FCEI
En affaires pour vos affaires

NOTE DE RECHERCHE DE LA FCEI

Tarification carbone et inflation :

quels effets sur les PME québécoises ?



Août 2026

Introduction

Plusieurs facteurs influencent le coût des produits et des services, notamment les matières premières, les coûts de production ainsi que l'offre et la demande. Au sortir de la pandémie, les petites et moyennes entreprises (PME) et les consommateurs ont dû faire face à une forte poussée inflationniste causée par plusieurs facteurs, dont les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, la hausse des coûts de l'énergie et les pénuries de main-d'œuvre[1].

Bien que l'inflation ait ralenti au cours des dernières années, les prix demeurent plus élevés qu'avant la pandémie. Les consommateurs continuent ainsi de subir une baisse de leur pouvoir d'achat, tandis que les PME doivent composer avec des coûts d'exploitation toujours élevés et un ralentissement de la demande[2].

Si les PME ont peu de contrôle sur des facteurs comme le coût des matières premières ou l'évolution de la demande, elles doivent également composer avec des coûts découlant directement des politiques publiques. La fiscalité et la réglementation influencent en effet leurs coûts d'exploitation et, par conséquent, leur compétitivité. Les PME québécoises évoluent dans un environnement où la fiscalité est moins concurrentielle que dans plusieurs autres provinces[3] et où certaines exigences réglementaires, dont le système québécois de tarification du carbone sur les carburants, alourdissent davantage les coûts d'exploitation[4].

Cette note de recherche examine l'évolution récente de l'inflation au Québec et au Canada, puis évalue dans quelle mesure le maintien d'un prix du carbone sur les carburants au Québec contribue aux pressions qui s'exercent sur les coûts des PME. Elle montre également comment ces entreprises absorbent une partie des hausses afin d'en limiter les répercussions sur les consommateurs.

L'analyse couvre la période de juin 2023 à juin 2026. Ce point de départ permet d'éviter les distorsions associées à la pandémie et au pic inflationniste de 2021-2022, afin de mieux analyser l'évolution récente de l'inflation dans des conditions économiques plus normales.

[1] Banque du Canada, Rapport annuel 2022, 103 p. Consultation en ligne : https://publications.gc.ca/collections/collection_2023/banque-bank-canada/FB1-2022-fra.pdf
[2] Données du Baromètre de la FCEI. Consultation en ligne : https://www.cfib-fcei.ca/fr/rapports-de-recherche/barometre-des-affaires
[3] FCEI, Terrain d'inégalité : le désavantage fiscal des entreprises canadiennes par rapport aux entreprises américaines, septembre 2025, 63 p. Consultation en ligne : https://www.cfib-fcei.ca/hubfs/research/reports/2025/terrain-inegalite-fr.pdf
[4] FCEI, Mémoire prébudgétaire 2026-2027, 22 p. Consultation en ligne : https://www.cfib-fcei.ca/hubfs/advocacy/pdf/2026/2026-02-Memoire-prebudgetaire-2026-2027-FCEI.pdf

© Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

La tarification carbone au Canada

Initialement adoptée afin d'encourager un changement de comportement et de réduire les émissions de gaz à effet de serre en augmentant le coût des combustibles fossiles, la taxe carbone a été abolie le 1er avril 2025[5].

Avant son abolition, le gouvernement fédéral avait déjà commencé à rembourser une partie des sommes perçues aux consommateurs et aux PME. En 2024, près de 600 000 PME situées dans les provinces assujetties au régime fédéral se sont partagé 2,5 G$ en remises[6]. Pour la FCEI, ces mesures ont contribué à réduire la pression sur les coûts d'exploitation des entreprises. En avril 2025, la taxe carbone fédérale applicable aux consommateurs a ensuite été complètement abolie.

La tarification carbone au Québec

Le Québec et la Colombie-Britannique étaient exclus de cette mesure fédérale, puisqu'ils disposaient déjà de leurs propres mécanismes de tarification du carbone. La Colombie-Britannique appliquait une taxe carbone provinciale qu'elle a également supprimée le 1er avril 2025[7].

Au Québec, le mécanisme en vigueur est le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE). Il s'agit d'un marché du carbone lié à celui de la Californie et, depuis le 25 juin 2026[8], à celui de l'État de Washington. Le gouvernement fixe un plafond d'émissions et oblige les grandes entreprises à acquérir des droits d'émission. Ce coût additionnel se répercute ultimement sur les prix des carburants payés par les consommateurs et les entreprises du Québec.

Contrairement au reste du pays, où la tarification fédérale sur les carburants a été éliminée, le coût du carbone continue d'être intégré au prix des carburants consommés au Québec. Selon les estimations du gouvernement du Québec, le SPEDE ajoute actuellement entre 7 et 26 cents par litre au prix des essences automobiles, comme l'illustre la figure 1 (capture d'écran du site Internet du ministère de l'Environnement, information retirée par la suite). Il est à noter qu'en date du 30 juillet 2026, le coût estimé de la taxe carbone du Québec dans le prix total de 1,41 $ pour un litre d'essence est de 8,4 cents, soit 6 % du prix total.

[5] Gouvernement du Canada, Le gouvernement du Canada annonce une tarification pancanadienne pour la pollution par le carbone, octobre 2016. Consultation en ligne : https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2016/10/gouvernement-canada-annonce-tarification-pancanadienne-pollution-carbone.html

[6] Gouvernement du Canada, Montants de la Remise canadienne sur le carbone pour les petites entreprises, de 2019-2020 à 2023-2024, octobre 2024. Consultation en ligne : https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2024/10/montants-de-la-remise-canadienne-sur-le-carbone-pour-les-petites-entreprises-de-2019-2020-a-2023-2024.html

[7] Gouvernement de la Colombie-Britannique, B.C. eliminates carbon tax, Communiqué de presse, 31 mars 2025. Consultation en ligne : https://news.gov.bc.ca/releases/2025FIN0014-000280 (en anglais seulement)

[8] https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-marche-du-carbone-s-elargit-l-etat-de-washington-se-joint-au-quebec-et-a-la-californie-873192351.html

© Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Figure 1

Tableau explicatif de l'impact du coût du SPEDE sur les carburants

Impact du coût carbone (en cents par litre ou par m^3) sur les prix de certains carburants et combustibles en fonction de l'évolution potentielle des prix minimaux et maximaux

Carburant ou combustible		Coût carbone en cents par litre ou par mètre cube					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Essences automobiles (contenant 12 % d'éthanol)	Min.	6,8	7,3	7,8	8,3	8,9	9,5
	Max.	24,9	26,6	28,5	30,5	32,6	34,9
Carburants diesels (contenant 5 % de biodiesel)	Min.	9,2	9,9	10,6	11,3	12,1	12,9
	Max.	33,8	36,2	38,7	41,4	44,3	47,5
Mazout léger	Min.	8,8	9,5	10,1	10,8	11,6	12,4
	Max.	32,4	34,7	37,1	39,7	42,5	45,5
Mazout lourd	Min.	10,2	10,9	11,6	12,5	13,3	14,3
	Max.	37,3	39,9	42,7	45,7	48,9	52,4
Propane	Min.	5,0	5,3	5,7	6,1	6,5	7,0
	Max.	18,3	19,6	21,0	22,4	24,0	25,7
Gaz naturel	Min.	6,1	6,5	7,0	7,5	8,0	8,6
	Max.	22,4	24,0	25,7	27,5	29,4	31,4

Les revenus générés par le marché du carbone sont versés au Fonds d'électrification et de changements climatiques. Toutefois, une partie de ces sommes a été utilisée pour financer des projets portés par de grandes entreprises et des organismes publics, tandis qu'un surplus de 1,8 G$ a été transféré au Fonds des générations[9].

Le Québec demeure donc aujourd'hui la seule province où un prix du carbone s'applique aux carburants. Dans ce contexte, il est pertinent d'examiner dans quelle mesure cette différence se reflète dans l'évolution de l'inflation au Québec par rapport au niveau national.

L'évolution de l'inflation au Québec et au Canada

Les figures 2a et 2b montrent une évolution distincte de l'inflation au Québec par rapport à la moyenne canadienne au cours de la période étudiée.

De juin 2023 à mai 2024, l'inflation au Québec a généralement dépassé celle observée au Canada, avec des écarts variant entre 0,2 et 1,1 point de pourcentage. Selon Desjardins, cette différence pourrait notamment s'expliquer par une croissance salariale plus forte et un soutien gouvernemental plus important qu'ailleurs au pays[10]. Il convient toutefois de noter que la moyenne canadienne inclut les données du Québec. La comparaison présentée est donc conservatrice : puisque l'inflation québécoise contribue à la moyenne nationale, l'écart observé entre le Québec et le Canada tend à sous-estimer la différence réelle entre la province et le reste du pays.

[9] Lecavalier, Charles, Le surplus de 1,8 milliard du Fonds vert avalé par le Fonds des générations, La Presse, novembre 2025. Consultation en ligne : https://www.lapresse.ca/affaires/economie/2025-11-25/mise-a-jour-economique/le-surplus-de-1-8-milliard-du-fonds-vert-avale-par-le-fonds-des-generations.php

[10] Desjardins, Pourquoi l'inflation demeure-t-elle plus persistante au Québec?, août 2023. Consultation en ligne : https://www.desjardins.com/qc/fr/epargne-placements/etudes-economiques/quebec-inflation-25-aout-2023.html

© Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Figure 2a

L'inflation au Canada[11]

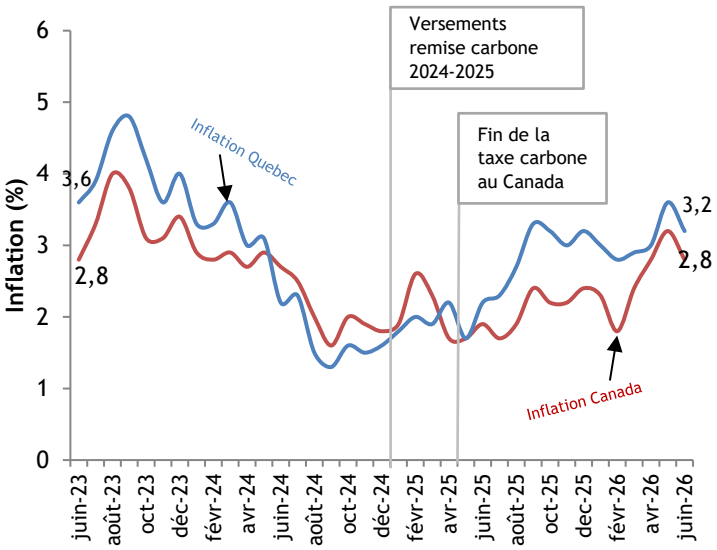
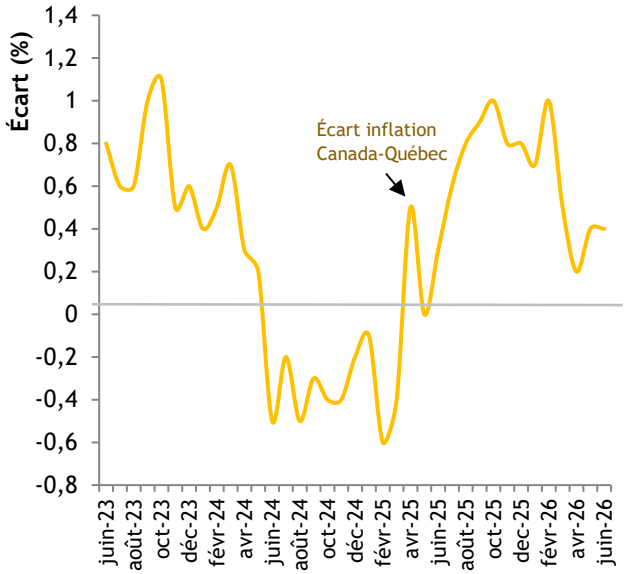


Figure 2b

Écart de l'inflation entre le Québec et le Canada



À l'inverse, entre juin 2024 et mars 2025, l'inflation québécoise a été légèrement inférieure à la moyenne canadienne avec des écarts variant entre -0,1 et -0,6 point de pourcentage.

Un changement de tendance s'observe toutefois à partir d'avril 2025, au moment où la taxe carbone fédérale sur les consommateurs a été abolie. Depuis, l'inflation au Québec se situe généralement entre 0,2 et 1 point de pourcentage au-dessus de la moyenne canadienne.

Bien que plusieurs facteurs influencent l'inflation, les données montrent que l'écart entre le Québec et le reste du pays s'est accentué après la réduction, puis l'élimination, de la tarification fédérale du carbone. Sans suffire à elle seule à établir un lien de causalité, force est de constater que cela coïncide avec le maintien d'un prix du carbone sur les carburants au Québec. D'ailleurs, l'Institut de la statistique du Québec indique qu'en juin 2026, l'inflation atteignait 3,2 % au Québec. Excluant l'essence, elle s'établissait à 2,8 %, ce qui souligne l'importance de cette composante dans la hausse récente des prix[12].

La FCEI ne prétend pas établir un lien de causalité direct. Nous laisserons plutôt le ministre des Finances du Québec tirer lui-même ses conclusions :

« Oui. Bien, Mme la Présidente, ça va me permettre d'informer, OK, parce qu'effectivement l'inflation est à 3 % au Québec et à 2,3 % dans le reste du Canada. Et qu'est-ce qui explique cet écart? Est-ce que c'est l'inflation alimentaire, comme l'évoque mon collègue? Non. C'est l'élimination de la taxe carbone

[11] Institut de la statistique du Québec, Indice des prix à la consommation (IPC), indice d'ensemble, Canada, Québec, RMR de Montréal et RMR de Québec, données mensuelles non désaisonnalisées (2002=100), calculs de la FCEI. Consultation en ligne : https://statistique.quebec.ca/fr/document/indice-prix-consommation-ipc/tableau/indice-des-prix-a-la-consommation-ipc-indice-ensemble-canada-quebec-rmr-montreal-quebec-donnees-mensuelles-non-desaisonnalisees

[12] Institut de la statistique du Québec, Indice des prix à la consommation, 20 juillet 2026. Consultation en ligne : https://statistique.quebec.ca/fr/produit/publication/indice-prix-consommation

par le gouvernement fédéral. Alors, 0,5 % du 0,7 %, c'est l'élimination de la taxe carbone par le gouvernement fédéral. Et, puisque l'inflation, c'est un chiffre annuel, cet effet-là va durer 12 mois. »

Eric Girard, ministre des Finances du Québec[13]

À un moment où les PME et les ménages cherchent un répit face à la hausse des coûts, le maintien du système québécois de tarification du carbone exacerbe la pression sur les prix. À l'exception du remboursement temporaire accordé au secteur agricole[14], les entreprises québécoises sont les seules au pays à assumer des coûts résultant de la tarification du carbone.

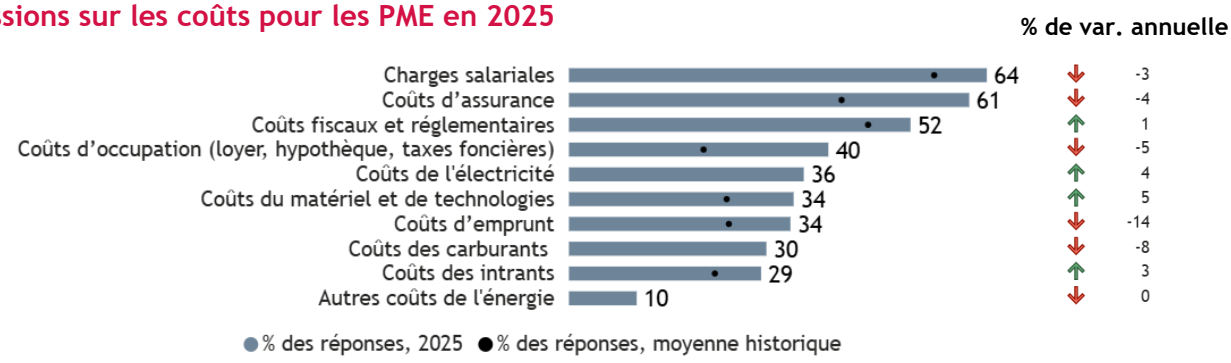
L'inflation et la hausse des coûts d'exploitation des PME

Bien que l'inflation soit revenue près de sa cible au cours des deux dernières années, les pressions sur les coûts demeurent fortes et persistantes pour les PME.

En 2024 et 2025, la proportion de PME rapportant des pressions sur leurs coûts est demeurée nettement supérieure à la moyenne des 16 dernières années selon les données de la FCEI. Le principal changement observé en 2025 provient des baisses successives du taux directeur de la Banque du Canada, qui ont offert un certain répit en réduisant les coûts de financement des entreprises (figure 3).

Figure 3

Pressions sur les coûts pour les PME en 2025



Question : Parmi les coûts d'intrants suivants, lesquels posent actuellement des problèmes à votre entreprise ?
Source : FCEI, sondage : Les perspectives de votre entreprise, février 2009 - décembre 2025. Nombre de réponses pour 2025 : 1438

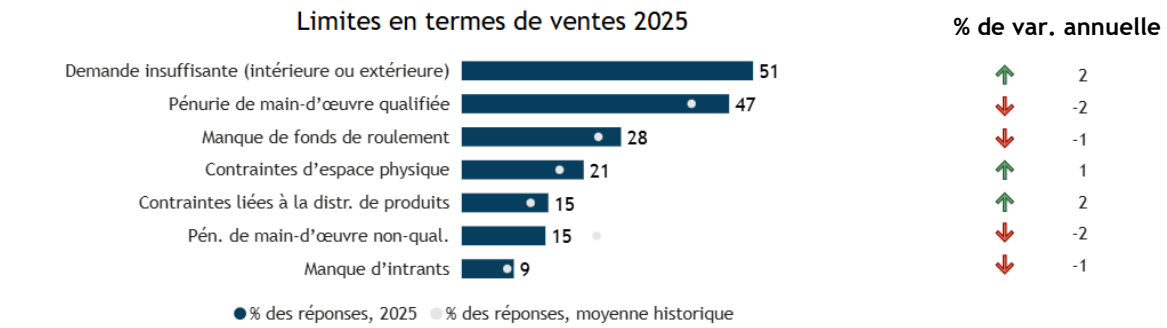
Ces pressions surviennent alors que les PME font également face à d'importants défis liés à leurs ventes et à leur production. La faiblesse de la demande, les pénuries de main-d'œuvre qualifiée et les problèmes de fonds de roulement figurent parmi les principaux freins identifiés par les entreprises (figure 4). Dans chaque cas, les résultats observés en 2025 dépassent la moyenne des 16 dernières années.

[13] Assemblée nationale du Québec, 43e législature, 2e session (30 septembre 2025 au 8 avril 2026). Le jeudi 19 février 2026 - Vol. 48 N° 39. Consultation en ligne : https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/43-2/journal-debats/20260219/428025.html

[14] Cabinet de la première ministre, Compétitivité du secteur agricole et de la relève - Christine Fréchette tient sa promesse : Québec rembourse le coût carbone aux entreprises agricoles et investit dans la relève, mai 2026. Consultation en ligne : https://www.newswire.ca/fr/news-releases/competitivite-du-secteur-agricole-et-de-la-releve-christine-frechette-tient-sa-promesse-quebec-rembourse-le-cout-carbone-aux-entreprises-agricoles-et-investit-dans-la releve-822721317.html

Figure 4

Limites pour les PME en termes de ventes et de production en 2025



Question : Quels facteurs entravent votre capacité à augmenter les ventes ou la production?
Note : *Depuis janvier 2024, certains choix de réponses ont été remplacé. Plus de détails sur fcei.ca/barometre.

Source : FCEI, sondage : Les perspectives de votre entreprise, février 2009 - décembre 2025. Nombre de réponses pour 2025 : 1438

Composer simultanément avec des hausses importantes de coûts, une demande plus faible et des contraintes financières n'est pas une équation viable à long terme. Pour certaines PME, particulièrement les plus petites, la marge de manœuvre est pratiquement épuisée. L'élastique est étiré au maximum.

La situation ne s'est d'ailleurs pas améliorée en 2026. Les données du Baromètre des affaires[MD] de juin montrent que les mêmes défis persistent. Du côté des contraintes associées à la production et aux ventes, la demande insuffisante demeure le principal obstacle, mentionnée par 51 % des propriétaires de PME. Elle est suivie par les pénuries de main-d'œuvre qualifiée (44 %) et les problèmes de fonds de roulement[15]. Du côté des coûts, le carburant arrive désormais au premier rang. En juin 2026, 62 % des propriétaires de PME affirmaient être affectés négativement par l'augmentation des coûts liés au carburant, soit 30 points de pourcentage de plus qu'en 2025.

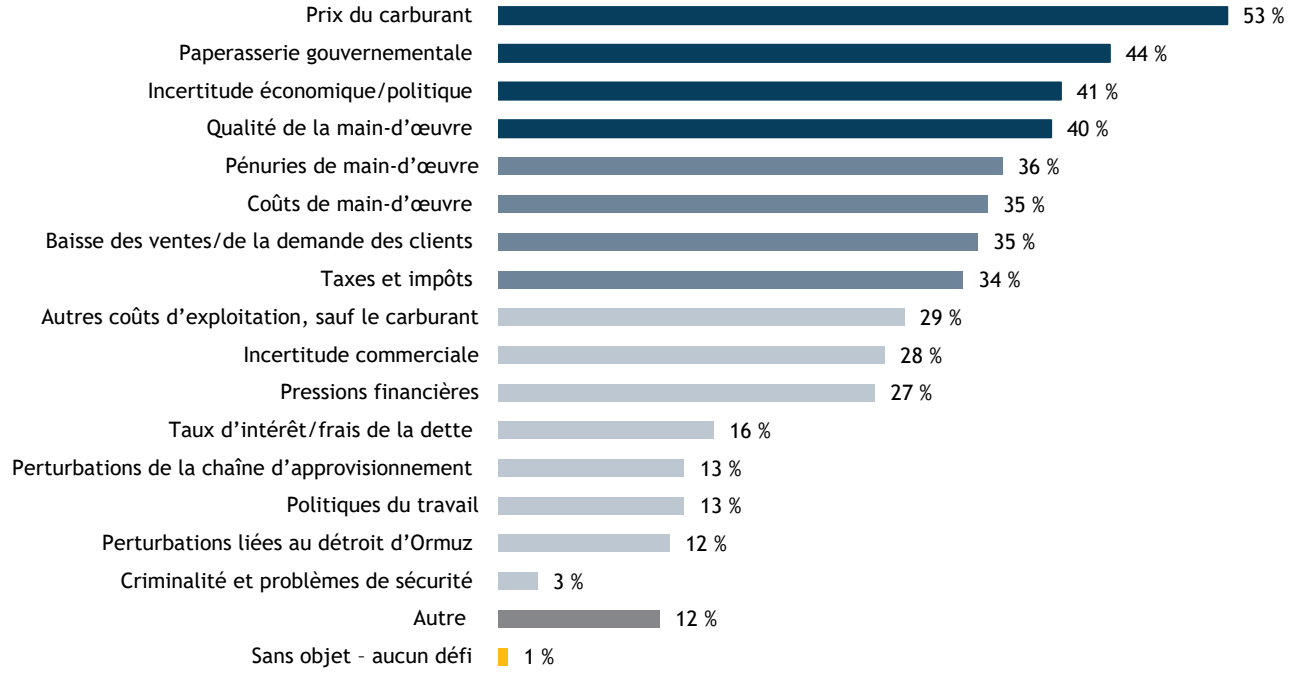
Bien que la hausse récente des coûts du carburant soit principalement attribuable au contexte géopolitique international, les PME québécoises font face à une pression supplémentaire qui leur est propre. En plus de composer avec des prix de l'énergie élevés, elles doivent continuer d'assumer les coûts associés au SPEDE, alors que la tarification fédérale du carbone sur les carburants a été éliminée ailleurs au pays. Pour les entreprises fortement dépendantes du transport, cette réalité accentue les pressions déjà exercées sur leurs coûts d'exploitation et leur compétitivité.

Cette pression exercée par les coûts du carburant devient de plus en plus lourde. Les données du sondage Votre Voix de la FCEI réalisé en avril 2026 démontrent que le prix du carburant constitue désormais le principal défi des PME québécoises. Comme le montre la figure 5, plus d'un propriétaire de PME sur deux (53 %) l'identifie comme un enjeu majeur, devant la paperasserie gouvernementale (44 %), l'incertitude politique et économique (41 %) et la qualité de la main-d'œuvre (40 %)[16].

[15] FCEI, Baromètre des affaires[MD], juin, province de Québec. Consultation en ligne : https://www.cfib-fcei.ca/fr/rapports-de-recherche/barometre-des-affaires
[16] FCEI, Sondage Votre Voix — avril 2026, du 9 au 27 avril 2026, résultats finaux, Québec, n = 283. Question : « Quels sont les plus gros défis auxquels votre entreprise fait face actuellement? (Sélectionner toutes les réponses pertinentes) ».

Figure 5

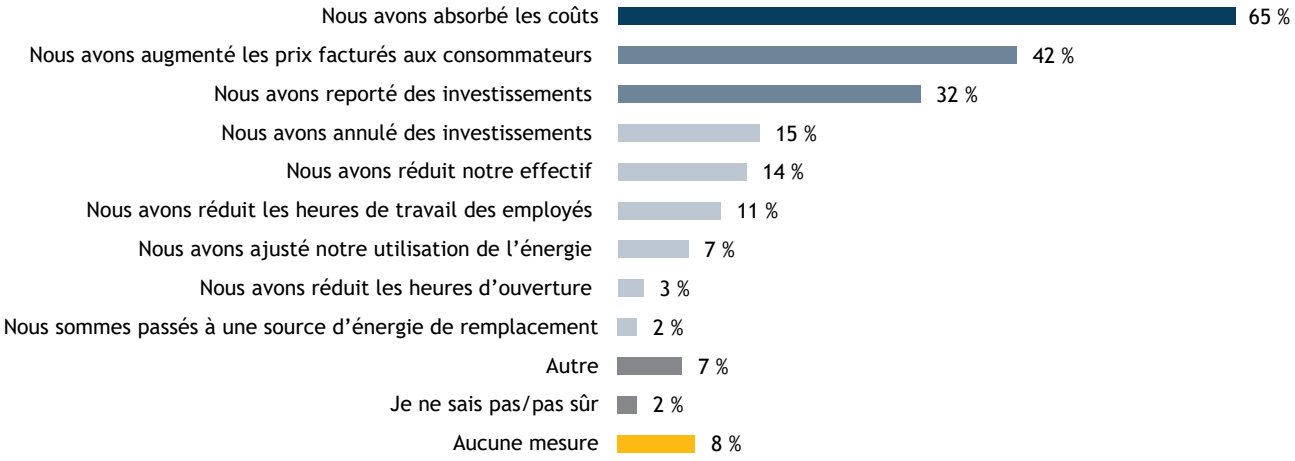
Les plus gros défis pour les PME québécoises, avril 2026



On pourrait croire que les entreprises compensent automatiquement la hausse des prix du carburant en les transférant à leurs clients. Ce n'est généralement pas le cas pour les PME. Afin de préserver leur clientèle et de demeurer compétitives, elles absorbent une part importante du choc financier.

Figure 6

Mesures prises en réponse à la hausse du prix du carburant, avril 2026



Les PME jouent ainsi un rôle de tampon dans l'économie. Afin de préserver leur clientèle et de demeurer compétitives, elles prennent sur leurs épaules une part importante de la hausse des coûts à laquelle elles font face, souvent au détriment de leur rentabilité et de leurs projets de croissance. Ainsi, comme le montre la figure 6, 65 % des PME absorbent elles-mêmes une partie des coûts

© Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

associés à la hausse des prix du carburant, tandis que 42 % ont été contraintes d'augmenter leurs prix. Par ailleurs, 32 % ont reporté certains investissements afin de s'adapter à cette nouvelle réalité[17].

Dans ce contexte, toute mesure qui accroît davantage les coûts d'exploitation revêt une importance particulière. Le maintien d'une tarification du carbone sur les carburants au Québec ajoute une pression supplémentaire sur des entreprises déjà fragilisées par plusieurs années de hausse des coûts. À terme, ces coûts doivent soit être absorbés par les PME, soit être répercutés sur les consommateurs, soit se traduire par une réduction des investissements, de la croissance et de la capacité des entreprises à demeurer concurrentielles.

Conclusion

Les politiques publiques ont des conséquences concrètes sur les entreprises. Plus les coûts imposés aux PME sont élevés, plus les répercussions se font sentir sur leur compétitivité, leur capacité d'investissement et, ultimement, sur les consommateurs.

La forte hausse des coûts liés au carburant exerce aujourd'hui une pression particulièrement importante sur les PME québécoises. Pour y faire face, elles absorbent d'abord une partie des augmentations, mais elles sont également contraintes de reporter des investissements, de réduire leur marge de manœuvre financière ou d'augmenter leurs prix.

Cette situation survient après plusieurs années de pressions importantes sur les coûts d'exploitation, combinées à un ralentissement de la demande. De nombreuses PME ont déjà puisé dans leurs réserves financières afin de traverser cette période difficile.

Les PME sont favorables aux objectifs environnementaux et souhaitent contribuer à la transition énergétique. Elles demandent toutefois que cette transition se fasse de manière équitable, sans compromettre leur compétitivité. En effet, un récent sondage[18] de la FCEI révèle ce qui suit :

- 83 % des propriétaires de PME affirment que le coût du carburant augmente leurs dépenses et réduit leur compétitivité;
- 78 % estiment que le Québec devrait suivre l'exemple de l'Ontario en réduisant la taxe sur les carburants;
- 76 % considèrent que les taxes et les règles environnementales devraient être appliquées de façon uniforme partout au Canada.

En fait, les propriétaires de PME demandent de la cohérence réglementaire et de l'équité fiscale.

Le remboursement accordé au secteur agricole montre que le gouvernement du Québec peut intervenir lorsque la compétitivité d'un secteur est menacée. La FCEI demande que cette mesure soit élargie à toutes les PME québécoises afin d'alléger le fardeau des coûts du carburant et d'assurer une concurrence plus équitable à l'échelle nationale.

---

[17] FCEI, Sondage Votre Voix — avril 2026, du 9 au 27 avril 2026, résultats finaux, Québec, n = 147. Question : « Quelles mesures avez-vous prises pour votre entreprise, le cas échéant, en réponse à cette situation [prix du carburant]? (Sélectionner toutes les réponses pertinentes) ».

[18] FCEI, Taxes sur le carburant au Québec : 78 % des PME disent que c'est assez, mai 2025. Consultation en ligne : https://www.cfib-fcei.ca/fr/medias/taxes-sur-le-carburant-au-qu%C3%A9bec-78-des-pme-disent-que-cest-assez

À propos de la FCEI

La FCEI est une organisation non partisane et sans but lucratif qui représente exclusivement les intérêts de 103 000 propriétaires de petites et moyennes entreprises (PME) au Canada, dont 22 000 au Québec. La FCEI a une capacité de recherche sans égal parce qu'elle est en mesure de recueillir auprès de ses membres des renseignements concrets et opportuns au sujet d'enjeux commerciaux qui ont une incidence sur leurs activités quotidiennes et leurs résultats. Elle est, à ce titre, une excellente source de données à jour dont les gouvernements devraient tenir compte quand ils élaborent des politiques qui entraînent des répercussions sur les PME canadiennes.

Visitez fcei.ca pour en savoir plus.

Les auteurs

François Vincent, vice-président pour le Québec
Alchad Alegbeh, analyste principal de la recherche
Vincent Pâquet, directeur aux affaires législatives
Mathieu Beauchamp, analyste des politiques

© Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 2026

FCEI
FÉDÉRATION CANADIENNE
DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE

*En affaires pour vos affaires*MC