

# 10 ans de transition verte – impact, leçons et plan d'action



**Septembre 2024**



## À propos de SWITCH

SWITCH, l'Alliance pour une économie verte est régie par un conseil d'administration composé de six représentants provenant de différents secteurs de l'économie et de la société civile du Québec. Fondée en 2013, l'Alliance mobilise ses membres afin d'accélérer la transition vers une économie plus verte et plus sobre en carbone. Nous travaillons, tous ensemble, à identifier des pistes concertées de solutions pragmatiques et réalistes pour une transition plus juste, plus innovante et plus porteuse pour notre économie. Nous souhaitons un développement des politiques et des interventions de l'État plus cohérent et la convergence des initiatives provenant des secteurs public, privé, associatif, coopératif et mutuel et de la société civile en faveur d'une économie verte. L'Alliance SWITCH réunit :



**Association de l'aluminium du Canada**  
Jean Simard, président et chef de la direction



**Conseil du patronat du Québec**  
Arnaud Champalbert, vice-président – Affaires publiques et gouvernementales



**Ecotech Québec**  
Isabelle Dubé-Côté, présidente et cheffe de la direction



**Énergir**  
Philippe Lanthier, directeur – Développement durable, changements climatiques et politiques publiques



**Mouvement Desjardins**  
Gildas Poissonnier, chef du développement durable



Regroupement national  
des conseils régionaux  
de l'environnement

**Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec**  
Martin Vaillancourt, directeur général

**Personne-ressource :** Richard Fahey, AppEco & Direction générale SWITCH



# TABLE DES MATIÈRES

<b>À propos de SWITCH.....</b>	<b>2</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>3</b>
<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>4</b>
<b>ANALYSE DES RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Les preuves de l'influence de l'Alliance SWITCH.....</b>	<b>5</b>
<i>Le secteur énergétique .....</i>	<i>5</i>
<i>L'efficacité énergétique des bâtiments .....</i>	<i>6</i>
<i>Les achats responsables.....</i>	<i>7</i>
<i>Le marché du carbone .....</i>	<i>8</i>
<i>Le secteur des transports.....</i>	<i>8</i>
<i>La gestion des matières résiduelles et la circularité de l'économie .....</i>	<i>10</i>
<b>2. Des zones de résistance aux recommandations de l'Alliance SWITCH.....</b>	<b>10</b>
<i>Le secteur énergétique .....</i>	<i>10</i>
<i>Le transport collectif.....</i>	<i>12</i>
<i>La gestion des matières résiduelles et la circularité de l'économie .....</i>	<i>14</i>
<b>3. Les facteurs exogènes contribuant à la transition verte.....</b>	<b>14</b>
<b>4. Un manifeste pour des progrès urgents .....</b>	<b>16</b>
<i>La gouvernance .....</i>	<i>16</i>
<i>Le transport collectif.....</i>	<i>17</i>
<i>Une réforme nécessaire de notre régime fiscal en favorisant l'écofiscalité .....</i>	<i>17</i>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>19</b>



## PRÉAMBULE

L'Alliance SWITCH pour une économie verte (ci-après « SWITCH ») existe depuis plus de dix ans maintenant. Issue d'un regroupement d'entreprises, de groupes environnementaux et de financiers durables, SWITCH trouve son origine dans la conviction qu'il y a plus qui unit ces différentes parties prenantes que ce qui les divise. C'est avec cette conviction profonde que l'organisation a débuté ses travaux dans un souci d'offrir des pistes consensuelles de transition vers l'économie verte qui allaient au-delà des grands principes et se voulaient concrètes afin d'en faciliter la mise en œuvre rapide.

Il va sans dire que le contexte actuel diffère avec celui qui prévalait en 2013. À l'époque, bien que les changements climatiques étaient sur toutes les lèvres, on ne parlait pas encore d'urgence climatique. D'aucuns reconnaissent aujourd'hui que nous sommes en retard sur la transition nécessaire afin de préserver la biodiversité et contrôler le réchauffement climatique à +1,5 °C par rapport aux températures de l'ère préindustrielle. De même, les manifestations climatiques nous poussent à l'adoption réactionnelle de politiques publiques qui, à l'occasion, démontrent un certain manque de cohérence.

Ce nouveau contexte nous impose de prendre une pause, de faire le point sur les mesures proposées, celles qui ont été mises en place, mais surtout d'apprendre de ce qui a fonctionné et pourquoi certaines autres recommandations n'ont pas encore trouvé preneur au sein de la société québécoise. Au terme de ce constat, SWITCH entend proposer quelques axes stratégiques qui devront faire partie du plan d'action sur le développement durable du gouvernement si nous souhaitons améliorer la cohérence des actions, la mobilisation de la population et atteindre collectivement nos cibles de réduction des gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et la décarbonation en 2050.

Nous espérons que le bilan de 10 ans d'action de SWITCH saura inspirer et mobiliser les différents acteurs en faveur de la transition verte.

# ANALYSE DES RECOMMANDATIONS

## 1. Les preuves de l'influence de l'Alliance SWITCH

### *Le secteur énergétique*

Depuis les années 1970, le Québec a fait le pari de l'hydroélectricité, une décision visionnaire qui permet aujourd'hui de se positionner avantageusement au chapitre de la décarbonation de l'économie québécoise, canadienne, voire nord-américaine. Il est donc normal que nous débutions notre analyse de l'influence des recommandations de SWITCH au fil des ans par ce secteur névralgique. Dès ses balbutiements, l'Alliance a mis de l'avant l'importance de miser sur la production d'énergies renouvelables. Au cours des 10 dernières années, ce sont plus de 1765 MW qui ont fait l'objet d'achats de puissance de production éolienne. Ces ajouts de capacité renouvelable ne prennent pas encore en considération les appels d'offres en cours d'énergie éolienne de 300 MW et un autre bloc de 480 MW d'énergie renouvelable. Hydro-Québec estime qu'elle aura besoin de nouveaux approvisionnements à l'horizon 2029-2030 et c'est pourquoi elle a lancé un nouvel appel d'offres pour l'acquisition de 1 500 MW d'énergie éolienne<sup>1</sup>.

À l'automne 2023, Hydro-Québec publiait le *Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère*<sup>2</sup> visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, de répondre à la croissance prévue de la demande d'électricité et d'offrir à la clientèle un service fiable, simple et abordable. Ce plan d'action ambitieux envisage des investissements de l'ordre de 45 milliards de dollars, une augmentation de la production d'énergie verte, une consommation énergétique plus efficace, et ce, en concertation avec les milieux.

Un autre vecteur énergétique qui a bénéficié du soutien de l'Alliance SWITCH est sans contredit les bioénergies. Afin de réduire notre empreinte carbone globale, le recours accru aux bioénergies est incontournable, tant pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre que pour atteindre nos objectifs de transition énergétique à l'horizon 2030. Cette opinion s'appuie sur les constats établis par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)<sup>3</sup>. Lorsqu'elles se substituent à des énergies fossiles ou qu'elles limitent les émissions de méthane liées à la décomposition de biomasse agricole ou urbaine, les bioénergies présentent des potentiels importants de réduction des émissions de GES.

À la suite des recommandations du Groupe de travail sur les bioénergies piloté par SWITCH, le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel<sup>4</sup> prévoit que des exigences minimales de contenu de biocarburants de 15 % dans l'essence et de 10 % dans le carburant diesel au 1<sup>er</sup> janvier 2030. Il reste à officialiser par règlement la teneur minimale des biocarburants dans l'essence à 20 % d'ici 2030.

---

<sup>1</sup> <https://www.hydroquebec.com/achats-electricite-quebec/appels-propositions/2023-01.html>

<sup>2</sup> Hydro-Québec (2023), *Vers un Québec décarboné et prospère – Plan d'action 2035*, consulté [ici](#).

<sup>3</sup> Rogelj, J., D. et al (2018), *2018: Mitigation pathways compatible with 1.5 °C: An IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5 °C above preindustrial levels*, Genève, GIEC.

<sup>4</sup> R.R.Q. chapitre P-30.01, r. 0.1



Cibles de teneur minimale pour les biocarburants proposées par le Groupe de travail sur les bioénergies	
Volume minimal de carburant renouvelable dans l'essence	Volume minimal de carburant renouvelable dans le diesel
- 10 % dans l'essence d'ici 2021	- 3 % dans le diesel d'ici 2021
- 15 % dans l'essence d'ici 2025	- 5 % dans le diesel d'ici 2025
- 20 % dans l'essence d'ici 2030	- 10 % dans diesel en 2030

Au chapitre de la biométhanisation, la valorisation de nos ressources et des matières résiduelles organiques offre un vaste potentiel de gisements ou encore de sources/filières de production durable disponibles<sup>5</sup>. Bien que des avancées notables aient été réalisées dans ce secteur, le gouvernement a annoncé récemment qu'il fixait la cible d'injection du gaz de source renouvelable (GSR) à 10 % mais seulement en 2030 dans le Règlement concernant la quantité de gaz de source renouvelable devant être livrée par un distributeur<sup>6</sup>.

Cibles de teneur minimale pour le gaz naturel renouvelable
- 1 % d'ici 2020
- 2 % d'ici 2023
- 5 % d'ici 2025
- 7 % d'ici 2028,
- et 10 % d'ici 2030

### *L'efficacité énergétique des bâtiments*

Le secteur des bâtiments constitue un secteur d'importance dans le cadre du Plan pour une économie verte (PEV). En 2014, l'Alliance SWITCH proposait que le gouvernement pérennise son soutien à la réduction de l'empreinte environnementale et énergétique des bâtiments résidentiels, institutionnels, commerciaux et industriels, et encourage une application plus stricte des normes d'efficacité énergétique dans le Code du bâtiment. À la suite d'un projet pilote sur le rendement énergétique net zéro R-2000, le Conseil national de recherches Canada partageait avec les autorités provinciales que l'objectif final des codes modèles nationaux 2020 est que tous les nouveaux bâtiments soient construits selon des normes de consommation énergétique nette zéro d'ici 2030. Le Code québécois de l'énergie pour les bâtiments vise à rehausser l'efficacité énergétique des habitations. En 2020, l'introduction du Code de construction (chap I.1) permet d'améliorer la performance énergétique des bâtiments de 27,9 % par rapport aux normes applicables antérieurement. Couplé avec l'adoption du projet de loi 17 qui vise une harmonisation des normes municipales en lien avec le Code du bâtiment, cette orientation permettra une réduction à terme de l'empreinte environnementale des bâtiments à l'échelle du Québec.

<sup>5</sup> Deloitte & WSP (2018), *Production québécoise de gaz naturel renouvelable (GNR) : un levier pour la transition énergétique — Évaluation du potentiel technico-économique au Québec (2018-2030)*, octobre 2018, consulté [ici](#). Voir aussi WSP (2021), *Inventaire de la biomasse disponible pour produire de la bioénergie et Portrait de la production de bioénergies sur le territoire québécois*, consulté [ici](#).

<sup>6</sup> R.R.Q., chap. R-6.01, r. 4.3



De même, plusieurs programmes ont été mis en place afin de soutenir la rénovation verte et la réduction de l’empreinte énergétique des bâtiments. Par exemple, pour faciliter l’installation de systèmes de chauffage propres et durables, il existe les programmes Chauffez vert, Rénoclimat, Novoclimat, l’aide financière d’Hydro-Québec dans le secteur résidentiel et Écoperformance pour le secteur commercial et institutionnel.

Le gouvernement s’est donné pour cible de réduire de 60 % les émissions de GES provenant de son parc immobilier à l’horizon 2030 et un l’objectif « zéro émission » pour 2040. Il réitère également qu’en 2025 aucun bâtiment public ne sera chauffé avec un système de chauffage principal au mazout.

En 2023, le plus récent Plan de mise en œuvre 2023-2028 du PEV démontrait une baisse de 37 % des émissions du secteur des bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels, en raison de l’électrification du chauffage résidentiel et de l’amélioration de l’efficacité énergétique<sup>7</sup>. Il faut noter que ces résultats provenaient de l’année pandémique 2020 ; ils doivent être interprétés avec prudence. En conclusion, il faut souligner les attentes soulevées par l’habilitation contenue dans le projet de loi 41 *Loi édictant la Loi sur la performance environnementale des bâtiments et modifiant diverses dispositions en matière de transition énergétique*. Il est trop tôt pour évaluer les avantages-coûts des mesures réglementaires qui seront déployées, mais il est possible d’anticiper que le processus de cotation des édifices incitera à l’amélioration de la performance énergétique et à la réduction des GES de ce secteur névralgique.

### *Les achats responsables*

Dès 2015, l’Alliance SWITCH publiait son plan d’action visant à mettre en place des politiques d’achats écoresponsables au sein des ministères et des organismes. Il a fallu attendre près de 8 ans avant que la Stratégie gouvernementale des marchés publics établisse des objectifs clairs et chiffrés pour la mise en œuvre des achats écoresponsables. Initialement établies à 15 %, les acquisitions responsables d’un État québécois qui se veut exemplaire devraient être progressives et échelonnées dans le temps pour l’atteinte d’un objectif sur 5 ans. À titre d’exemple, la mesure d’acquisitions responsables fondées sur l’ensemble des sommes consacrées à l’achat de biens et services pourrait être déclinée ainsi (chiffres indicatifs) :

Période	Cible
2022-2027	15 %
2028-2032	17,5 %
2033-2037	20 %
2038-2042	22,5 %
2043-2048	25 %

La Stratégie a pris le soin de mettre en place de la formation pour l’ensemble des acteurs. Comme nous l’évoquions en 2015, il importe de donner un appui, en particulier aux acheteurs, mais aussi aux autres parties prenantes concernées (requérants, usagers, gestionnaires) des différents paliers gouvernementaux et associations professionnelles, afin qu’ils adoptent des pratiques écoresponsables. Nous jugeons porteuse la tenue d’ateliers

<sup>7</sup> Plan pour une économie verte 2030, *Plan de mise en œuvre 2023-2028 – Analyse d’impact sur les émissions de GES et l’économie*, consulté [ici](#).



thématiques des marchés publics, au cours desquels les représentants de l'industrie et les ministères et organismes publics comme les municipalités pourront échanger sur des thèmes spécifiques, afin d'aider à la fois les entreprises à mieux comprendre le processus d'approvisionnement, et les fonctionnaires à identifier les alternatives et innovations disponibles sur le marché.

Grâce à la reddition de compte mise en place par la secrétaire du Conseil du Trésor, il sera non seulement possible de suivre la progression de ces initiatives, mais aussi de la proportion des achats responsables au sein de l'appareil public. Ainsi, pour l'année 2022-2023, 43 % de la valeur des contrats en approvisionnement conclus par le gouvernement du Québec émanaient de contractants du Québec; malheureusement, seulement 8 % de ces acquisitions des ministères et organismes pouvaient être considérées comme responsables<sup>8</sup>.

Par ailleurs, l'Alliance reconnaît les avancées importantes réalisées par les marques de certification Les Produits du Québec. Ces marques apposées aux produits conçus, fabriqués ou produits au Québec aident le consommateur à faire des choix éclairés en favorisant le circuit court et l'achat local. Finalement, le plus récent rapport de l'ECPAR fait état des démarches entreprises par de centaines d'organisations publiques, privées, en collaboration avec de nombreux partenaires de recherche et experts en approvisionnement responsable et en économie circulaire<sup>9</sup>.

### *Le marché du carbone*

En 2013, l'Alliance SWITCH invitait le gouvernement du Québec à poursuivre ses efforts en vue de l'intégration de nouveaux partenaires (États et provinces) pour élargir le marché du carbone au plus grand nombre de joueurs possible. Bien que l'Ontario se soit joint quelques années, il demeure que, depuis 2014, seule la Californie participe au sein de cette bourse climatique. Certes, à Glasgow, une démarche préliminaire avait été annoncée avec l'Oregon, mais il n'en reste que ce mécanisme de tarification du carbone novateur compte à ce jour trop peu de joueurs.

En 2021, la mise en place du SPEDE 2 prévoit des plafonds d'émissions dégressifs, mais encore trop permissifs, ce qui fait en sorte qu'il est encore plus avantageux d'acheter des crédits d'émission à la marge que de faire des modifications structurelles aux procédés industriels. De même, les limites imposées à la reconnaissance des crédits réglementés compensatoires créent des distorsions boursières qui font en sorte que les entreprises québécoises sont acheteurs de crédits à hauteur de 230 M\$ par année en Californie<sup>10</sup>.

### *Le secteur des transports*

Comme les transports accaparent plus de 40 % des émissions de GES au Québec, il était tout à fait normal dès 2013 que l'Alliance SWITCH recommande l'électrification des transports, le développement massif des transports collectifs, l'intégration de ceux-ci dans tout développement urbanistique, la tarification de la congestion, la révision de la chaîne

---

<sup>8</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor (2023), *Priorité à l'achat Québécois : L'État donne l'exemple*, Résultats depuis l'annonce de la Stratégie, consulté [ici](#).

<sup>9</sup> ECPAR (2023). *Promouvoir l'économie locale par l'approvisionnement responsable*. Rapport du chantier de travail Achat local 2022-2023, consulté [ici](#).

<sup>10</sup> Québec veut une meilleure entente avec la Californie, *La Presse*, 26 avril 2023, consulté [ici](#).



logistique du transport des marchandises, etc. ; elle y a même dédié un plan d'action particulier en 2016. De nombreuses recommandations ont été implantées.

Au chapitre de l'électrification des transports, le gouvernement du Québec a adopté la norme des véhicules zéro émission en 2018 et annoncé l'interdiction de vendre des véhicules à essence après 2035. Les aides financières pour l'achat des véhicules électriques ont non seulement été implantées, mais aussi modulées en fonction de la capacité de la batterie et prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF). Malheureusement, lors du discours sur le budget 2024-2025, le gouvernement du Québec a annoncé une diminution progressive de l'aide financière pour l'acquisition de véhicules électriques à compter du 1er janvier 2025 et la fin du programme le 31 décembre 2026. La mise en place des bornes de recharge est aussi soutenue financièrement et elles sont déployées à l'échelle du territoire grâce au Circuit électrique et de fournisseurs québécois comme Flo et EVDuty.

Au chapitre des transports collectifs, le gouvernement du Québec soutient sept projets structurants de transport collectif électrique à Québec, à Gatineau, à Laval, à Montréal et en Montérégie. Grâce à la participation du Fonds fédéral pour le transport en commun à zéro émission et le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC), le Programme d'électrification du transport scolaire et le programme Écobus aident les transporteurs interurbains et privés à financer l'acquisition ou à la conversion de leurs véhicules.

Le gouvernement contribue aussi à des infrastructures de transport comme le REM, le SRB Pie IX, la ligne bleue du métro de Montréal, le SRB Côte-Vertu en plus de développer le SRB Henri-Bourassa et le réseau structurant de la ville de Québec. Les différents mécanismes d'économie de partage que représentent Communauto, FLEX, UBER, AmigoExpress et Poparide ou même les voies réservées à l'autopartage contribuent au transport durable. De surcroît, le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains favorise notamment le financement de la Route verte et le déploiement de vélos en libre-service et des pistes cyclables.

L'entente sur le partage de la taxe d'accise sur l'essence permet aussi aux municipalités de financer certaines initiatives de transports collectifs. Le gouvernement a aussi permis récemment aux municipalités de percevoir une taxe sur l'essence, comme il l'avait autorisée par décret à la société des transports de la Gaspésie depuis 2015.

Au chapitre des transports lourds, des programmes comme Écocamionnage, Transportez vert, le Programme de transport écoénergétique de marchandises du gouvernement fédéral aspirent à la décarbonation du secteur du transport des marchandises.

On assiste en parallèle à la mobilisation des différents acteurs de la grappe industrielle des transports électriques sous le leadership de Propulsion Québec. Elle a pour mission d'accélérer le développement de l'industrie québécoise des transports électriques et intelligents (TEI) et réinventer la mobilité de demain. Avec le plan TEI 2030, fruit d'une concertation d'avant-garde en Amérique du Nord, l'industrie ambitionne de décarboner les transports et à soutenir le développement de l'économie québécoise.

Finalement, l'importance de l'aménagement du territoire et le développement de quartiers à proximité des transports collectifs sont dorénavant favorisés dans la nouvelle Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire et les Orientations gouvernementales d'aménagement du territoire.



Malheureusement, toutes ces mesures n'ont pas permis d'infléchir la progression des émissions de ce secteur. Selon les plus récentes données, on assiste à une augmentation de 16 % des émissions du secteur des transports en 2020, qui s'explique notamment par une hausse de 167 % des émissions des véhicules lourds, utilisés essentiellement pour le transport de marchandises, et de 4 % des émissions liées aux véhicules légers, principalement en raison d'une croissance de 125 % des émissions provenant des camions légers (ex. : véhicules utilitaires sport)<sup>11</sup>.

### *La gestion des matières résiduelles et la circularité de l'économie*

En 2019 SWITCH avait proposé que le gouvernement dote le Québec d'une feuille de route interministérielle visant un plus large recours à l'économie circulaire au sein des institutions sous sa responsabilité, de même que les municipalités, les commerces et les industries. Cette feuille de route a été introduite dans la Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028. SWITCH pense que le gouvernement doit continuer à soutenir voire à favoriser le développement accéléré des symbioses industrielles qui contribuent à une plus grande intégration économique, mais surtout à une réduction de l'extraction des ressources. D'autres mesures sont nécessaires compte tenu des constats alarmants publiés dans le rapport du BAPE sur la gestion des résidus ultimes<sup>12</sup> et plus récemment par Recyc-Québec dans son bilan de la gestion des matières résiduelles au Québec<sup>13</sup>.

## **2. Des zones de résistance aux recommandations de l'Alliance SWITCH**

### *Le secteur énergétique*

Aussi stratégique que soit notre investissement en hydroélectricité, il demeure qu'il n'est pas actuellement optimisé compte tenu de la sous-utilisation structurelle de l'économie d'énergie<sup>14</sup>. Prise au sens large, elle est d'autant plus porteuse que les investissements requis pour la générer sont, pour l'essentiel, déjà effectués. Toutefois, elle ne devrait être favorisée que jusqu'à concurrence du coût évité d'approvisionnement marginal. En effet, dans le cadre d'une planification intégrée des ressources énergétiques, les opportunités de réduire la demande doivent être analysées au regard de la valeur des investissements en nouvelle capacité, afin de déterminer la façon la plus économique de répondre aux besoins. En clair, l'Alliance SWITCH préconise depuis 2013 l'application systématique d'un critère rationnel sur le plan économique : à coût égal ou moindre, on choisit l'économie d'énergie. Malheureusement, il faut reconnaître que cette question est particulièrement complexe, voire tabou, au niveau de l'électricité où le signal de prix n'incite pas à la bonne utilisation de l'énergie au niveau résidentiel, que ce soit à cause de l'interfinancement ou encore du bloc patrimonial.

Il est établi que la structure tarifaire d'Hydro-Québec comporte une telle distorsion et qu'elle est de taille. Plus précisément, cet interfinancement favorise le secteur résidentiel, qui paie beaucoup moins cher (incitation au gaspillage), et ce, au détriment des autres secteurs (surcharge injustifiée de la facture). Le tableau suivant présente les indices

---

<sup>11</sup> Op. cit., note 7.

<sup>12</sup> BAPE (2022), L'état des lieux et la gestion des résidus ultimes, consulté [ici](#).

<sup>13</sup> RECYC-QUÉBEC (2023), Bilan 2021 de la gestion des matières résiduelles au Québec, consulté [ici](#).

<sup>14</sup> Ici, on réfère à l'ensemble des mesures ou comportements diminuant la consommation d'énergie : la réduction de la consommation, l'efficacité énergétique et le transfert vers d'autres sources plus efficaces.

d'interfinancement réel pour l'année 2021 par catégories de consommateurs<sup>15</sup>. Ces indices, calculés à partir des données réelles, sont établis selon la méthode de répartition du coût de service utilisée dans le cadre du dossier R-4011-2017 et reconnue par la Régie.

Catégories de consommateurs	Indice d'interfinancement
<b>Domestiques</b>	<b>86,2</b>
<b>Généraux</b>	<b>121,3</b>
Tarif G	118,2
Tarif M	128,3
Tarif CB moyenne puissance	138,9
Tarif LG	100,1
Tarif CB grande puissance	118,9
<b>Grands industriels</b>	<b>113,1</b>

Source : Hydro-Québec (2022)

Or, dans sa plus récente demande tarifaire (R-4270-2024), toujours pendante devant la Régie de l'énergie, cette situation est loin de se corriger. En fait, la hausse tarifaire accentue l'interfinancement en place. En supposant que la demande actuelle était entérinée par le tribunal administratif, les niveaux d'interfinancement au 1<sup>er</sup> avril 2025 seraient de :

Catégories de consommateurs	Indice d'interfinancement
<b>Domestiques</b>	<b>81,7</b>
<b>Généraux</b>	<b>130,0</b>
Tarif G	129,2
Tarif M	138,2
Tarif LG	105,4
<b>Grands industriels</b>	<b>114,3</b>

Source : Hydro-Québec (2024)

Ainsi, il ressort clairement que les clientèles domestiques contribuent à un peu plus de 80 % des frais qu'elles engagent, comparativement à des surcontributions variant entre 5 % et 38 % dans les autres catégories d'utilisateurs. Les besoins énergétiques des prochaines années risquent d'exacerber davantage cette iniquité si le gouvernement continue de vouloir épargner à tort les consommateurs résidentiels en faisant porter un fardeau disproportionné aux clients commerciaux, institutionnels et industriels.

Une correction de cette situation par les prix (hausse pour le résidentiel, baisse pour les autres catégories) permettrait de rééquilibrer les revenus en fonction des coûts générés. Toutefois, en soi, cela ne changerait que peu de choses pour Hydro-Québec ou son actionnaire, dans la mesure où cette dernière dégagerait, compte tenu l'encadrement légal et réglementaire actuel, le même montant total de revenus. Un tel ajustement aurait le mérite de corriger les incitations économiques de chacune des catégories d'utilisateur, les incitant alors à employer la ressource de manière plus judicieuse. Ainsi, le secteur résidentiel ne gaspillerait pas autant d'énergie alors que les autres secteurs cesseraient de supporter une surcharge injustifiée de leur facture et pourraient ainsi dédier ces sommes d'argent à

<sup>15</sup> Hydro-Québec (2022), *Renseignements généraux fournis en vertu de l'article 75.1 pour l'année 2021*, consulté



l'investissement dans la conversion de procédés industriels plus verts et l'essor économique et régional.

Il demeure que ce problème structurel dans la base de tarification du distributeur électrique ne saurait être corrigé du jour au lendemain sans provoquer un choc tarifaire pour les consommateurs. En parallèle, le gouvernement devrait adopter certaines mesures de soutien pour les ménages à faibles revenus affectés par cette transition via notamment le crédit d'impôt pour solidarité. Cette mesure constituerait l'envoi d'un signal réel aux consommateurs, et soutiendrait les efforts des projets d'efficacité énergétique déployés par les distributeurs et le gouvernement.

Le dépôt du projet de loi 69 *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives* offre de nouvelles perspectives au chapitre de la gestion énergétique. Il est trop tôt pour conclure sur la réforme, qui fera l'objet de consultations particulières à l'automne, mais SWITCH reconnaît certaines avancées au chapitre de la gouvernance du secteur, de la planification intégrée des ressources, de l'utilisation accrue des biocarburants et de l'amélioration, un tant soit peu, du signal de prix par une tarification dynamique et progressive et du soutien aux populations issues de milieux défavorisés.

### *Le transport collectif*

Tel qu'évoqué précédemment, compte tenu de l'importance du secteur dans le bilan climatique du Québec, on aurait dû s'attendre à plus de mouvement au chapitre de la mobilité durable. D'autant que, comme évoqué précédemment, les émissions continuent à progresser selon le plus récent bilan<sup>16</sup> et, encore plus préoccupant, la projection du scénario de référence indique que les émissions du secteur du transport devraient s'établir à 27,7 Mt en équivalents CO<sub>2</sub> en 2030 en hausse par rapport au niveau de 27,2 Mt en 1990. Il en découle que le gouvernement devra trouver de nouvelles pistes de réduction ; il pourra puiser dans les recommandations de SWITCH qui sont, à ce jour, restées lettre morte. Voici quelques pistes à considérer.

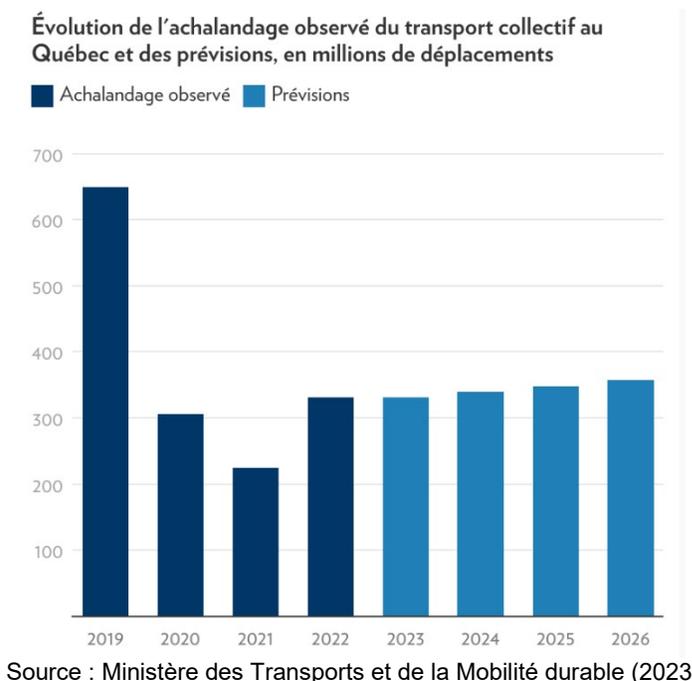
Dès les premières recommandations de l'Alliance SWITCH, l'importance du transport en commun trônait au haut des priorités. Malheureusement, force est de constater que dix ans plus tard, les mêmes réflexes demeurent. La dernière crise dans le transport en commun couplée aux récents rapports de la Vérificatrice générale du Québec (VGQ) et de Cirano justifie pareil constat. D'aucuns reconnaissent que la pandémie a provoqué un recul significatif sur l'achalandage dans les transports collectifs. Comme en fait foi la Figure 1, cette baisse d'achalandage n'est pas sur le point de se résorber. C'est ce qui provoque un déficit d'opérations chez la plupart des sociétés de transport et les opérateurs de transports collectifs. Sans une intervention soutenue du gouvernement du Québec et des efforts de rationalisation corporative, évitant de réduire les services aux usagers, les avancées vers la mobilité durable d'antan ne pourront se matérialiser. Or, c'est par une amélioration de l'offre de transport que le Québec pourra renverser la récente tendance de la multiplication des véhicules et l'augmentation de la congestion.

---

<sup>16</sup> Op. cit., note 7.



Figure 1.



L'analyse récente de Cirano<sup>17</sup> est aussi intéressante au chapitre des investissements au Plan québécois des infrastructures qui continuent à octroyer près de la moitié des investissements à la création de nouvelles infrastructures pendant que le déficit de maintien des actifs continue de croître. Dans le Plan d'infrastructure 2023-2033, Québec prévoit des investissements de 31,5 milliards de dollars dans le réseau routier contre 13,8 milliards pour le transport collectif. C'est près de 70 % des investissements qui vont au réseau routier. À même ces sommes, la part des investissements en maintien d'actifs, qui a été de 60 % en 2013-2014, est passée à 53 % en 2022-2023 et ne devrait pas dépasser 56 % en moyenne au cours des 10 prochaines années. Ce déficit de maintien des actifs a fait l'objet du plus récent rapport de la VGQ<sup>18</sup> et confirme que la moitié des quelque 31 000 km de chaussées sous la responsabilité du MTMD sont en mauvais état, et une proportion importante d'entre elles ont atteint la fin de leur durée de vie.

Or le Québec dépense davantage par habitant sur les infrastructures que l'Ontario et l'Alberta. L'écart est encore plus important en pourcentage du PIB, ce qui veut dire que l'impact de ce réinvestissement en infrastructures sur les finances publiques sera a priori plus lourd qu'ailleurs. Les projections de Cirano<sup>19</sup> montrent que le rythme actuel de croissance des dépenses d'infrastructures présente un problème de soutenabilité budgétaire, et ce, sans même prendre en considération l'impact du poids des véhicules électriques qui risquent d'imposer une dégradation encore plus rapide des routes. Une augmentation de la portion des investissements au PQI affectée à la résorption du DMA, plutôt qu'à la création de nouveaux tronçons, entraînerait en toute probabilité une forte réduction de celui-ci sans aucun impact sur la soutenabilité budgétaire. Un changement de

<sup>17</sup> Michaud et al (2023), Plan québécois des infrastructures : Comparaison interprovinciale et soutenabilité, 2023RP-28, consulté [ici](#).

<sup>18</sup> Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2023-2024, consulté [ici](#).

<sup>19</sup> Op. cit., note 17.



cap s'impose : il faut prendre soin des routes existantes et favoriser le transport en commun en densifiant les milieux habités afin de préserver à terme notre réseau routier.

### *La gestion des matières résiduelles et la circularité de l'économie*

En août 2020, Recyc-Québec annonçait que le Québec deviendrait le premier état en Amérique du Nord à réaliser une évaluation de la circularité de son économie en collaboration avec Circle Economy. Le premier rapport sur l'indice de circularité de l'économie québécoise (2021) démontrait un taux de circularité de 3,5 %, soit un résultat inférieur à celui de 8,6 % rapporté à l'échelle mondiale. RECYC-QUÉBEC vise un indice de circularité de l'économie québécoise de 5 % en 2025. Ainsi bien que le potentiel de circularité soit grand au Québec, il ne faudrait pas s'attendre à des changements drastiques au cours des prochaines années compte tenu du caractère mondialisé de notre économie.

Afin d'augmenter l'indice de circularité de l'économie québécoise, il faut a) adopter une charte sur les matières recyclées et organiques harmonisées aux normes continentales pour l'ensemble des CTMR et CTMO des matériaux/emballages acceptés/refusés ; b) inciter le développement de produits recyclables et valorisés (bonus à l'écoconception contribuant à la circularité) et pénaliser (malus) les produits aboutissant à l'enfouissement ; c) établir une cible temporelle pour le zéro enfouissement ; d) imposer le captage des émissions provenant des sites enfouissement et la mise en valeur du gaz naturel renouvelable ; e) adopter la réglementation nécessaire visant l'injection de gaz naturel renouvelable afin de pousser la valorisation de la biomasse agricole et municipale.

D'ailleurs, nous nous permettons de rappeler qu'en 2020, SWITCH avait proposé des cibles précises en matière de gestion de matières résiduelles, soit :

- Réduire à 525 kg ou moins la quantité de matières éliminées par habitant en 2030 ;
- Recycler 75 % du papier, du carton, du verre, du plastique et du métal en 2030 ;
- Réduire 60 % des matières organiques en 2030 ;
- Recycler et valoriser 70 % des résidus de construction, rénovation et démolition en 2030.

### **3. Les facteurs exogènes contribuant à la transition verte**

Dans tout bilan, il importe de se poser la question pourquoi certaines mesures tardent autant à se matérialiser, quels sont les facteurs exogènes qui ralentissent l'initiative des membres de l'Alliance SWITCH. Dans un premier temps, que ce soit le gouvernement actuel ou encore les précédents, que l'on parle du Québec ou du fédéral, très peu de leaders ont accepté de faire passer la protection de l'environnement au détriment de l'emploi ou encore du développement économique. Depuis ses débuts, l'Alliance a plaidé pour un nécessaire équilibre au niveau des objectifs économiques, sociaux et environnementaux avec la publication de la Grille Éco+. Malheureusement, il demeure que nos politiciens ont une propension à privilégier les aspects économiques et à percevoir les aspects environnementaux comme des contraintes.

Par exemple, le dossier du caribou forestier démontre toute la tension créée à l'égard de la poursuite des activités forestières ; un constat similaire peut être fait au niveau de la biodiversité. Si nos gouvernements souhaitent respecter leur signature, de plus amples espaces terrestres (actuellement 16,9 %) et marins (actuellement 12 %) devront être



protégés au Québec pour rencontrer la cible de 30 % prévus de l'Accord Kunming-Montréal<sup>20</sup>.

De même, il faut constater qu'il existe bien peu de volonté à limiter les choix des particuliers ou des entreprises via une réglementation plus contraignante. À titre d'exemple, les bilans des émissions de GES démontrent, année après année, que le parc automobile ne cesse d'augmenter et que le poids médian net des véhicules a crû de 30 % depuis 1990. En fait, les véhicules utilitaires sport représentaient 43 % du parc automobile en 2019 comparativement à 14 % près de 30 ans plus tôt. Inévitablement, si on aspire à modifier les comportements, les habitudes humaines, il faudra bien jauger les incitatifs, notamment en faveur du transport collectif, mais aussi imposer un certain nombre de contraintes dans les secteurs névralgiques.

Pour paraphraser Bill Gates<sup>21</sup>, les gouvernements ont tendance à faire preuve de *techno-optimisme*. Selon l'analyse, ils estiment que les avancées technologiques des prochaines années devraient suffire à combler le déficit de mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs de réduction de GES fixés. Malheureusement, ils omettent de prendre en considération les propos de l'auteur voulant « Work on Technology, Policy and Markets at the same time [...] Markets, technology and policy are like three levers that we need to pull in order to wean ourselves from fossil fuels. We need to pull all three of them at the same time and in the same direction.<sup>22</sup> » Ce propos est d'ailleurs confirmé par une recherche exhaustive de 1 500 politiques climatiques publiée dans la revue Science démontrant que la combinaison de politiques complémentaires alliant signaux de prix, contraintes réglementaires, incitatifs, etc., assure les meilleurs résultats<sup>23</sup>.

De même, le gouvernement québécois a tendance à politiser l'environnement. Au fil des ans, il a centralisé les décisions en la matière et éliminé les contre-pouvoirs en abolissant le Conseil de gestion du Fonds vert, en fermant Transition énergétique Québec afin de disposer des leviers politiques pour intervenir à sa guise. Alors que le gouvernement n'arrive pas à dépenser les argents accumulés au FECC, qu'on annonce une diminution des aides financières à l'électrification des véhicules, la trajectoire de décarbonation démontre toujours qu'il sera fort peu probable d'atteindre nos objectifs avec la gouvernance actuelle<sup>24</sup>.

L'Alliance SWITCH en avait d'ailleurs fait part dans son analyse de la Stratégie de développement durable qui manquait, à notre avis, d'ambition. La réserve de courage devrait aussi servir à faire avancer la protection de notre planète, comme ce fut le cas dans le cadre de la décision de mettre fin à la recherche et à la production d'hydrocarbures ainsi qu'au financement public de ces activités ! Cela ne veut pas dire foncer tête baissée, sans prendre en considération les distorsions provoquées par l'*Inflation Reduction Act* américain ou les ajustements carbone à la frontière européenne tout comme les vents contraires provenant de l'Ouest canadien, mais le courage politique devrait servir à faire preuve de leadership en tablant sur les éléments distinctifs qui positionnent avantageusement le Québec dans la transition verte.

---

<sup>20</sup> Registre des aires protégées, consulté [ici](#).

<sup>21</sup> Bill Gates (2021), How to avoid a climate disaster, Alfred A. Knoff, New York, 257 p.

<sup>22</sup> *Ibid.* p. 189.

<sup>23</sup> Annika Stechemesser et al. (2024), Climate policies that achieved major emission reductions: Global evidence from two decades, Science, 385, pp.884-892. [DOI:10.1126/science.adl654](https://doi.org/10.1126/science.adl654)

<sup>24</sup> Propos de Normand Mousseau extraits de Lavoie (2022), Environnement : le bilan de la CAQ plombé par un « manque de cohérence et de vision », Le Devoir, 24 août 2022.



## 4. Un manifeste pour des progrès urgents

### *La gouvernance*

Depuis l'adoption de plusieurs versions de la Stratégie de développement durable, les ministères et organismes produisent des plans, de qualité variable selon leurs objectifs ambitieux ou pas, avec des résultats pas toujours probants si l'on se fie au plus récent indice de performance en matière de développement durable<sup>25</sup>. Pendant ce temps, même si le Québec s'est doté de cibles ambitieuses de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES), notre progression est bien lente vis-à-vis ceux-ci. En effet, selon l'inventaire de 2021<sup>26</sup>, nos émissions de GES ont chuté de 5,6 % par rapport à 2019 et elles s'établissent à 8,9 % en deçà du niveau de référence de 1990. Ainsi, même si la population était confinée, si l'économie roulait au ralenti, il demeure que nous étions au mieux au quart de notre objectif de réduction de 37,5 % des GES à l'horizon 2030.

À notre avis, l'atteinte des objectifs de décarbonation passe par une nécessaire modification de la gouvernance qui devrait s'inspirer de ce qui se fait en Allemagne, au Royaume-Uni et en Nouvelle-Zélande qui disposent de cadres de responsabilité climatique décortiquant les objectifs de réduction globale en jalons intermédiaires, tout en formalisant des plans d'action précis, des structures de gouvernance et des processus publics et transparents. Le Commissaire au développement durable<sup>27</sup> a d'ailleurs fait état des bonnes pratiques.

Afin de coordonner l'action gouvernementale dans la lutte aux changements climatiques, suivre les cibles et assurer l'atteinte des objectifs fixés, SWITCH recommande de :

**1) Adopter un cadre de responsabilité climatique, fixer des cibles intérimaires de réduction des gaz à effet de serre sur l'horizon du Plan pour une économie verte (PEV), fondées sur les recommandations du Comité consultatif sur les changements climatiques, et publier des rapports d'avancement qui devraient être intégrés, en toute transparence, au Tableau de bord pour la mesure de l'économie verte au Québec ou dans le cadre des Indicateurs de développement durable (ISQ).**

**2) À l'instar de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif (décret 1166-2017), décréter que tout projet, projet de loi, projet de règlement, projet d'orientation, de politique ou plan d'action ayant un impact sur les changements climatiques devrait être accompagné d'une analyse déterminant sa contribution aux cibles de réduction de GES du gouvernement du Québec lorsqu'il est soumis au Conseil des ministres.**

**3) Établir un secrétariat, relevant directement du Conseil exécutif, afin de coordonner et accélérer l'effort national que doivent apporter les différents ministères et organismes en matière de transition verte.**

Ces recommandations ont l'avantage de fixer des objectifs périodiques, de documenter systématiquement notre progression vers l'atteinte de nos objectifs et, en divulguant notre

---

<sup>25</sup> Indice de performance en matière de développement durable, consulté [ici](#).

<sup>26</sup> Rapport sur l'atteinte de la cible de réduction des GES au Québec, consulté [ici](#).

<sup>27</sup> Rapport du commissaire au développement durable, juin 2021, consulté [ici](#).



avancement, de prendre les mesures de rattrapage nécessaires advenant qu'un jalon ne soit pas atteint, comme il est prévu de le faire en matière de finances publiques à la Loi sur l'équilibre budgétaire. Elle aurait aussi pour effet de neutraliser la déception ambiante en lien avec la non-atteinte des cibles de réduction des GES et d'éviter le désengagement populaire devant l'absence de progrès constatés.

### *Le transport collectif*

La création de la nouvelle agence des transports devrait permettre une multiplication des initiatives porteuses et insuffler un dynamisme nouveau des parties prenantes. De même, le Plan d'action 2018-2023 associé à la Politique de mobilité durable est venu à échéance. Devant des retards répétés, d'aucuns espèrent que la ministre des Transports et de la Mobilité durable fera preuve d'ambition pour ce secteur névralgique si le Québec souhaite atteindre ses objectifs de réductions de GES à l'horizon 2030. Dans ce contexte, SWITCH propose les quatre leviers suivants afin de transférer les déplacements des Québécois vers des modes de transport qui soient plus durables : (a) la bonification de l'offre de transports collectifs urbain et régional ; (b) la valorisation de modes de transport actif ; (c) la tarification de la congestion ; et (d) l'optimisation des services de partage de véhicules. À court terme, les recommandations concrètes suivantes pourraient être implantées :

**4) Maintenir un financement incitant les Québécois.e.s à adopter le transport collectif et la mobilité durable ;**

**5) Maintenir des droits d'immatriculation différenciés en fonction du type de propulsion et de la cylindrée du véhicule ;**

**6) Officialiser par règlement la teneur minimale des biocarburants dans l'essence à 20 % d'ici 2030 ;**

**7) Stimuler la recherche, le développement et l'acquisition de technologies d'économie d'énergie, notamment au niveau des composantes des véhicules destinés au transport en commun et de marchandises afin de l'intensité énergétique des transports.**

**8) Analyser l'impact de l'électrification des transports sur le Fonds des réseaux de transport terrestre et proposer des niveaux de financement durables fondés sur l'écofiscalité.**

### *Une réforme nécessaire de notre régime fiscal en favorisant l'écofiscalité*

Dès septembre 2013, l'Alliance SWITCH invitait le gouvernement à favoriser le recours à l'écofiscalité et aux mécanismes de marché pour inciter à des comportements plus verts tout en permettant une réforme fiscalement neutre et encourager le déploiement des technologies propres, dont les énergies renouvelables. En 2015, le Rapport final de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise<sup>28</sup> recommandait au gouvernement de suivre de près les recherches et les expériences en matière d'écofiscalité, tant sur le plan international que canadien et québécois, de manière à recueillir le plus d'informations possibles pour maximiser les bienfaits que pourrait retirer la société québécoise de ce type d'imposition. Fort

---

<sup>28</sup> Commission d'examen sur la fiscalité québécoise (2015), Rapport final, consulté [ici](#).



de ce constat et voulant arrimer prospérité économique et sociale et la préservation de la qualité de l'environnement, le gouvernement du Québec publiait en 2017 Le recours à l'écofiscalité — Principes d'application<sup>29</sup>. Dans son rapport publié en mai 2021, le commissaire au développement durable a évalué différentes mesures mises en place par le Danemark, la France, le Royaume-Uni et la Suède afin de réduire les émissions de GES dans plusieurs secteurs, dont les transports, l'industrie, le bâtiment (résidentiel, commercial et institutionnel), l'agriculture et les déchets<sup>30</sup>. Les études de cas citées indiquent que le Québec pourrait utiliser davantage les mesures écofiscales, car il faut reconnaître que l'écofiscalité est, sans contredit, le domaine où les avancées ont été des plus minimes, où les recommandations de l'Alliance ont eu le moins d'impact.

Le site Internet du ministère des Finances démontre d'ailleurs que le peu de place qu'occupe l'écofiscalité dans notre coffre d'outils d'instruments économiques afin d'appuyer la transition verte<sup>31</sup>. Sur la base de cette recension des mesures écofiscales, il y a lieu d'en mesurer l'efficacité et d'inciter les contribuables à adopter des comportements plus durables comme nous l'évoquions dans notre rapport de 2020 sur la question<sup>32</sup>. Le gouvernement pourra aussi considérer de nouvelles mesures sur la base de l'expérience d'autres États, tout en portant attention au fardeau fiscal global qui affecte notre compétitivité.

**9) SWITCH offre au gouvernement de piloter/participer à un groupe de travail afin d'optimiser l'écofiscalité notamment en poursuivant la diminution progressive du niveau global de l'allocation gratuite versée dans le cadre du SPEDE, en réalisant la refonte des crédits d'impôt pour la production de biocarburants, en élargissant le crédit d'impôt à la recherche et au développement pour les PME en technologies propres et en coordonnant les changements à l'écofiscalité municipale.**

---

<sup>29</sup> Ministère des Finances (2017), Le recours à l'écofiscalité — Principes d'application, consulté [ici](#).

<sup>30</sup> Op. cit., note 21.

<sup>31</sup> Ministère des Finances, L'écofiscalité au Québec, consulté [ici](#).

<sup>32</sup> SWITCH (2020), *Proposition d'instruments économiques pour une relance verte, durable et innovante au Québec*, consulté [ici](#).



## CONCLUSION

Cette transition vers l'économie verte implique tous les acteurs de la société. Il faut à tout prix ne pas laisser la déception prendre le dessus sur l'innovation ; il faut que le déficit face aux objectifs de transition verte reçoive le même niveau d'attention, voire supérieur, à celui des finances publiques ; il importe que les cibles ne soient non pas réduites, comme le voudraient les personnes qui font l'objet d'aveuglement volontaire face aux catastrophes naturelles, mais augmentées pour mobiliser la population à l'action. Le fatalisme de la spirale de la mort doit être remplacé par l'activisme sociétal.

Il est plus que temps que nos dirigeants fassent preuve de courage, qu'ils adoptent une gouvernance et un plan d'action cohérents qui soutiennent les différents leviers d'intervention pour une transition verte durable. Les industriels doivent considérer des technologies de rupture pour atteindre la décarbonation, les particuliers doivent modifier leurs comportements et migrer vers les technologies propres, les fonds dédiés à la transition verte doivent être débloqués pour soutenir cette migration technicoéconomique durable. Celle-ci ne se réalisera pas sans compromis, sans sacrifices. Pour changer les habitudes de la population, il faut accepter que les façons de faire, que les incitatifs d'antan devront être revus afin d'induire des comportements qui assureront la survie de l'humanité. L'écofiscalité est incontournable.

Conséquemment à sa mission, SWITCH refuse le pessimisme et entend jouer un rôle actif afin de contribuer à la transformation de notre économie pour qu'elle soit plus durable, innovante et prospère. Et c'est pour cette raison que nous avons formulé ces pistes de réflexion. Le Québec s'est doté de cibles ambitieuses pour le climat, l'environnement et la biodiversité et SWITCH estime qu'il est urgent de modifier nos façons de faire afin d'éviter la trop fréquente sous-performance par rapport aux objectifs fixés. Les Québécois.e.s ont la créativité et le talent pour faire mieux et veulent faire mieux !

