

## **NOUVELLE ÉTUDE DE L'INSTITUT DU QUÉBEC**

# **TARIFICATION CARBONE DU QUÉBEC : QUEL EST SON IMPACT RÉEL SUR LE PORTEFEUILLE DES MÉNAGES?**

**Montréal, le 27 novembre 2025.** La suppression, en avril dernier, de la taxe fédérale sur le carbone pour tous les ménages canadiens sauf ceux du Québec a créé un **écart de prix à la pompe** et, par ricochet, suscité de vives réactions au Québec. « Le fait que l'État québécois ait misé sur un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) complique la discussion car, contrairement à une taxe directe, son fonctionnement est moins *visible* pour le citoyen ordinaire, explique Emna Braham, présidente-directrice générale de l'Institut du Québec (IDQ). Ainsi, les entreprises québécoises doivent acheter des droits pour pouvoir polluer mais elles en refilent ensuite la facture, du moins en partie, aux consommateurs. Si bien que les Québécois ignorent l'impact réel du SPEDE sur l'ensemble des biens et services qu'ils achètent. » C'est d'ailleurs pour faire la lumière sur cette question que l'IDQ [publie aujourd'hui une nouvelle étude](#) qui permet d'estimer **le coût véritable de cette tarification carbone sur le panier de consommation** des Québécois.

### **Entre 62 \$ et 574 \$ par année pour un ménage moyen**

« Le surcoût induit par le SPEDE se reflète surtout dans les dépenses liées à l'utilisation de carburants et de combustibles, produits les plus émetteurs de GES, note Jean-Baptiste Vallantin-Dulac, coauteur de l'étude et économiste principal à l'IDQ. Selon notre estimation, il s'élève à **259 \$ par année** pour un ménage détenant au moins une auto et misant sur le chauffage électrique et à **574 \$ par année** pour un foyer qui dispose à la fois d'au moins une voiture à essence et d'un système de chauffage au gaz naturel. »

L'étude de l'IDQ différencie deux types de coûts liés au SPEDE : un direct et un indirect. Le premier comprend notamment les frais liés à la possession d'au moins une voiture à essence (soit **197 \$ par année**) ou encore d'un chauffage domestique au gaz naturel (soit **315 \$ par année**). Le montant est évidemment plus élevé pour les ménages qui possèdent plus de véhicules, parcourent davantage de kilomètres ou occupent une habitation plus grande.

Le coût indirect, **peu documenté et quantifié jusqu'ici** par les économistes, se répercute lorsqu'une entreprise utilise des intrants québécois déjà soumis au SPEDE tels que l'aluminium, le bois ou encore des carburants pour le transport afin de fabriquer un produit. Le coût carbone se diffuse alors dans la chaîne de production jusqu'au prix final. Ce coût indirect est estimé à **62 \$ par année** pour un ménage moyen, ce qui tient compte de **l'épicerie (15 \$)**, du logement (**12 \$**) et d'autres postes budgétaires.

En d'autres mots, **l'analyse de l'IDQ révèle que hormis la surcharge sur le prix des carburants et combustibles, le SPEDE a un impact financier très faible** sur les produits de consommation courante comme le papier de toilette (0,5 ¢ par dollar) et, à peine plus significatif, sur d'autres produits plus rarement achetés comme le béton utilisé dans les travaux de construction (2,2 ¢).

## Un instrument parmi d'autres dans la boîte à outils climatique

L'objectif du SPEDE n'est pas d'alourdir la facture des Québécois, mais de rendre les émissions de GES **plus coûteuses pour les grands émetteurs** afin de les inciter à **adopter des solutions plus écologiques** et à transformer leurs processus de production. Des analyses effectuées pour évaluer l'efficacité d'un système similaire implanté en Colombie-Britannique confirment qu'une telle mesure permet de réduire certains types de pollution, sans toutefois parvenir seule à abaisser le bilan carbone global de cette province. Pour lutter efficacement contre les changements climatiques, il vaut mieux combiner plusieurs outils : subventions, tarification et réglementations. C'est exactement ce que fait déjà le Québec, avec le **SPEDE comme pièce maîtresse de sa stratégie climatique**.

Un hic demeure toutefois : **l'acceptabilité sociale du SPEDE reste un défi majeur pour le Québec**, surtout lorsqu'il est question du prix de l'essence. La récente proposition du gouvernement Legault d'autoriser le transfert des surplus du Fonds d'électrification et de changements climatiques (financé par les revenus du SPEDE) pour renflouer le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) qui sert notamment à la réfection des routes **risque d'éroder encore plus l'adhésion de la population**.

« Par souci de cohérence, ces fonds ne devraient pas être utilisés pour financer le réseau routier ni pour compenser une éventuelle baisse de la taxe sur les carburants fossiles, soutient Emna Braham. Il serait plutôt préférable de les consacrer à aider davantage les ménages québécois à passer aux énergies renouvelables, que ce soit pour le chauffage ou pour leurs déplacements. »

-30-

### Pour en savoir plus

Téléchargez le rapport [Tarification carbone au Québec : Combien ça coûte aux Québécois?](#)

### À propos de l'Institut du Québec

L'Institut du Québec est un organisme à but non lucratif qui axe ses recherches et ses études sur les enjeux socioéconomiques auxquels le Québec fait face. Il vise à fournir aux autorités publiques et au secteur privé les outils nécessaires pour prendre des décisions éclairées, et ainsi contribuer à bâtir une société plus dynamique, compétitive et prospère. [www.institutduquebec.ca](http://www.institutduquebec.ca) | @InstitutduQC

### À propos du projet Information socioéconomique nouvelle et opérationnelle soutenant les trajectoires vers la carboneutralité

La présente étude est le dernier volet d'un vaste projet de recherche soutenu financièrement par le Fonds d'action et de sensibilisation pour le climat du gouvernement du Canada. Menée en collaboration avec Delorme Lajoie Consultation et Dunsky Énergie + Climat, cette analyse visait à développer et à diffuser de l'information socioéconomique nouvelle et opérationnelle afin de favoriser les trajectoires vers la carboneutralité. Ces travaux avaient pour objectif d'appuyer les parties prenantes dans la définition et la révision des politiques publiques qui influencent ces trajectoires. Tout au long du projet, l'équipe de recherche a été accompagnée par un comité

consultatif multidisciplinaire présidé par Paul Lanoie, ancien commissaire au développement durable au Vérificateur général du Québec.

**Source**

Liette D'Amours

Responsable des relations avec les médias

514 649-2347 — [liette.damours@comredac.com](mailto:liette.damours@comredac.com)