contribuer de façon significative à l'amélioration de l'expérience client, à offrir un service fiable en fournissant l'offre de service promise, à maintenir un taux de prestation du service métro de 99,9 % en diminuant le risque de manque de pièces et, par le fait même, le nombre de pannes, ainsi qu'à éviter un problème d'obsolescence du système de contrôle des trains de la ligne bleue.



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, 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

Évolution des émissions de GES

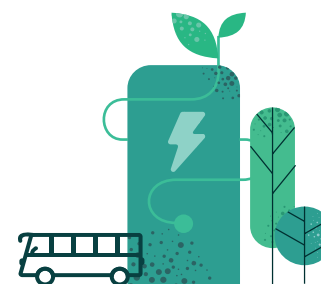
En 2025, les émissions totales de GES sont restées stables (diminution de 0,3 % par rapport à 2024), pour atteindre 136 126 t éq. CO₂. Ces résultats s'expliquent principalement par :

- une augmentation de 11,5 % de la consommation de gaz destinée au chauffage des bâtiments de surface, en raison principalement d'un hiver plus rigoureux. La consommation énergétique de ces bâtiments continue à s'améliorer, avec une réduction de la consommation de gaz par m²/degré-jour de chauffage de 18,5 % en 2025 par rapport à la moyenne historique 2015-2024;
- une réduction de 2,9 % des émissions de GES des autobus liées à la consommation de carburant, principalement due à la diminution de 3 % du kilométrage parcouru par les autobus. Cette diminution du kilométrage parcouru est due à la fin de plusieurs mesures d'atténuation qui avaient été mises en place pour pallier les inconvénients causés par les chantiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable ou encore par la construction du REM;
- une augmentation de 4,1 % des émissions de GES des taxis du transport adapté en raison d'une hausse de 12,2 % du kilométrage parcouru, cette dernière étant toutefois atténuée par une électrification du parc de taxis de plus en plus importante.

Émissions totales de GES par type d'émissions

(en t éq. CO₂, sauf indication contraire)

	Année de référence 2015	2023	2024	2025	Écart 2024-2025
Niveau 1 : Émissions directes	160 631	132 668	131 413	130 894	-0,4 %
Niveau 2 : Émissions – Électricité	402	232	970	967	-0,3 %
Niveau 3 : Émissions indirectes – Transport adapté en taxi	3 804	3 783	4 096	4 265	4,1 %
Émissions totales	164 837	136 683	136 478	136 126	-0,3 %

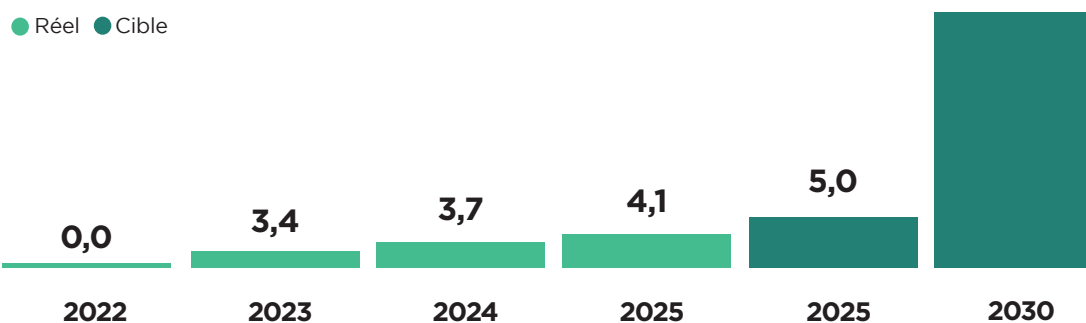


Avancement vers la carboneutralité des opérations

Le rythme d'électrification des autobus et des véhicules de services a été plus lent que prévu, notamment en raison d'enjeux de financement, ce qui explique en partie que deux cibles n'ont pas été atteintes.

- Le taux d'avancement vers la carboneutralité des opérations d'ici 2040, qui se calcule par rapport à leurs émissions de 2022, est passé de 3,7 % de réduction en 2024 à 4,1 % en 2025. La cible de 5 % pour 2025 n'a toutefois pas été atteinte. Malgré ce léger retard global, certains résultats pris isolément – comme ceux liés aux bâtiments – se révèlent plus positifs qu'anticipé.

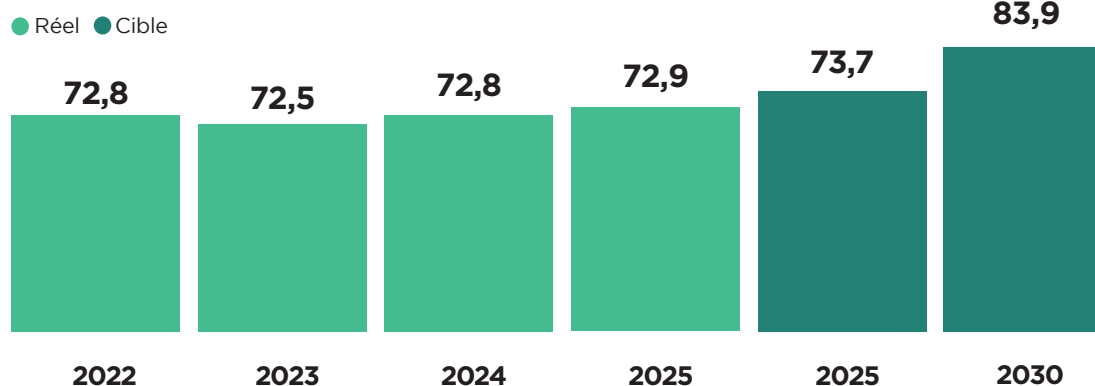
Taux d'avancement vers la carboneutralité des opérations (en pourcentage)



Note : Selon les standards du GHG Protocol, les émissions des opérations incluent seulement les émissions de GES de niveaux 1 et 2, c'est-à-dire les émissions directes des bâtiments et des véhicules de la STM (niveau 1) et les émissions liées à la production de l'électricité consommée par la STM (niveau 2).

- De même, la proportion de l'offre de service globale en mode électrique a atteint 72,9 %, soit une légère hausse de 0,1 point de pourcentage par rapport à 2024, alors que la cible fixée pour 2025 était de 73,7 %.

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



Réduction des émissions de GES des autobus

En 2025, la STM a coordonné un important appel d'offres portant sur le carburant pour l'ensemble des membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et la Ville de Montréal. Après de nombreux échanges avec l'industrie et les partenaires, un contrat permettant l'utilisation d'un mélange intégrant jusqu'à 20 % de carburant renouvelable a été conclu. Cette avancée, par rapport au contrat précédent, a le potentiel de diminuer considérablement les émissions de GES des sociétés participantes, dont une diminution d'environ 15 000 tonnes par année pour la STM.

Dans une perspective d'amélioration continue, la STM poursuit ses échanges avec les fournisseurs afin d'évaluer la maturité des technologies permettant d'intégrer à terme des réfrigérants ayant un plus faible impact sur ses autobus.



Électrification des véhicules de services et des locotracteurs

Le taux d'électrification du parc de véhicules de services est passé de 37,8 % en 2024 à 41,8 % en 2025, notamment en raison du fait que des véhicules à essence ont été mis au rancart sans être remplacés.

La mise en service des locotracteurs électriques pour remplacer les modèles au diesel s'est poursuivie, ce qui a fait passer la proportion des véhicules électriques de travaux en tunnel de 32,6 % en 2024 à 41,8 % en 2025.

	2022	2023	2024	2025
GES totaux des autobus (t éq. CO₂)	105 743	103 797	105 475	102 532
Taux d'électrification du parc de véhicules de services	nd	nd	37,8 %	41,8 %

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 1990-2023 : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada* et du *Taux d'émission de GES associés aux approvisionnements résiduels en électricité d'Hydro-Québec 1990-2024*.

En savoir plus :

- [SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Rapport de développement durable 2025* \(p. 48-71 du *Rapport annuel 2025*\)](#)
- [SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Rapport de développement durable 2025 - Tableau complet des indicateurs 2015-2025*](#)

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'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.

Bulletin sur les obligations vertes

Province de Québec
Septembre 2026

Pour nous joindre

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