



Réveillons-nous!

Bulletin no 74 - Octobre 2024

Ce numéro de l'Aiguillon est une prise de conscience et un appel. Nos gouvernements continuent de s'inscrire dans la vision d'une économie d'exploitation et de croissance infinie, à nous les citoyen.es de nous réveiller et d'agir.

« *Nous sommes à la croisée des chemins* » nous dit Geneviève Perron. Les conclusions des experts du GIEC nous disent que nous avons atteint le plafond extrême. Où nous laissons l'humanité se détruire, en oubliant que nous sommes responsables de nos enfants et de nos petits-enfants, ou nous agissons. Individuellement, sur nos modes de vie et collectivement en nous levant, en nous mobilisant, en nous faisant entendre autour de nous, dans toutes les

Table des matières

Réveillons-nous et
soulevons-nous contre
l'urgence climatique

par Geneviève Perron, mère au front pour Mathilde, Elliott et Malik

Le Billet du CA

PI 69 : un projet de loi

institutions démocratiques et descendons dans la rue *pour qu'il y ait une suite à notre monde.*

Dans notre contexte géographique, l'hydroélectricité nous donne un avantage pour combattre le réchauffement climatique. Pour Claude Vaillancourt, le projet de loi PI69 qui a pour objectif de moderniser les lois entourant l'énergie rate sa cible, parce qu'il confirme une fois encore la vision d'un gouvernement qui agit avec l'obsession du rendement et de la croissance et en affichant un parti pris pour l'entreprise privée. Un projet de loi qui doit être revu parce qu'il ne prévoit aucune mesure de décarbonation.

Les récents Forums sociaux mondiaux (FSM) ont connu une chute de participation notable que l'article de Ronald Cameron analyse dans le contexte de la mobilisation locale et des enjeux de la crise climatique. La question se pose, comment combiner les enjeux de la crise climatique avec les mobilisations que demande l'altermondialisme. Une piste de réflexion l'amène à distinguer les voyages aériens *acceptables* ou *superflus*. Certains motifs rendent les premiers acceptables alors que les voyages pour le plaisir ou le bénéfice personnel sont plus discutables. Dans ce contexte, la mobilisation locale devient un facteur clef de la participation et de la réussite des FSM.

L'article de Monique Jeanmart montre que parmi tous nos comportements acheter un vêtement est loin d'être un geste anodin. Chaque vêtement a une histoire dont chaque étape du cycle de vie révèle des impacts environnementaux et sociaux. Particulièrement en cause la Fast Fashion – mode éphémère – modèle de production hyperperformant dont les effets sont désastreux pour l'environnement, mais aussi pour les ouvrier.res dont le contexte d'exploitation rappelle les conditions du XIX siècle. Consommer mieux est-ce possible? Oui, en consommant moins, une mode durable, en résistant aux sirènes de la mode pas chère et en suivant les conseils d'organismes qui ont pour vocation de nous aider à faire de meilleurs choix.

L'article de Catherine Pépin questionne la stratégie du gouvernement Legault : pourquoi développer la filière batterie? Pour réduire les GES, pour créer de bons emplois

sur l'énergie qui rate sa cible

par Claude Vaillancourt, président d'Attac Québec

Environnement, mobilité internationale et mobilisation locale dans les FSM

par Ronald Cameron, militant associatif et politique

Et si acheter un vêtement n'était pas un geste anodin?

par Monique Jeanmart

Voiture électrique écologique : mythe ou réalité?

par Catherine Pepin

Calculer son empreinte carbone individuelle et considérer réduire les déplacements en avion

par Sophie Thiébaud

Pour continuer la réflexion

Contact



ou pour sauver le capitalisme. En ce qui concerne les GES la réponse vient du ministre Fitzgibbon, « *Northvolt ne rédui(ra) pas les GES au Québec* ». La création d'emplois ne semble pas évidente non plus, quant aux bénéfices économiques, même à long terme, c'est un pari risqué sur l'avenir. Ce qui semble le plus évident ce sont les menaces pour l'environnement qui en résulteront. La vraie révolution des transports ne passera pas par les batteries au lithium ni par la seule électrification, mais par le développement d'un bon réseau de transports en commun qui s'accompagnera d'un changement de mode de vie : sortir de la culture de la voiture individuelle.

Alors que les articles de l'Aiguillon nous invitent à l'action, celui de Sophie Thibault nous en donne les moyens concrets en nous fournissant un outil qui nous permet de calculer le coût environnemental de nos habitudes de vie. Il souligne – ce dont les citoyen.nes ont peu conscience - que les voyages en avion sont parmi les plus importantes sources de GES. Connaître notre empreinte carbone nous oblige à faire des choix, en ce qui concerne les voyages en avion, elle implique de bien évaluer les raisons qui motivent nos déplacements.

Réveillons-nous et soulevons-nous contre l'urgence climatique

par Geneviève Perron, mère au front pour Mathilde, Elliott et Malik



Nous voici donc aux derniers jours d'un été qui, une fois de plus, a pris la forme d'un signal d'alarme clair et puissant : records de chaleur partout, parents et amis inondés, feux de forêt, nappes d'hydrocarbures dans le fleuve, la liste est longue. Je relis un article paru dans *Le Devoir*, au début de l'été. Alexandre Shields y portait à notre attention une information qui aurait dû tous nous faire trembler : « *Pour le moment, les engagements pris par les États conduisent le monde vers un réchauffement qui irait au-delà des 2,5°C, à supposer que ces engagements soient scrupuleusement respectés.* » (*Le réchauffement planétaire dépassera les 2,5 °C, préviennent les experts du climat. Le Devoir, 8 mai 2024*).

Pourtant, les conclusions des experts du GIEC (ainsi que l'Accord de Paris dont le Canada est signataire) sont très claires : la limite à ne pas dépasser, la limite du « VIABLE », est celle d'un réchauffement de 1,5°C. Plafond ultime que nous avons, d'ailleurs, franchi temporairement au cours de la dernière année.

Mais qu'attend-on pour réagir ?

Les solutions existent, elles sont clairement déclinées dans les derniers rapports du GIEC. Si elles bousculent certes nos habitudes, elles sont aussi porteuses d'un monde plus juste, plus

doux, au rythme moins effréné. Une alternative est possible, et surtout, elle peut être belle. Beaucoup plus que le chaos qui nous guette si l'on ne bouge pas. La science est sans équivoque : **Il est encore temps d'agir, il n'est pas trop tard.**



Nous sommes donc plus que jamais à la croisée des chemins. D'un côté nous pouvons choisir d'ignorer l'implacable réalité. S'empêtrer dans notre sentiment d'impuissance, notre cynisme. Choisir d'être cette tranche d'humains qui, à un point particulièrement charnière de l'histoire, aura laissé délibérément l'humanité se détruire, entraînant les rêves de nos enfants et petits-enfants avec elle.

Ou nous pouvons choisir, collectivement, de nous lever, de sortir de notre apathie et de renverser le cours des choses. Si les humains peuvent certes détruire, l'histoire nous a prouvé que nous sommes aussi capables d'extraordinaire.

À contre-courant du défaitisme qui nous mine, osons être cette grande époque qui aura réussi à relever l'un des plus importants défis auquel l'humanité a fait face jusqu'à présent. Cette avenue-là est encore toujours possible. Il suffit de la choisir, massivement. Et immédiatement. Très concrètement, les émissions de GES doivent être réduites de 45 % d'ici 2030, pour ensuite atteindre la carboneutralité en 2050 (GIEC, 2018). Cet objectif devrait guider l'ensemble de nos actions, individuelles comme collectives. La fenêtre d'opportunité se referme rapidement, le temps presse.

Cette lettre est un appel à se lever, maintenant. Dans chacun de nos milieux, mobilisons-nous, prenons la parole, tentons de changer les choses. Individuellement, prenons chacun et chacune une résolution pro-environnementale pour la prochaine année, dans la mesure de nos capacités : réduire notre consommation, manger moins de viande, utiliser moins la voiture. Prenons la parole et questionnons chaque projet qui ne semble pas mener vers une réduction drastique des GES. Allons faire un tour dans nos institutions démocratiques : conseils de ville, de MRC, d'arrondissement. Applaudissons les pas en avant. Empêchons

les pas en arrière. Amenons la question de l'environnement autour de l'îlot de cuisine. Ne tentons pas de s'antagoniser, mais bien de se rejoindre. S'il y a une question qui devrait faire consensus, au-delà de toute allégeance politique, c'est bien celle de la survie de l'humanité. Échangeons sur nos pratiques, nos idées. Nos craintes aussi. Ramenons ces questionnements au goût du jour, pour qu'ils soient sur toutes les lèvres. Partout. Comme une évidence qui nous donne de la force. Rameutons-nous. Faisons-nous entendre. Descendons massivement dans la rue, écrivons, créons, parlons-en, partout. Nous sommes ce peuple capable de se soulever. Exigeons de nos élus qu'ils soient à la hauteur du défi. Montrons-leur que la population voit grand. Pour qu'il y ait une suite à notre monde.

[i] Geneviève Perron est photographe et directrice de photographie au cinéma et à la télévision. Elle est aussi professeure à l'École des Médias de l'UQAM, responsable du programme du baccalauréat en création-médias (cinéma) et membre active de l'organisme Mère au front. En parallèle avec sa pratique artistique, ses convictions écologiques l'ont amenée à diriger ses recherches vers l'éthique environnementale dans la création cinématographique. Si elle n'est pas derrière sa caméra ou devant sa classe, ne la cherchez pas, elle est probablement quelque part dans la nature.



Le Billet du CA

PI 69 : un projet de loi sur l'énergie qui rate sa cible

par Claude Vaillancourt, président d'Attac Québec



Souvent, au Québec, nous avons l'impression de mieux combattre le réchauffement climatique que dans les autres provinces canadiennes. Nous profitons en fait pleinement de notre situation géographique qui nous permet de produire de l'énergie renouvelable en grande quantité grâce à l'hydro-électricité et d'avoir très peu d'hydrocarbures à exploiter sur notre territoire, ce qui fait qu'il est facile d'y renoncer.

Par contre, nous avons la responsabilité de bien gérer l'espace que nous occupons et de devenir exemplaires dans l'utilisation de notre énergie. Ce qui est loin d'être le cas. Déjà, notre consommation de pétrole est trop élevée, ne serait-ce que par notre appétit pour les gros véhicules utilitaires sport (VUS) et par notre incapacité de mettre en place des transports collectifs dignes de ce nom.

Le projet de loi 69 (PL69), pour moderniser les lois entourant l'énergie, est en ce sens particulièrement décevant. Nous nous serions attendus à un plan innovant, qui tient compte du discours des scientifiques et qui permettrait un virage écologique significatif à la grandeur du Québec.



Il est plutôt le produit d'un gouvernement plus préoccupé par la performance économique que par la nécessité de protéger l'environnement. Cette obsession du rendement risque de se retourner contre la population québécoise : la productivité envisagée dans le PL69, celle d'un autre siècle, aura des coûts financiers élevés pour elle sans que les profits qu'en retireront quelques grandes entreprises ne soient redistribués. Et notre environnement en subira de durs contrecoups.

Les environnementalistes se sont braqués, à juste titre, contre le projet de loi. Celui-ci ne prévoit pas de mesures pour la décarbonation. La hausse voulue de la production d'électricité par la construction d'infrastructures coûtera cher et la facture sera refilée à la population du Québec. Le PL69 facilitera la privatisation du réseau.

À Attac Québec, nous nous préoccupons particulièrement de ce dernier aspect. Il est très attrayant pour les entreprises privées de reprendre cette belle poule aux œufs d'or qu'est le marché de l'électricité qui leur a été confisqué par la création d'Hydro-Québec. Dans notre [mémoire sur le PL69](#), nous donnons le cas d'espèce de la compagnie Brookfield qui tente d'acquérir des infrastructures publiques de production d'électricité tout en étant la championne canadienne de l'évitement fiscal. Le gouvernement du Québec voudrait donc être le complice d'une pareille entourloupette : prendre le bien public et cacher les profits qui en résulteront dans les paradis fiscaux?

Il est évident pour nous qu'il faut reporter ce projet de loi et reprendre tout à zéro. La CAQ doit cesser de gouverner sans entendre les préoccupations des expert.e.s, des environnementalistes, des groupes citoyens, comme elle l'a fait cavalièrement dans l'affaire Northvolt, avec les inconvénients qui en découlent. Recommencer le projet de loi à neuf : c'est la seule véritable option pour le gouvernement Legault.



Environnement, mobilité internationale et mobilisation locale dans les FSM

par Ronald Cameron, militant associatif et politique



La chute de l'intérêt pour les Forums sociaux mondiaux (FSM) est bien connue et ce désintéressement va aussi de pair avec le retour à des préoccupations plus locales et sectorielles des mouvements, un peu partout sur la planète. Après la pandémie et le passage laborieux à Mexico en 2022, le succès de participation du FSM au Népal en février 2024 a redonné espoir aux réseaux associés au Conseil international du FSM. Toutefois, il n'est pas annonciateur d'un retour aux mobilisations des années 2000, d'autant plus que les enjeux climatiques vont peser dans les décisions de voyager.

Faible participation internationale dans les derniers FSM

Lors du FSM au Mexique en 2022, la participation internationale, du Sud comme du Nord, était loin d'atteindre les niveaux qu'elle a pu être dans les années 2000. Même chose au FSM au Népal en 2024. La participation brésilienne à Mumbai en 2004 se comptait par centaines de personnes, voire plus d'un millier. En 2024, seulement trois participants d'origine brésilienne ont fait le déplacement à Katmandou.[1]

Les espaces internationaux de concertation, aussi nécessaires qu'ils puissent être, ne sont pas de même nature que ceux des réseautages nationaux ou régionaux. C'est pourquoi

chaque projet de FSM doit prendre un soin particulier à la mobilisation locale et nationale. Le réseautage international s'effectue principalement en mode virtuel, ce qui crée pour l'événement des exigences accrues au niveau de la participation locale et nationale.

Combiner le respect de l'environnement et les transports aériens



Parallèlement à cette nouvelle réalité, l'évolution de la réflexion sur la mobilité et les transports aériens dans le contexte des changements climatiques doit être prise en compte. On ne peut pas continuer à prendre l'avion aveuglément, sans se

questionner, même si la responsabilité de limiter les voyages aériens ne peut pas seulement être celle des individus.

Un aller-retour Montréal-Cali en Colombie équivaut à émettre près de 1,5 tonne de CO₂ par passager.ère, et plus encore en prenant en compte les effets des traînée de condensation. Il est recommandé de multiplier par deux les émissions de CO₂ pour connaître l'impact réel d'un vol sur le climat pour tenir compte de cette traînée. Or, pour limiter le réchauffement climatique sous les 1,5 °C, l'humanité devrait émettre moins de deux tonnes d'équivalent CO₂ par an et par personne, le plus tôt possible. Or, si la tendance de 2023 se maintient, le niveau du trafic aérien en 2024 dépassera le niveau le plus élevé atteint avant la pandémie, soit plus de 150 millions de personnes dans une année, qui embarquent et débarquent des aéroports au Canada.

Considérant que la population canadienne est près de 40 millions, c'est dire combien les inégalités d'accès à l'aviation sont importantes. Pour la grande masse de la population, ce n'est certainement pas la fréquence de quatre voyages aériens par année par individu qui se produit. Néanmoins, selon les calculs réalisés notamment par Greenpeace en France, chaque personne vivant dans l'Hexagone doit réduire de moitié son nombre de voyages aériens pour limiter le réchauffement à moins de 1,5 °C. Voici donc un premier repère.

Distinction entre les voyages aériens « indispensables » et superflus?

Abolir tous les voyages en avion semble impensable, tant la mobilité sur la planète s'est

accrue et que certaines réalités peuvent les rendre indispensables. Ainsi, plusieurs vols sont perçus comme nécessaires et d'autres plus superflus. Dans une étude de 2023 issue d'une collaboration entre Greepeace France et l'Observatoire Société et Consommation auprès de jeunes largement préoccupés par la situation environnementale, deux catégories de voyages en avion se distinguent clairement :

- Les vols dont la pertinence est peu remise en cause (secours d'urgence, longs séjours à l'étranger, visites à la famille sur un autre continent, etc.).
- Ceux dont la légitimité est fortement contestée (avions privés [85 % des jeunes les jugent pas ou peu légitimes], les vols lorsqu'il existe une alternative en train en moins de 4 h [78 %], les vols pour passer un week-end dans une ville européenne [76 %], ceux pour des séjours lointains d'une semaine ou moins [68 %], les vols à l'étranger pour motif professionnel [67 %]. Ce sont donc ces vols-là que la jeunesse accepterait de diminuer en priorité.

Voyager strictement pour son bénéfice personnel devient de plus en plus discutable. Avec le vieillissement de la population occidentale, qui est de loin la mieux nantie de la planète, il y a un énorme travail d'éducation à faire. Quel contraste avec la réalité de nombre de personnes migrantes sur la planète qui voyagent à pied ou en embarcation maritime précaire pour traverser des territoires et des frontières, à leur risque et péril!

Si on doit renoncer à des trajets produisant énormément de CO2 et considérer une réduction des voyages, combiner un séjour à l'étranger avec une activité de mobilisation, de réseautage



ou de solidarité donne plus de sens au déplacement. Espacer ses voyages et ne pas participer à tous les événements internationaux semblent aussi un choix raisonnable. Le prochain FSM au Bénin risque tout autant d'éveiller les consciences de la jeunesse aux réalités de l'Afrique progressiste, que les rendez-vous altermondialistes de Belém ou de Mumbai. Ce sont là des expériences qu'on doit souhaiter au plus grand nombre de jeunes du Québec.

Même chose pour les études à l'étranger! Le contact avec l'enseignement ailleurs, notamment dans les programmes universitaires, est à favoriser. D'ailleurs, la plupart des séjours sont longs et réduisent ainsi leur impact environnemental. Et de ce point de vue, on doit souhaiter que les politiques de séjour académique au Sud continuent de s'accroître. Retrouver sa famille quand nos origines sont étrangères au pays dans lequel nous vivons apparaît aussi comme une considération humaine fondamentale.

Importance de la mobilisation locale

Si le trafic aérien touristique occidental a repris, il en est autrement pour la participation aux FSM. Le défi le plus important pour le succès d'un événement comme un FSM reste la mobilisation locale. Le comité organisateur népalais a célébré le succès au plan de la participation en annonçant la présence de 50 000 personnes sur les trois jours du forum, chiffre calculé en additionnant la participation individuelle de chaque journée. Si ce niveau de présence est impressionnant, on doit rappeler que le Népal est situé dans une région parmi les plus denses de la planète. Néanmoins, ce succès tient beaucoup à l'engagement des mouvements sociaux régionaux, à la coordination entre eux et à une culture de collaboration. Le Forum social Asie-Pacifique [FSAP] avait tenu, un peu plus d'un an auparavant, une rencontre continentale de l'Asie du Sud-Est.

Le prochain FSM se tiendra en Afrique, au Bénin en 2026. D'ores et déjà, le comité organisateur a tenu un premier lancement du processus du FSM 2026^[2] dans la capitale à Cotonou. L'intention du groupe organisateur, **la Convergence globale des luttes pour la Terre et l'Eau d'Afrique de l'Ouest [CGLTE OA]** est d'abord d'amorcer la mobilisation des réseaux africains d'Afrique de l'Ouest surtout. D'autres interventions en Afrique sont prévues.

Ce souci de la mobilisation locale n'est pas le choix du local au détriment du mondial. *Penser globalement, agir localement*, un leitmotiv des mouvements altermondialistes, signifie qu'il importe d'intéresser et d'impliquer les mouvements locaux, si on veut faire le lien entre le mondial et la pratique locale. Un FSM, dont les réseaux locaux passeraient à côté, a peu de sens, même si les invité.es provenant de l'étranger tiennent des propos qui célèbrent la diversité et l'internationalisme.

Promouvoir le soutien à la participation de jeunes au FSM 2026 au Bénin et favoriser leur présence de concert avec des réseaux québécois qui s'intéressent à l'événement nous apparaît bénéfique. Non seulement cela renforce le développement d'une conscience internationaliste des jeunes d'ici, mais aussi cela contribue au réseautage international et à faire vivre des lieux de concertation transnationale des mouvements et des luttes. À nous de nous assurer un résultat bénéfique en termes de renforcement des mouvements d'ici.

[1] On retrouvera les informations sur différents FSM passés et à venir, dans un article du

prochain numéro d'octobre 2024 des Nouveaux cahiers du socialisme.

[2] CGLTE OA 2024, *Lancement du processus d'organisation du Forum social mondial 2026 au Bénin!*, Le Journal des Alternatives, une plateforme altermondialiste, 4 août 2024, en ligne : <https://alter.quebec/lancement-du-processus-dorganisation-du-forum-social-mondial-2026-au-benin/>



Et si acheter un vêtement n'était pas un geste anodin?

par Monique Jeanmart



Un été se termine qui nous a montré une fois encore – ce que nous ne voulons pas voir – nous sommes sur la ligne d'un réchauffement qui rendrait notre planète invivable. Nous avons cru trop longtemps aux mirages des politiques de nos gouvernements, qui nous proposent de lutter contre les changements climatiques par la *croissance verte*, sauver la planète par l'électrification conçue comme une nouvelle occasion de développement économique.

Le temps est venu de nous réveiller. Pour sauver la planète, il nous faut prendre conscience de l'impact de nos comportements même les plus anodins, comme l'achat de nos vêtements. Combien de t-shirts, de jeans y a-t-il dans notre garde-robe? Combien en achetons-nous et en jetons-nous par année? Gestes qui semblent anodins si on oublie que chaque vêtement a une histoire et génère des impacts environnementaux et sociaux.

Pris globalement, le geste d'acheter un vêtement montre une autre réalité. Selon Oxfam France, actuellement, 100 milliards de vêtements sont consommés annuellement. Selon Statistique Canada, le ménage canadien moyen dépense annuellement 2,303 \$ en vêtements, chaussures et accessoires. Les données de Recyc-Québec montrent qu'en 2021, au Québec, 81 000 tonnes de vêtements et textiles ont été jetés. Une visite dans les

magasins Renaissance permet de voir de nombreux vêtements jamais portés, avec leur étiquette d'achat. Nous surconsomons des vêtements comme nous surconsomons l'eau, l'électricité, l'espace, la nourriture, etc., mais surtout nous gaspillons.

La Fast Fashion : fabriquer les vêtements de la surconsommation

Les explications sont nombreuses, mais elles portent toutes un nom la *Fast Fashion* ou *Mode éphémère* [1] façon de produire qui repose « essentiellement sur le renouvellement ultrarapide des collections proposées à des prix toujours plus bas ». Ce modèle économique hyper performant s'est imposé dans l'ensemble de l'industrie de la mode à partir des années 2000, « centré sur la maximisation des profits, ce mode d'organisation vise à minimiser les coûts de production, à fabriquer en flux tendu (...) dans une logique de rentabilité accrue ». [2] Ce système s'est développé avec l'explosion des nouvelles techniques de marketing, les réseaux sociaux, les influenceuses et les infolettres adressées directement aux consommatrices. Le confinement lié à la Covid a stimulé l'achat en ligne permettant à des marques de se développer en s'adressant directement aux consommatrices.

Symbole de cette mode à bas prix, le géant chinois Shein. Créé en 2008, il est devenu le leader de cette mode qui s'achète uniquement en ligne en s'adressant aux consommatrices, via les réseaux sociaux – Tik Tok particulièrement – et par une armée d'influenceuses. Elle vise principalement les jeunes avec un système de points pensé pour créer la dépendance. Son chiffre d'affaires était estimé à 36,5 milliards de dollars en 2022.

De cette mode jetable résulte une consommation effrénée aux impacts démesurés sur l'environnement et aux impacts sociaux dramatiques qui contribuent aux inégalités.

Nos vêtements et la planète

Chaque cycle de vie de nos vêtements entraîne des effets désastreux pour l'environnement que ce soit par l'augmentation de l'empreinte carbone, l'épuisement des ressources en eau, la pollution de l'eau, de l'air et du sol.

Selon différents rapports, l'industrie de la mode génère annuellement entre 4 et 6 milliards de tonnes d'équivalent



CO2. Elle utilise 93 milliards de mètres cubes d'eau. Les fibres les plus



utilisées, comme le polyester, sont produites avec du pétrole. Annuellement, l'industrie de la mode en produit 60,5 tonnes qui utilisent 1,5 kg de pétrole par kg de fibre. [3] Quant aux fibres naturelles, coton, lin, etc., elles ont nécessité 200,000 tonnes de pesticides et 8 millions de tonnes de fertilisant. [4] En plus de la production des fibres et des textiles, la fabrication des vêtements est une autre cause importante de pollution de l'air et de l'eau. À chaque étape de leur cycle de vie, les vêtements parcourent de nombreux kilomètres générateurs de GES. Production et lavage des vêtements synthétiques contribuent à hauteur de 35 % au rejet des microfibres qui polluent les océans de la planète.

Que deviennent ces vêtements dont nous nous débarrassons si facilement? Selon un récent rapport de Recyk-Québec, 81,000 tonnes de vêtements ont été éliminées en 2021. Ceux que nous jetons à la poubelle seront enfouis ou incinérés, ils constituent 3 % du total des déchets collectés. Seuls les vêtements de qualité – non produits par la *Fast Fashion* – sont récupérés pour être recyclés et transformés par des entreprises locales et artisanales. Une autre partie est donnée à des organismes qui, dans notre société, ont pour mission de donner une deuxième vie à ce dont nous voulons nous débarrasser. Il existe un autre circuit méconnu, celui qui collecte les vêtements dans des boîtes anonymes ou ceux qui sont invendus par les friperies, parce qu'en trop mauvais état. Comprimés en ballots, ils sont envoyés dans des pays africains – le Ghana principalement – où ils sont achetés par des grossistes qui revendent les ballots à des vendeurs sur les marchés de la seconde main. Non adaptés au climat ou en trop mauvais état pour être portés, ils sont jetés dans d'immenses décharges débordantes ou pire sur les plages qu'ils polluent visuellement et où ils ajoutent des tonnes de microfibres dans la mer.

Le coût humain de la *Fast Fashion*

L'exploitation des travailleur/ses existait déjà au début du XIXe siècle en Angleterre dans les *ateliers de misère*, les *Sweatshops*. Les luttes syndicales permettront l'amélioration des conditions de travail, et la législation protégera le travail et les travailleurs en Occident. Cette exploitation perdure dans de nombreux pays où sont produits les vêtements de la *Fast Fashion*.

Le 24 avril 2013, dans la banlieue de Dacca au Bangladesh, un édifice de 8 étages, le Rana Plaza, s'effondre tuant 1138 travailleur.ses et en blessant 2500. L'édifice abritait principalement des ateliers de confection de la *Fast Fashion* dans des conditions de travail qui rappellent les *ateliers de misère*. La nouvelle crée un électrochoc en Occident qui découvre les dessous de l'industrie de la mode à bas prix.



La mondialisation et la délocalisation ont donné la possibilité aux multinationales de reproduire, principalement dans les pays de la zone Asie-Pacifique, la rentabilité et les surprofits qui constituent l'ADN du capitalisme. Le choix de ces pays est stratégique : la main d'œuvre ne coûte pas cher, pas de syndicat

ou syndicats inefficaces, pas de réglementation quant à l'utilisation de produits chimiques nocifs ou dangereux, pas de législation de protection du travail.

Depuis dix ans au Bangladesh, les conditions de sécurité se sont améliorées, mais la concurrence et les prix dérisoires qui caractérisent la mode jetable se basent toujours sur l'exploitation du travail: salaires insuffisants, journées de travail de 12 heures 6 jours par semaine, conditions sanitaires déplorables, temps supplémentaire souvent impayé, pas de sécurité d'emploi accentuant la division internationale du travail et les inégalités.

Consommer moins, consommer mieux. Comment ?

En ce qui concerne nos vêtements, c'est d'abord sortir de la Fast Fashion. Des prix trop bas, de la finition mal faite, des collections qui sortent chaque semaine ou qui sont vendues uniquement en ligne sont des repères à surveiller. Si un t-shirt ou un chandail coûte moins cher que le sandwich de votre lunch, il n'a pas été produit écologiquement et équitablement.

Le premier pas est d'acheter moins, et uniquement des vêtements durables, qui se réparent, qui peuvent être utilisés longtemps, qui résistent aux lavages et peuvent se recycler ou qui peuvent être échangés. Des organismes – dont Équiterre – peuvent nous aider à rendre notre consommation durable, particulièrement en ce qui concerne l'achat des vêtements,

<https://www.equiterre.org/fr/ressources/geste-une-deuxieme-vie-pour-vos-vetements-et-textiles-usages>.

Donner aux organismes de revente uniquement les vêtements que nous donnerions à des parents ou à des amis. Ultimement, toujours se rappeler pour aider la planète que le vêtement le plus écologique et durable, c'est celui que nous n'achetons pas!

Au-delà de l'action individuelle, agir collectivement pour que nos actions individuelles fassent partie d'un grand mouvement de mobilisation. Prendre la parole, militer, manifester, travailler à secouer l'indifférence parce que c'est ensemble que nous gagnerons la bataille contre le climat, ensemble que nous forcerons nos élus, à tous les niveaux, à choisir la seule voie qui peut sauver la planète : la sobriété.

[1] <https://fr.statista.com/themes/10747/l-ultra-fast-fashion/>

[2] Idem

[3] Valérie Simard, *Une année de détox vestimentaire. Réflexion sur le prêt-à-jeter*, Les éditions La presse, 2024

[4] Idem



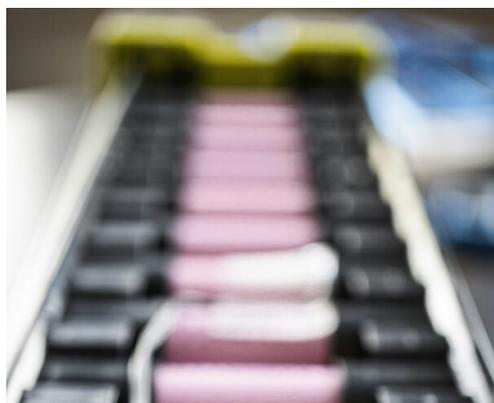
Voiture électrique écologique : mythe ou réalité?

par Catherine Pepin



Depuis quelques années, le gouvernement du Québec souhaite développer l'industrie de la filière batterie pour les véhicules électriques en s'appuyant sur la future méga-usine Northvolt de McMasterville/Saint-Basile-le-Grand qui elle-même s'appuie sur l'industrie automobile. Pourquoi? Dans quels buts? Les raisons sont-elles écologiques, économiques ou idéologiques? Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), pour créer des bons emplois ou pour sauver le capitalisme?

1. Pourquoi Northvolt?



Comment l'entreprise Northvolt, qui fait la une des journaux ces dernières semaines, at-elle obtenu les faveurs de nos gouvernements? Tout commence lorsque l'entreprise « s'[inscrit] au registre des lobbyistes au mois de mai 2023. Le 31 mai, le ministre Benoit Charette [rencontre] des représentants de la compagnie suédoise, sans que l'entretien n'apparaisse à son agenda public. » (Radio-Canada, 6 mars 2024). Le même ministre de l'Environnement affirmait plus



tard dans un entretien pour Radio-Canada : « *Si on n'avait pas pu donner de réponse à l'entreprise, que ce soit Northvolt ou une autre, avant 18 ou 24 mois, c'est certain que ces entreprises auraient retenu un autre lieu pour s'implanter.* » On dira ce qu'on voudra, ça marche bien le lobbying quand même! Ainsi, après avoir pressé les gouvernements du Québec et du Canada de signer le projet Northvolt de McMasterville/

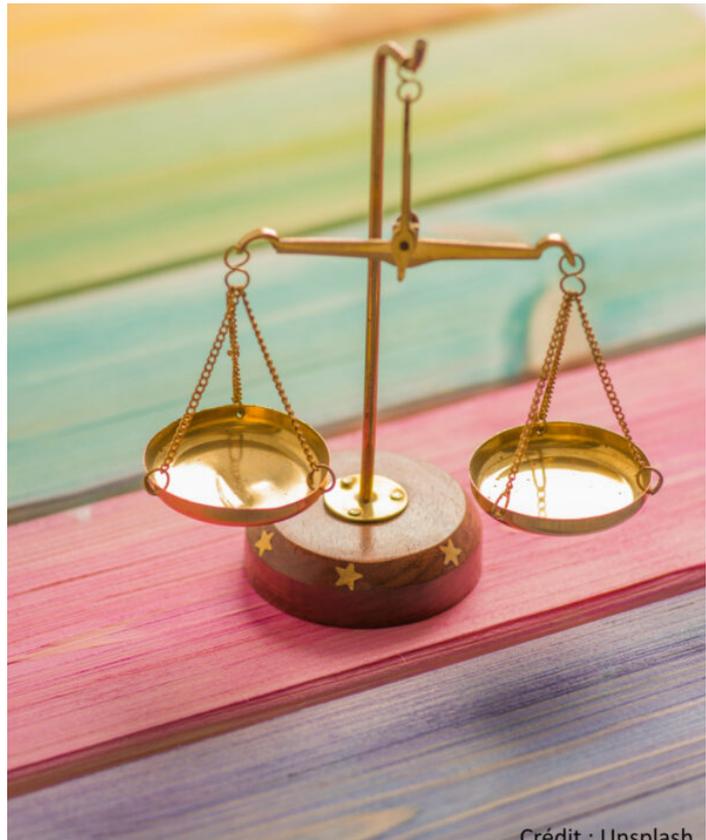
Saint-Basile-le-Grand, après avoir encaissé leurs premières subventions et après avoir détruit un milieu humide sur les berges de la rivière Richelieu, Northvolt souhaite ralentir la construction de l'usine.

Selon les récentes déclarations des dirigeants de l'entreprise, l'avenir de Northvolt semble plus qu'incertain : difficultés financières, fermeture du centre de recherche et développement en Californie, restructuration, congédiement de 1600 employés en Suède. Néanmoins, le cofondateur et PDG de Northvolt pour l'Amérique du Nord, Paolo Cerruti, rassure ses investisseurs et affirme souhaiter continuer avec la construction de l'usine en Montérégie. La nouvelle ministre de l'Énergie, Christine Fréchette déclare : « [Paolo Cerruti] *m'a réitéré [sa] volonté ferme d'aller de l'avant avec le projet prévu pour le Québec. La nature même du projet demeure.* » La ministre persiste en affirmant que pour Northvolt, il n'est pas question de retrancher les activités qu'ils prévoient faire.

2. Filière batterie : balance bénéfice-risque.

Afin d'accepter un nouveau projet comme Northvolt, il semble évident d'étudier, au préalable, la balance bénéfice-risque. L'État devrait donc nous faire la démonstration que les bénéfices pour la société sont supérieurs aux risques éventuels. Sans rapport du bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la démonstration semble un peu bancale.

Concernant les bénéfices pour l'environnement, ils semblent un peu minces. L'implantation d'une telle usine permettra-t-elle la diminution des émissions de GES? Rien n'est moins certain. Alors qu'il était encore ministre de l'Économie, Pierre Fitzgibbon, dans



toute sa franchise, en réponse à une

question du député solidaire Haroun Bouazzi, déclare : « *Ça pas d'impact sur les GES du Québec* », « *Northvolt ne réduit pas les GES [au Québec]* », a-t-il ajouté (La Presse, 16 avril 2024).

Peut-être y aurait-il des bénéfices pour l'économie québécoise? Pour y croire, il faut avoir un peu d'imagination. On nous serine « On va créer des bons emplois! ». Mais pourquoi? Le Québec traverse actuellement une période de pénurie d'emplois et la formation de nouveaux travailleurs semble prendre du retard. En effet, « le directeur général du Cégep de Drummondville, Pierre Leblanc, qui pilote le projet, attend depuis deux ans l'autorisation du gouvernement Legault pour que l'école de la batterie voie le jour à Bécancour, dans le Centre-du-Québec. » (Radio-Canada, 25 septembre 2024)

Y aurait-il des bénéfices économiques à long terme? En réalité, on n'en sait rien. En investissant dans le secteur de la voiture électrique, le premier ministre Legault souhaite augmenter la production de richesses et ainsi stimuler la croissance économique. Le gouvernement du Québec semble donc avoir fait un pari sur l'avenir en investissant énormément d'argent public dans l'espoir d'une éventuelle croissance. « *La CAQ a joué au casino avec les milliards et les mégawatts des Québécoises et des Québécois, il est temps de rendre des comptes en rendant publiques les études économiques concernant Northvolt.* » (Député solidaire Haroun Bouazzi, Assemblée nationale)

Pour ce qui est de l'attractivité des entreprises de la filière batterie, le gouvernement de François Legault souhaite développer cette industrie de l'extraction minière au recyclage de batteries pour les véhicules électriques. L'investissement fait dans l'entreprise Northvolt devrait selon lui attirer d'autres investisseurs du même secteur. C'est certain que si on donne des milliards en argent public à n'importe quelle entreprise qui nous fait miroiter un avenir radieux avec des travailleurs heureux, des petits oiseaux et des fleurs, ça va se bousculer au portillon.

Concernant les risques pour l'environnement, ils sont nombreux. Citons-en quelques-uns liés à la pollution minière lors de l'extraction des matières premières et à la pollution industrielle en périphérie des usines de batteries.

Pour être extrait, le lithium, le graphite et d'autres métaux essentiels à la fabrication de batteries nécessitent l'utilisation de substances chimiques très polluantes et de beaucoup d'eau. Quant à une usine comme Northvolt, elle rejettera du nickel, du cobalt et du lithium dans l'air et dans l'eau^[i]. L'usine veut également pomper 9 milliards de litres d'eau par année dans la rivière Richelieu pour alimenter sa future usine en Montérégie. De plus, 60 % de cette eau sera utilisée pour des procédés industriels et sera exposée à des contaminants. Northvolt assure que l'eau rejetée dans la rivière Richelieu après avoir été utilisée dans son complexe industriel sera préalablement filtrée et ne représentera aucun risque pour l'environnement.^[ii] Sans examen du BAPE, permettez-nous d'en douter. De plus, la

construction de ce complexe industriel et les rejets toxiques dans l'environnement lors de son fonctionnement participent à la diminution de la biodiversité et à l'artificialisation de terres humides. La destruction de 130 000 mètres carrés de milieu humide et le pompage de l'eau menacent, entre autres, l'habitat du chevalier cuirré, de l'hirondelle de rivage et du petit blongios, trois espèces en péril. De plus, les terres humides sont très utiles à l'absorption de GES et de l'eau de pluie lors de fortes précipitations.

Les risques pour la santé des travailleuses et des travailleurs sont aussi à considérer tout au long de la chaîne d'extraction et de production de cette filière industrielle. En Suède, la police enquête sur trois décès inexplicables d'employés (âgés de 19, 33 et 59 ans) de l'usine Northvolt.^[iii] Les employés auraient pu être exposés aux mêmes substances toxiques. De plus, le lithium rejeté dans l'air et dans l'eau à proximité de l'usine de batteries peut avoir un impact sur la santé mentale des habitants de la région.^[iv]

En plus des risques pour l'environnement, il est important de prendre en compte les risques pour l'économie du Québec. Transférer de l'argent public à une entreprise privée étrangère provoque l'appauvrissement de notre économie et participe à la fuite des capitaux. Les marchés financiers, l'approvisionnement en matières premières et la concurrence internationale (surtout chinoise) rend la filière industrielle de la voiture électrique instable et ne permet pas de construire avec certitude une vision à long terme dans ce secteur de l'économie.

Il semble que pour le projet Northvolt, les risques sont largement supérieurs aux bénéfices. Chose certaine, pour se forger une opinion éclairée, il est essentiel de connaître toutes les conséquences de l'implantation d'un tel projet (BAPE, contrat et conditions d'application du projet avec l'entreprise).

3. Une révolution des transports : oui mais laquelle?

Doit-on repenser la vie sans voiture individuelle? Dans les grands centres urbains, certaines structures existent déjà en ce sens : bixi, communauto, transports en commun. Par contre, plus on s'en éloigne, plus il est difficile de se passer de la voiture individuelle. Les petites villes et les villages du Québec sont souvent isolés, les services sont généralement installés près des plus grandes villes. Aujourd'hui, pour se soigner, se nourrir, se divertir, s'instruire, travailler dans ces régions, il est nécessaire de le faire en voiture. C'est pourquoi nous devons développer de nouvelles structures de transports collectifs, encourager le covoiturage et favoriser la marche et le vélo. Aussi, nous devons révolutionner l'urbanisme en encourageant les petites et moyennes entreprises à s'implanter dans nos villages, en y réinstallant des services publics et en tenant compte du réseau de transport collectif pour tous les nouveaux développements immobiliers.

Une révolution implique d'importants bouleversements. Nous devons accepter de changer notre mode de vie en sortant de la culture de l'automobile individuelle et en développant une

culture du transport collectif. Pour que ces nouvelles pratiques s’installent dans la durée, nous devons également éduquer et sensibiliser les jeunes générations à l’importance de tels changements culturels.

Pour un avenir meilleur, il nous faut collectivement prendre des décisions importantes, légiférer, investir, développer les solidarités et demeurer humbles et respectueux face à la nature. Il faut l’observer, écouter ce qu’elle dit.

[i] Radio-Canada, 21 août 2024

[ii] *Le Devoir*, 29 août 2024

[iii] Radio-Canada, 27 juin 2024

[iv] Maryse Bouchard, Institut national de la recherche scientifique (INRS)



Calculer son empreinte carbone individuelle et considérer réduire les déplacements en avion

par Sophie Thiébaud



L'empreinte écologique est un concept inventé au début des années 1990 par William Rees et Mathis Wackernagel, dans le cadre de la thèse de doctorat de ce dernier, à l'Université de Colombie-Britannique. Leur objectif était d'illustrer le caractère non durable de nos modes de vie occidentaux. Il s'agit d'un moyen utile pour s'auto-sensibiliser sur les conséquences de notre mode de consommation.

Concrètement, l'empreinte écologique permet de mesurer la superficie nécessaire pour satisfaire à la consommation d'une population ou d'une personne donnée. Cet outil évalue la pression qu'un mode de vie exerce sur la nature. Selon cette mesure, il est manifeste que la plupart des individus dans les sociétés économiquement riches, à moins d'être en situation de pauvreté, vit bien au-dessus des moyens offerts par notre planète. C'est une réalité qui s'ajoute à une autre que nous avons tendance à oublier : la Terre est limitée.

Le potentiel des citoyen.nes engagé.es

En général, les militant.e.s exigent des politicien.nes de poser des gestes forts, de prendre le

leadership de la nécessaire transition socio-écologique, et nous serions tou.tes d'accord pour reconnaître ce besoin de courage politique que nous réclamons haut et fort. Or, les mesures essentielles à mettre en œuvre ne sont et ne seront pas populaires puisqu'elles sous-entendent une réduction de notre confort et de bon nombre de nos habitudes. En effet, l'enjeu est d'accepter un mode de vie plus proche de la sobriété, pour ne pas dire de la décroissance. Or, si nous société, et nous progressistes démontrions que nous sommes prêt.es à changer nos routines et à accepter les interventions costaudes, aptes à réduire notre production de gaz à effets de serre (GES), notre consommation en général et notamment nos besoins en énergie, cela aiderait beaucoup les politicien.nes à s'engager pour de réels changements. Parce qu'ainsi, nous démontrerions que nous sommes prêt.es pour ce type de réels changements, prêt.es à voter et à élire les leaders et les programmes politiques drastiques dont nous avons tant besoin. Pour qu'il y ait une suite du monde.

En tant que citoyen.nes engagé.es et conscient.es des conséquences de notre système économique mondialisé contemporain, nous avons bien sûr tou.tes plutôt à cœur de respecter la capacité limitée de nos ressources naturelles ainsi que l'égalité dans le partage de celles-ci, entre tous les habitant.es de cette Terre. C'est pourquoi un outil de calcul introspectif sur notre consommation personnelle semble tout à fait pertinent pour réfléchir et agir, encore mieux, en tant que militant.es averti.es.

Un rapide calcul individuel : c'est par ici!



ISTOCK

Si vous ne l'avez pas déjà fait, vous pouvez utiliser dès maintenant ce calculateur individuel afin d'avoir une meilleure idée du nombre de planètes que votre mode de consommation personnel représente. En effet, ce type d'outil comptabilise les impacts de notre consommation en les transformant en une surface terrestre. Ceci permet de déterminer le nombre de planètes que notre mode de vie nécessiterait si chacun.e sur la planète suivait selon notre exemple personnel?

<https://www.footprintcalculator.org/sponsor/FR/fr>

En moyenne, au Canada, nous représentons cinq planètes, alors qu'il faut bien sûr tendre vers une seule planète. C'est ça aussi la réalité : il n'y a pas de planète B.

Dans la rubrique « Pour continuer la réflexion », deux articles proposent d'autres outils de calcul. Il y en a un conçu pour sensibiliser les jeunes en particulier.

Parmi les sources de production de gaz à effet de serre (GES), l'avion

Les outils de calcul d'empreinte écologique individuelle représentent donc un moyen de sensibilisation pertinent pour augmenter les efforts de chacun.e à s'attaquer aux nécessaires changements d'habitude, à réduire ses propres besoins en énergie et ce, à partir d'une prise de conscience et d'une volonté individuelle. Ils donnent des indications sur les gestes les plus producteurs de GES comme la consommation de viande ou l'utilisation de l'avion. Ces deux sources importantes du problème ne semblent pas être des réalités suffisamment connues (considérant l'importance de ses utilisateurs). Aussi, regardons maintenant ensemble l'exemple des déplacements en avion.

Afin de limiter le réchauffement planétaire, chaque terrien devrait émettre au maximum 2 tonnes équivalent de CO₂ par personne et par année. Or, la moyenne au Canada est plutôt de l'ordre de 14,3 tonnes (pour comparaison, en France elle est de 4,74 tonnes). Bien sûr, cela dépend de la province de résidence : les Québécois.es ont l'énorme avantage de pouvoir compter sur l'hydro-électricité, une source d'énergie considérée propre, notamment pour se chauffer.

Afin de se donner une meilleure idée de l'impact carbone des déplacements en avion, regardons l'exemple d'un voyage à Paris. Effectuer 11 000 km aller et retour, en classe économique, équivaut à la production de 1,73 tonnes de GES, soit 86,5 % d'un budget carbone individuel annuel. Mettons qu'il ne reste plus grand-chose à consommer après ça pendant le reste de l'année.

De même, dans une simulation réalisée pour tenter de visualiser quel serait notre quotidien si nous nous donnions les moyens drastiques de respecter les limites de la planète, on ne ferait que 1000 kilomètres en avion par année. Cela signifie que pour s'offrir un Paris-Montréal aller et retour en avion, il faudrait épargner une « petite caisse de kilomètres » et patienter ainsi, avant de vivre ce voyage pendant... dix ans!

Imaginons maintenant un.e Québécois.e qui envisage partir à Katmandou au Népal pour participer à un événement international, cela équivaudrait à un effort de cumul de kilomètres sur... 20 ans (et 5,3 tonnes de GES produits). Dans ces conditions, une fois que l'on prend conscience des conséquences carbonées de ce type de choix, il s'agit de bien évaluer les raisons qui rendent vraiment nécessaires notre déplacement.

Pour réaliser les impacts de nos projets de voyages, nous pouvons utiliser un calculateur de production de GES comme « Calculer et soutenir. My climate shape our future » : https://co2.myclimate.org/fr/portfolios?calculation_id=6550442

Bien sûr, on peut chercher à éviter les escales car c'est le décollage qui nécessite le plus d'énergie. Certain.es pourraient aussi expérimenter d'aller en Europe en bateau, mais cela

prendra en temps une semaine à l'aller et une autre au retour. Oublions la croisière en revanche, son impact est supérieur à celui de l'avion. Sur un cargo, théoriquement c'est possible de voyager mais ce type de transport est actuellement destiné aux marchandises, le déplacement semblera long. Il reste le voilier, comme Greta Thunberg en 2019, en espérant que les tempêtes ne s'intensifient pas sur les mers avec les changements climatiques.

En résumé, concrètement, la marche semble très haute entre notre consommation actuelle de déplacements en avion et la conscience de ses impacts pour la planète, et ce, quelles que soient les excellentes raisons que nous pouvons avoir, chacun.e, d'utiliser ce moyen de transport. Alors, la réflexion s'impose, ainsi que le débat pour évaluer éventuellement ensemble ce que nous ferons avec cet enjeu? Progressistes, quelles limites s'auto-donne-t-on?

Une invitation pour échanger sur cet enjeu

Au sein du Conseil d'administration d'Attac Québec, nous avons commencé à aborder ce sujet difficile en 2023, en lien avec les rendez-vous internationaux comme les Forums sociaux mondiaux, chers au cœur des altermondialistes.

Aussi, nous vous proposons de continuer à en discuter ensemble.

Attac Québec vous invite à

un 5 à 7 sur l'empreinte carbone et les déplacements en avion,

le jeudi 7 novembre au 3720 avenue du Parc à Montréal

avec Nathalie Berthélémy de CADET <http://www.coopcadet.org/>

La consommation fait partie des sujets importants pour Attac Québec, échangeons ensemble sur les transformations que nous voulons impulser et renforcer dans notre société.



Pour continuer la réflexion



Valérie Simard, *Une année de **détox vestimentaire**. Réflexion sur le prêt-à-jeter*. Les éditions La presse, 2024.

« Tandis que les enjeux environnementaux s'intensifient et que l'inflation assèche nos portefeuilles, la Fast Fashion inonde le marché. Le prêt-à-porter s'apparente désormais à une industrie du prêt-à-jeter dans une société où les consommateurs se disent de plus en plus soucieux pour l'avenir de la planète. »

Pour comprendre les dessous de la Fast Fashion :

<https://www.oxfamfrance.org/agir-oxfam/impact-de-la-mode-consequences-sociales-environnementales/>

Simon Paré-Poupart, *Ordures ! Journal d'un vidangeur*, Lux Éditeur, 2024

- Article de 2019 proposant plusieurs calculateurs individuels d'empreinte carbone : <https://unpointcinq.ca/agir/calculer-son-empreinte-carbone/>
- Article de 2020 sur les calculateurs d'empreinte dont une vidéo de 8mn : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1736226/calculateurs-empreinte-ecologique-environnementale-carbone>
- Le calculateur inventé par William Rees et Mathis Wackernagel : <https://www.footprintcalculator.org/home/fr>

- Un calculateur d'empreinte carbone destiné aux jeunes : [https://
www.environnement.gouv.qc.ca/jeunesse/jeux/questionnaires/empreinte/
questionnaire.htm](https://www.environnement.gouv.qc.ca/jeunesse/jeux/questionnaires/empreinte/questionnaire.htm)
- Pour calculer les tonnes de GES produites par un vol en avion : « Calculer et soutenir. My climate shape our future » : [https://co2.myclimate.org/fr/portfolios?
calculation_id=6550442](https://co2.myclimate.org/fr/portfolios?calculation_id=6550442)
- Camille Dauphinais-Pelletier et Élisabeth Ménard : « Vivre avec une seule planète, guide pour diminuer son empreinte écologique au quotidien ». Éditions 24 heures.



Contact



À votre Agenda

- Invitation à un 5 à 7 d'échanges sur le thème «Consommation et empreinte écologique»
- Assemblée Générale : samedi 23 novembre, de 9h30 à midi, dans la salle multi de la CSN au 1601, avenue De Lorimier, à Montréal et sera suivie d'une conférence d'André Noël sur le réseau Atlas, un puissant lobby de l'extrême droite.

Agir avec Attac

- Notre campagne sur le lobbyisme se poursuit... Signez la déclaration
- La journée d'étude: «*Lobbyisme le pouvoir obscur*», est disponible en rattrapage
- Pour des conférences, ateliers, présentations dans votre région: Invitez Attac !

Équipe du bulletin

Coordonnatrice : Monique Jeanmart

Mise en page électronique : Wedad Antonius

Révision linguistique: Roberta Peressini

Pour toute suggestion, commentaire ou question, veuillez vous adresser à Monique Jeanmart moniquejeanmart@videotron.ca