

NOVEMBRE 2025

TARIFICATION CARBONE AU QUÉBEC

Combien ça coûte aux Québécois?

Institut du Québec

L'Institut du Québec (IDQ) 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.

Ce rapport a été préparé par Jean-Baptiste Vallantin-Dulac, avec la collaboration de Emna Braham, Alain Dubuc, Souleima El Achkar, Anthony Migneault et Simon Savard. Les auteurs aimeraient remercier Guillaume Marchand, Vincent Thivierge et les membres du comité avisé pour leurs précieux conseils.

Gouvernement du Canada

Pour soutenir le mandat de recherche du Groupe consultatif sur la carboneutralité, ce projet a été réalisé avec le soutien financier du gouvernement du Canada. Le financement a été réalisé par le Fonds d'action et de sensibilisation pour le climat du Fonds pour dommages à l'environnement, administré par Environnement et Changement climatique Canada.

**Ce projet a été réalisé avec l'appui financier
du gouvernement du Canada.**

**This project was undertaken with the financial support
of the Government of Canada.**

Canada 

Pour citer ce rapport : IDQ, 2025, Tarification carbone au Québec : Combien ça coûte aux Québécois?

Image de page couverture : PiggyBank

Dépôt légal, quatrième trimestre 2025

ISBN : 978-2-925426-20-2

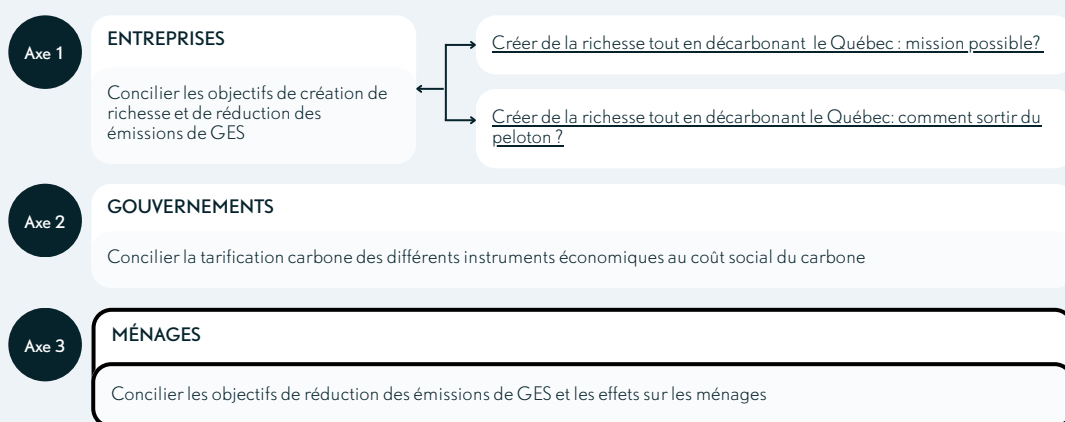
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Bibliothèque et Archives Canada, 2025

À propos du projet

Soutenu financièrement par le Fonds d'action et de sensibilisation pour le climat d'Environnement et Changement climatique Canada, l'Institut du Québec a entrepris, en collaboration avec Delorme Lajoie Consultation et Dunsky Énergie + Climat, un vaste projet visant à développer et à diffuser de l'information socioéconomique nouvelle et opérationnelle afin de favoriser les trajectoires vers la carboneutralité. Ces travaux ont pour objectif d'appuyer les parties prenantes dans la définition et la révision des politiques publiques qui influencent ces trajectoires. Le présent rapport concerne l'axe 3.

Projet : Information économique facilitant les trajectoires vers la carboneutralité



Tout au long du projet, l'équipe de recherche est accompagnée par un comité consultatif multidisciplinaire.

Président	PAULLANOIE	Ancien commissaire au développement durable du Vérificateur général du Québec et professeur-chercheur à la retraite de HEC Montréal
Membres réguliers	JEAN-FRANÇOIS LÉONARD	Représentant, Réseau Environnement
	MUSTAPHA OUYED	Vice-président du conseil d'administration, Conseil patronal de l'environnement du Québec
	PIERRE-OLIVIER PINEAU	Professeur titulaire, titulaire de la Chaire de gestion en énergie, HEC Montréal
	CHARLES SÉGUIN	Professeur agrégé, UQAM
	JOHANNE WHITMORE	Chercheuse principale, Chaire de gestion en énergie, HEC Montréal

Comment le SPEDE québécois affecte-t-il les prix à la pompe et au-delà?

La suppression par le gouvernement fédéral de la taxe carbone pour les ménages a suscité de vives réactions au Québec. Est-ce une bonne chose que le gouvernement québécois ait décidé de maintenir son mécanisme de tarification carbone, le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE), alors qu'une certaine capitulation face à la taxe carbone s'observe ailleurs au Canada?

Précisons d'abord que la décision d'Ottawa n'était nullement motivée par l'inefficacité de la taxe carbone, mais plutôt par **le désir de changer la perception de fardeau financier que ressentent les familles canadiennes**. Surtout que la taxe fédérale sur les ménages s'ajoutait au prix de l'essence et que sa suppression s'est traduite par un rabais à la pompe. Dans un tel contexte, les Québécois sont donc en droit de se demander pourquoi ils ne pourraient pas eux aussi profiter d'un tel allègement.

De plus, la nature même du SPEDE complique la discussion, car, contrairement à une taxe directe, son fonctionnement est **moins visible pour le citoyen ordinaire**. Les entreprises achètent des droits pour pouvoir polluer, mais l'effet sur la facture des consommateurs québécois demeure difficile à évaluer et encore plus difficile à percevoir.

La présente analyse a justement pour objectif d'apporter un peu de clarté en expliquant **comment le SPEDE influence concrètement les prix de l'ensemble des produits et services consommés au Québec**.

Les outils de tarification carbone, qu'il s'agisse d'une taxe directe comme au fédéral ou d'un système de plafonnement comme le SPEDE au Québec, visent le même objectif : **inciter à réduire les émissions de GES**. Ces mécanismes offrent une liberté de choix aux entreprises : diminuer leur empreinte carbone ou en assumer le coût financier.

Au Québec, seuls les distributeurs de combustibles et carburants ainsi que les industries grandes émettrices de GES (extraction minière, fabrication, transport et distribution d'électricité, production de vapeur, transport par pipeline) sont assujettis au SPEDE.

Le SPEDE fonctionne comme un marché où les entreprises peuvent acheter des « droits de polluer ». Leur prix est fixé par les conditions du marché lors d'enchères gouvernementales et par des échanges entre les émetteurs québécois et californiens sur des marchés secondaires. Le nombre total de droits disponibles diminue chaque année selon une trajectoire connue d'avance, de sorte que leur prix augmente progressivement. **Il pourrait d'ailleurs croître assez rapidement dans les prochaines années, en raison des mises à jour ambitieuses adoptées par la Californie**, partenaire du Québec dans le cadre du SPEDE.

Quand les grandes entreprises paient pour leurs émissions de carbone, elles peuvent refilet la facture, ou du moins une partie, aux consommateurs en haussant le prix de leurs produits. Ce transfert peut être direct lorsqu'on achète des produits à des entreprises assujetties au SPEDE, ce qui est principalement le cas pour les carburants (essence, diesel) et les combustibles destinés au chauffage (gaz naturel, mazout, etc.). Ce transfert **peut aussi être indirect lorsque les entreprises répercutent ces coûts** sur d'autres entreprises qui, à leur tour, les incluent dans leurs prix de vente aux consommateurs.

C'est pourquoi, même sans la mention « SPEDE » sur leurs reçus, les Québécois en assument tout de même le coût. Dans un tel contexte, une question d'intérêt public qu'il convient de clarifier est donc : quelle portion exacte de leurs dépenses quotidiennes est réellement attribuable à ce système?

Carburants et combustibles : l'impact le plus visible

Avant avril 2025, le fédéral imposait deux taxes carbone distinctes qui ne s'appliquaient pas au Québec : une pour les grands émetteurs et une autre imputée directement aux achats des ménages (essence, diesel, gaz naturel). Lorsque l'abolition de la taxe carbone pour les ménages est entrée en vigueur, les Canadiens des autres provinces ont vu disparaître cette charge sur leur facture de carburant et de chauffage.

Les consommateurs québécois n'ont toutefois pu bénéficier de cet allègement puisque le SPEDE continue d'appliquer une pression sur les prix par le biais des distributeurs de carburants et combustibles qui y sont assujettis. Ils paient donc toujours un supplément carbone intégré dans leurs achats, notamment d'essence, alors que leurs voisins canadiens en sont désormais exemptés.

C'est d'ailleurs cette surcharge sur l'essence qui est la plus pénalisante pour les consommateurs québécois. Pour un droit d'émission de 45 \$ la tonne, elle s'élève à **10,7 ¢/l** d'essence ordinaire. Notons que ce surcoût est inférieur à celui imputé par l'ancienne taxe carbone fédérale qui ajoutait, avant son abolition, 18 ¢/l d'essence vendu ailleurs au Canada. Plus concrètement, sur les 3 077 \$ qu'un ménage québécois avec voiture dépense en moyenne annuellement en essence, 197 \$ sont attribuables au SPEDE (tableau 1).

Le surcoût lié au SPEDE n'est pas la taxe sur l'essence

Il ne faut pas confondre le surcoût lié au SPEDE avec la taxe sur l'essence du Québec (19,2 ¢/l dans la plupart des régions), ni avec la taxe provinciale additionnelle pour la région du Grand Montréal (3 ¢/l) ni avec la taxe d'accise fédérale (10 ¢/l). Ces taxes sont indépendantes du prix des droits d'émission du SPEDE.

**197 \$ SUR UN BUDGET
ESSENCE DE 3 077 \$**

pour un ménage avec
au moins une voiture
à essence

Ce montant varie évidemment selon les habitudes de consommation énergétique de chacun. Ainsi, il tend à être plus élevé chez les ménages qui possèdent plusieurs véhicules ou qui doivent parcourir de longues distances.

Côté chauffage, certains ménages utilisent aussi des énergies assujetties au SPEDE. Pour ceux qui misent sur le gaz naturel (environ 5 % des logements au Québec), la surcharge induite par le SPEDE représente environ 315 \$ par année. Ces montants varient bien sûr selon la consommation énergétique de chaque foyer.

Tableau 1

Estimation du coût du SPEDE pour les ménages québécois selon le type de combustible en dollars de 2023

Pour un ménage possédant ...	Coût du SPEDE	Estimation du prix moyen	Dépenses moyennes*	Surcoût annuel du SPEDE
Au moins une voiture à essence	10,7 ¢/l	1,67 \$/l*	3 077 \$	197 \$
Du chauffage au gaz naturel	8,5 ¢/m ³	0,60 \$/m ³	2 218 \$	315 \$

Note : (*) Les dépenses ne représentent pas l'ensemble des ménages québécois, mais seulement la moyenne de ceux qui utilisent un véhicule ou un combustible en particulier. (**) Prix moyens à Montréal en 2023.

Sources : Statistique Canada, tableaux 18-10-0001-01 et 25-10-0059-01, Institut de la statistique du Québec, Ressources naturelles Canada, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et calculs de l'Institut du Québec.

L'effet cascade : comment le SPEDE se répercute sur toutes les dépenses

Le second impact du SPEDE sur les coûts des produits et services consommés par les ménages québécois est **indirect** et, surtout, peu perceptible. Il se manifeste lorsqu'une entreprise non assujettie utilise des intrants fabriqués au Québec déjà soumis au SPEDE – comme l'aluminium, l'électricité ou les produits pétroliers – ou lorsqu'elle a recours à des services de transport pour l'approvisionnement ou encore la livraison de biens. Le coût du carbone peut alors se diffuser tout au long de la chaîne de production jusqu'au prix final payé par le consommateur.

Pour bien comprendre, il faut d'abord savoir que **seule la partie québécoise de la chaîne de production est assujettie au SPEDE**. Prenons l'exemple d'un meuble fabriqué au Québec : seuls les intrants locaux assujettis (bois, tissus, etc.) comportent un surcoût lié au système, tandis que les composants importés en sont exemptés. De même pour le transport : si vous achetez un meuble fabriqué à l'étranger, **seule la portion du transport effectué avec du carburant acheté au Québec** contribue à la surcharge. Cette distinction est cruciale pour comprendre l'impact réel du système sur les prix à la consommation.

Pour quantifier ce phénomène, l'Institut du Québec a évalué l'impact réel de la taxe carbone fédérale sur le Québec, en s'appuyant sur le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (méthodologie en annexe).

Un surcoût minime sur les achats autres que les carburants et les combustibles

Bien que le SPEDE influence indéniablement la facture des Québécois, notre évaluation révèle que son impact sur l'ensemble des biens et services dans leur budget quotidien reste très limité.

Dans les faits, il ne touche que **très peu les produits de consommation courante** comme le papier de toilette (0,5 ¢ par dollar dépensé) et, à peine plus d'autres produits plus rarement achetés comme le béton utilisé pour les travaux de construction (2,2 ¢ par dollar dépensé) (voir annexe).

MOINS DE 1 ¢

pour chaque dollar dépensé en épicerie, logement...

Notre estimation tient compte de la proportion de produits importés dans le panier de consommation des ménages. Pour chaque produit (p. ex. papier), nous avons fait la distinction entre la part produite localement et celle provenant de l'étranger.

Précisons également que ces chiffres décrivent le pire des scénarios : premièrement, car nous retenons l'hypothèse d'une transmission complète du surcoût des entreprises aux consommateurs; deuxièmement, nous supposons que les ménages ne changent pas leurs choix de consommation face à des coûts plus élevés.

Enfin, notre analyse ne tient pas compte des allocations gratuites que le gouvernement accorde à certaines industries pour préserver leur compétitivité. Ce cas de figure est particulièrement vrai pour les matériaux de construction, comme le ciment et le béton, les produits en papier, et l'aluminium. Puisque ces entreprises bénéficient de ces allocations gratuites, elles répercutent moins de coûts aux consommateurs. Autrement dit, l'impact du SPEDE sur les dépenses quotidiennes est donc fort probablement encore plus faible que ce que nos calculs démontrent.

Tableau 2

Surcoût induit par le SPEDE au Québec en 2023 (excluant les carburants et combustibles)

	Dépenses annuelles moyennes des ménages	Surcoût dû au SPEDE
Alimentation (Principalement dues au transport des aliments, le secteur agricole n'étant pas assujéti au SPEDE)	12 534 \$	15,13 \$
Logement (Répercussion du surcoût des produits de construction et de rénovation sur les loyers et le prix de vente des logements)	18 052 \$	11,66 \$
Transport (Services de déménagement, de transport en commun)	11 360 \$	9,02 \$
Dépenses diverses (Produits de construction – ciment, béton, aluminium – pour la rénovation et la construction d'un nouveau logement)	7 221 \$	4,31 \$
Dépenses courantes (Papier, papier de toilette, couches, hygiène féminine)	5 068 \$	4,83 \$
Loisirs (Achat de matériel audio, ordinateurs, etc.)	4 859 \$	2,95 \$
Produits pharmaceutiques	4 491 \$	2,81 \$
Tabac, boissons alcoolisées et cannabis	4 299 \$	3,25 \$
Vêtements et accessoires	4 174 \$	2,78 \$
Ameublement et équipement ménagers	2 211 \$	2,11 \$
Autres dépenses	4 714 \$	3,61 \$
Total (excluant les carburants et combustibles)	78 982 \$	62 \$

Note : les dépenses annuelles des ménages sont basées sur les dépenses de consommation finale des ménages au sens du produit intérieur brut permettant d'assurer la cohérence de l'analyse.

Source : Institut de la statistique du Québec, Comptes économiques et calculs de l'IDQ

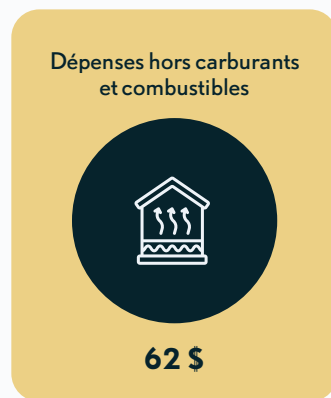
Sur l'ensemble des produits consommés par les ménages québécois – excluant les carburants et les combustibles – **on arrive à un surcoût total de 62 \$ par année en moyenne**. Ce montant illustre bien le coût diffus de la tarification carbone dans les chaînes de production et son impact limité. La catégorie alimentation en capte la plus grande part, impactée par les coûts de distribution et de transport des produits puisque le secteur agricole n'est pas assujéti au SPEDE.

Si l'on additionne le surcoût direct (carburants et combustibles) et indirect, un ménage sans voiture se chauffant à l'électricité paiera un surplus de 62 \$ par année, une famille avec une auto et misant sur le chauffage électrique dépensera 259 \$ (soit 62 \$ + 197 \$) et il en coûtera 574 \$ (62 \$ + 197 \$ + 315 \$) par année pour une famille qui possède à la fois une voiture à essence et un système de chauffage au gaz naturel.

+ 62 \$ PAR ANNÉE

du panier annuel moyen d'un ménage
(excluant les carburants et
combustibles)

Surcoût induit par le SPEDE...



Le SPEDE : un instrument parmi d'autres dans la boîte à outils climatique

L'objectif du SPEDE n'est évidemment pas d'accroître la facture des Québécois, mais de rendre plus coûteuse l'utilisation d'intrants émetteurs de GES pour **inciter les industries à adopter des alternatives écologiques** et à transformer leurs processus de production.

Des analyses portant sur le système de tarification du carbone en Colombie-Britannique, soit le plus ancien au Canada et le plus similaire à celui du Québec, révèlent qu'en effet, ce type d'approche peut réduire certaines **émissions industrielles** mais également celles liées à la consommation d'essence, et de gaz naturel chez les ménages. Par contre, ces analyses ne permettent pas de démontrer que la tarification carbone seule ait permis de réduire significativement les émissions globales de la province.

Une des explications est que la taxe n'était pas assez élevée pour inciter des changements de comportements importants dans les industries.

Une autre explication qui a davantage trait aux consommateurs est qu'ils réagissent lentement aux signaux de prix. D'une part, parce que l'impact du SPEDE sur la plupart des produits de consommation courante est très peu perceptible et se confond à toutes les autres hausses qu'ils subissent (inflation, droits de douane, etc.).

D'autre part, même lorsque l'impact est plus concret et les affecte davantage, comme pour l'essence, changer leurs comportements implique des investissements préalables importants (achat d'un véhicule plus économique, déménagement près de transports collectifs, etc.). De nombreux ménages n'ont **pas nécessairement les moyens de faire de tels investissements**. D'autant plus qu'il peut être difficile d'évaluer pleinement le retour sur investissement lorsque le prix de l'essence fluctue constamment et que les règles changent régulièrement.

C'est pourquoi, à elle seule, l'adoption d'une tarification carbone ne peut suffire pour susciter l'adoption de comportements plus responsables. À ce chapitre, une méta-analyse portant sur 1 500 politiques environnementales déployées à l'échelle mondiale démontre que les **approches les plus efficaces contre les changements climatiques combinent plusieurs instruments** : tarification, subventions et réglementations ciblant tant les ménages que les entreprises. Cette complémentarité des mesures maximise les chances de succès, comme le confirment les plus récentes recherches scientifiques. Bien que le SPEDE entraîne un coût pour les ménages, les autres mesures de réduction des GES (comme les subventions) imposent également une charge financière, souvent plus élevée et moins transparente pour les consommateurs.

L'imposition d'une tarification carbone semble donc un atout à détenir dans une boîte à outils destinés à lutter contre les changements climatiques. Surtout que la Californie, partenaire du SPEDE, a prolongé son engagement avec le Québec jusqu'en 2045. La tarification peut aussi constituer un élément de positionnement dans un contexte de diversification des partenaires commerciaux : **l'Europe — qui devient un partenaire commercial plus affirmé au Québec — impose désormais à ses frontières des taxes carbone** sur les produits provenant de pays sans système équivalent.

Des revenus qui ne serviront plus qu'à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques

De nouvelles dispositions contenues dans le projet de loi n° 7, permettraient à l'État québécois **d'utiliser les surplus du Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) à d'autres fins que celles prévues initialement**. Actuellement, les revenus du SPEDE sont destinés au FECC afin de financer des mesures de réduction des GES définies dans le Plan pour une économie verte (PEV). Le principe est clair : prélever des revenus pour inciter à adopter des comportements plus écologiques tout en finançant la transition énergétique du Québec. Avec la nouvelle loi, une fois les actions du PEV financées, les surplus du fonds pourront être dirigés vers le Fonds des générations, destiné au remboursement de la dette, et vers le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Selon la théorie économique, la tarification du carbone constitue un outil efficace pour réduire les émissions de GES, mais l'utilisation des revenus qu'elle génère dépend toujours des choix et des priorités politiques. Dans ce contexte, **l'essentiel demeure le signal de prix, pas nécessairement l'allocation des revenus**. C'est d'ailleurs ce qu'avait conclu la Commission d'écofiscalité qui a participé à l'élaboration de la taxe carbone fédérale.

Par ailleurs, plusieurs éléments semblent indiquer que les fonds n'ont pas toujours été utilisés efficacement. À ce chapitre, le Vérificateur général du Québec a relevé que certains programmes financés présentaient un coût par tonne de GES évitée excessivement élevé, remettant en question leur réelle contribution à la lutte climatique.

Mais, rediriger ces surplus vers le FORT **pose un risque majeur** : bien qu'ils puissent servir à améliorer le transport collectif, ou encore à adapter les infrastructures routières aux changements climatiques, ils risquent aussi de financer de nouvelles infrastructures routières, ce qui contredirait directement l'objectif climatique.

Il serait encore plus dommageable qu'à l'avenir ces surplus viennent à être utilisés pour compenser un manque à gagner suite à une baisse de la taxe sur l'essence. Pour **préserver la cohérence avec la ponction fiscale que représente le SPEDE**, ces fonds ne devraient être utilisés ni pour le transport routier ni pour pallier une réduction de taxe sur les carburants fossiles.

Est-ce possible d'améliorer l'acceptabilité sociale d'une tarification carbone?

Le changement d'affectation des surplus du FECC risque d'affaiblir l'adhésion du public à la tarification carbone au Québec qui souffre déjà d'un problème d'acceptabilité sociale.

Les recherches démontrent que les consommateurs sont particulièrement affectés par les hausses du prix de l'essence, surtout lorsqu'elles sont attribuables à des politiques internes (comme l'instauration d'une taxe) plutôt qu'à des conditions internationales. D'où l'importance que lui accordent les décideurs politiques.

Pour un citoyen, il semble difficile d'établir le lien entre le coût immédiat (comme le surcoût induit par le SPEDE) et les bénéfices de la lutte climatique, dont les impacts positifs semblent éloignés dans le temps et l'espace. Pourtant, les changements climatiques exercent déjà une pression tangible sur le budget des ménages québécois, en haussant par exemple le coût de leurs primes d'assurance.

Le SPEDE affecte proportionnellement davantage les ménages à plus faible revenu : lorsque l'essence, le chauffage ou l'épicerie représentent une part importante du budget, la tarification carbone pèse plus lourdement. Les familles aisées, bien qu'elles paient généralement plus en valeur absolue en raison de leur consommation supérieure, subissent un impact relatif moindre sur leur budget. Ainsi, le SPEDE augmente non seulement avec l'empreinte carbone mais aussi avec le niveau de richesse. Toutefois, certaines familles sont contraintes de payer le surcoût engendré par le SPEDE, parce qu'elles doivent parcourir de longues distances en voiture sans pouvoir facilement adopter des alternatives moins coûteuses.

Pour améliorer l'acceptabilité sociale du SPEDE, il serait judicieux d'orienter davantage les revenus générés vers ces Québécois. Cela pourrait passer par une bonification des mesures du PEV facilitant la transition vers des énergies renouvelables pour le chauffage et le transport qui visent directement ces ménages.

Annexe

Les coûts associés au SPEDE sont estimés au niveau sectoriel, puis répartis par produit en tenant compte des chaînes de valeur et liens intersectoriels représentés dans le modèle intersectoriel du Québec (MISQ). Les étapes sont les suivantes :

- Étape 1 : Calcul du ratio SPEDE-PIB, soit la somme versée pour le SPEDE par rapport au PIB, pour chaque industrie assujettie.
 - Les entreprises assujetties au SPEDE sont associées à une industrie (code SCIAN).

Liste des industries assujetties au SPEDE :

- Énergie et distribution (SCIAN 2211, 2212, 22133, 486 et 488990)
 - Extraction et exploitation minière (SCIAN 211, 212)
 - Fabrication (SCIAN 31-33)
- D'abord, les unités d'émission sont multipliées par le prix moyen des enchères de 2023 (44,65\$), puis converties en dollars de 2019 afin d'assurer la cohérence avec les données du MISQ.
 - Les montants ainsi obtenus sont ensuite regroupés par industrie afin d'obtenir la somme totale versée au titre du SPEDE pour chaque industrie.
- Étape 2 : À l'aide du MISQ, on simule comment les coûts du SPEDE se répercutent dans les chaînes de production et on distingue leurs effets directs et indirects. Concrètement, le ratio SPEDE-PIB est appliqué à la valeur ajoutée par industrie (au prix de base du MISQ) pour estimer les coûts directs liés au SPEDE sur les produits des industries assujetties, ainsi que les coûts indirects sur les intrants utilisés par ces industries et leurs fournisseurs. L'estimation tient aussi compte des marges de transport et de commerce.

Hypothèses et limites :

- Même incidence du SPEDE en proportion de la valeur ajoutée (ratio constant) pour tous les produits d'une même industrie.
 - La structure industrielle québécoise ne change pas rapidement (peu de changements entre 2019 et 2023 au niveau des liens industriels).
 - Les allocations gratuites auxquelles ont accès de nombreux émetteurs ne sont pas prises en compte. Cependant, le MISQ tient compte de la part des intrants produite au Québec et qui est donc assujettie au SPEDE.
 - Les coûts associés au SPEDE sont transmis de façon intégrale aux produits finaux.
- Étape 3 : calcul du coût lié au SPEDE en fonction de la demande finale par produit
 - Pour les carburants et combustibles, les estimations gouvernementales sont appliquées à la consommation des ménages pour obtenir le coût réel lié au SPEDE.
 - Pour les autres produits, la part du coût total induit par le SPEDE est un ratio du prix d'acquisition pour chaque produit obtenu en additionnant les coûts directs, indirects, et liés aux marges de transport et de commerce estimés par le MISQ. Ce ratio est multiplié par la demande de consommation finale du produit. Les dépenses de consommation finale par produit du MISQ proviennent des comptes économiques et sont basées sur l'année 2023 ; elles diffèrent de celles issues de l'Enquête sur les dépenses des ménages (EDM) de Statistique Canada.

Annexe (suite)

Tableau 3

Compilation des 10 produits avec les plus grands surcoûts estimés du SPEDE en dollars de 2023 (excluant les carburants et combustibles)

Catégories	Produits	Surcoût estimé du SPEDE par dollar dépensé
Construction (principalement la rénovation résidentielle)	Produits en béton (briques, parpaings, etc.)*	2,2 ¢
	Ciment (en sac, en vrac, etc.)*	1,4 ¢
Transport (autre qu'essence et diesel)	Services de déménagement	0,9 ¢
	Services urbains de transport en commun	0,7 ¢
	Service de transport interurbain	0,4 ¢
	Services de visites panoramiques et touristiques	0,4 ¢
Dépenses courantes	Papier (sauf le papier journal)*	0,5 ¢
	Produits hygiéniques en papier (ex : papier de toilette)*	0,5 ¢
	Couches jetables et produits d'hygiène féminine*	0,3 ¢
	Autres produits de papier transformé (carton, papier peint, etc.)*	0,2 ¢

Source : Institut de la statistique du Québec, Comptes économiques du Québec et calculs de l'IDQ

Note : (*) Ces produits proviennent d'industries pouvant faire l'objet d'allocations d'émissions gratuites.

