

Enjeux - tout est une question de CHANGEMENT CLIMATIQUE



Quelle est la stratégie du Canada dans le cadre de l'ensemble de l'économie mondiale pour la stabilisation des changements climatiques ? Le 9 décembre 2016, le Pan-Canadian Framework et le Cadre canadien sur la croissance propre et les changements climatiques a été approuvé par le gouvernement fédéral. Le gouvernement envisage que ce plan aura un impact sur tous les secteurs de l'économie canadienne, ainsi que de pouvoir stimuler une économie adéquate et renforcer la résilience concernant les impacts négatifs des changements climatiques.

Le but premier du Canada est de réduire les déchets carboniques, qu'on nomme aussi (CO₂). Ces déchets néfastes pour la planète équivalent aux émissions de des gaz à effet de serre. L'objectif du gouvernement du Canada est de diminuer de 30 % la quantité de déchets carboniques qu'il y avait en 2005, d'ici la fin de l'année 2030. L'Ontario cible 37 % sous les niveaux de l'année 1990 d'ici 2030. Par ailleurs, les villes de l'Ontario l'ont adopté, ce sera aussi le but de London.

Bien que le Canada libère moins de 2 % du CO₂ mondial en 2010, nous nous sommes engagé à réduire les émissions de gaz qui pourraient aller jusqu'à 523 Mégatonnes (Mt) d'ici 2030, étant donné que nous sommes des producteurs et des consommateurs de combustibles fossiles. En 2014, l'inventaire national du Canada a reporté que 732 Mégatonnes d'émissions de gaz à effet de serre n'étaient pas incluent dans les 72 Mégatonnes des émissions du domaine de l'industrie forestière. La consommation d'énergie a été notre principale source d'émissions (81 %) ou 594 Mégatonnes, de l'agriculture (8 %), au niveau industriel (7 %) et les déchets (4 %). En 2014, les émissions étaient supérieures à 120 Mégatonnes soit (20 %) à comparer aux 613 Mégatonnes des années 1990.

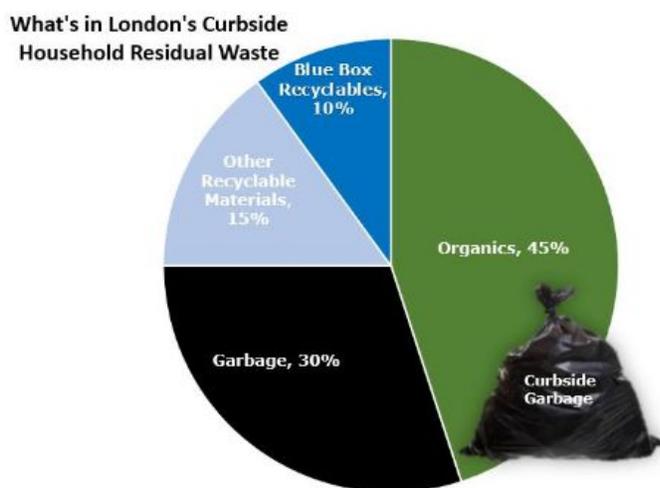
Quels sont les obstacles? En avril 2016, le directeur parlementaire du budget du Canada, a déclaré que les principaux obstacles concernant la réduction des émissions sont notre forte dépendance à l'égard des combustibles fossiles et en deuxième, la gestion de nos forêts. Nos objectifs de 2030 sont d'éliminer plus que l'équivalent de toutes les émissions des voitures et des camions d'aujourd'hui et un prix pour la décarbonation de 100 \$ la tonne. Cette politique est en cours de réalisation réduisant les émissions d'utilisation du charbon, l'improvisation de carburant pour l'efficacité des véhicules et une étude des forêts impliquées dans l'élimination des émissions atmosphériques. Certains disent que la production des sables bitumineux et les pipelines qui transportent ce pétrole qui engendrent des émissions sont les principaux obstacles que nous pouvons rencontrer comme des obligations internationales en matière de changement climatique.

En 2016, le gouvernement fédéral a déposé un prix national du carbone, qui devrait commencer à 10 \$ la tonne en 2018 et passer à 50 \$ la tonne en 2022. Les provinces et les territoires pourraient élaborer leurs propres programmes d'ici septembre 2017 pour les faire examiner. Sinon, Ottawa compléterait ou mettrait en vigueur son propre régime qui serait assujéti à une norme fédérale. Le 15 janvier 2018, alors que quatre stratégies provinciales étaient en cours (Colombie-Britannique, Alberta, Ontario, Québec), Ottawa a procédé avec un projet politique, la Greenhouse Gas Pollution Pricing Act et la mise en oeuvre du cadre réglementaire qui devrait être déposé au Parlement ce printemps et être adopté à l'automne, le 1er janvier 2019. Le projet de loi C-30 est l'une des politiques nationales des plus efficaces et qui a le plus d'impact sur les émissions au Canada : Loi canadienne sur la qualité de l'air et les changements climatiques. Depuis 2006, elle soutient des initiatives visant à réduire les émissions et à améliorer la qualité de l'air, à innover dans le domaine de l'énergie propre et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, le transport (larges sources d'émission) va améliorer la qualité de l'air intérieure et élaborer des stratégies d'adaptation et d'engagement international. Les systèmes d'électricité propres et non-polluants sont le fondement de notre avenir grâce aux énergies renouvelables et aux sources à faibles émissions. Le principal défi est qu'il soit facile pour les Canadiens de laisser leur voiture à la maison.

Déchets

À Londres, plus d'une tonne de déchets est produite par personne chaque année. Cela comprend les déchets produits à la maison et sur le lieu de travail. Les programmes de réduction, de réutilisation, de recyclage, de compostage, de compostage et de biogaz détournent une grande partie de ces ressources. Le reste va à la décharge W12A de la ville.

En 2018, la Ville a élaboré une stratégie d'élimination des déchets résiduels à long terme, un plan de gestion des déchets résiduels (matières qui sont envoyées à la décharge) qui ne peuvent être détournés et qui nécessitent une évaluation environnementale obligatoire qui doit être approuvée par le ministère de l'Environnement et du Changement climatique (MEOCCC) et le Cabinet. Ce plan prévoit l'agrandissement de la décharge W12A et la recherche de solutions pour gérer les déchets résiduels jusqu'en 2050 (25 ans après l'approbation actuelle du plan d'enfouissement W12A). D'autres municipalités plus petites peuvent être tenues d'utiliser le site également, compte tenu de certaines limites. Dans l'ensemble, Londres doit augmenter son taux actuel de réacheminement des déchets résidentiels (ménagers) à 60 % d'ici 2022, au lieu de 45 % actuellement. Une stratégie complémentaire de récupération des ressources est également en cours d'élaboration, qui comprend l'élaboration d'un plan visant à maximiser la réduction, la réutilisation, le recyclage et la récupération des déchets dans un environnement économique et durable, d'une manière respectueuse de l'environnement. Il identifiera les nouvelles technologies émergentes de la prochaine génération et les domaines dans lesquels ces technologies peuvent jouer un rôle, ainsi que les domaines dans lesquels il est possible de réduire ou de maintenir les coûts actuels du programmes municipaux ; et s'aligner sur les priorités de la province.



En Ontario, chaque personne est responsable de 850 kilogrammes de déchets par année. À l'échelle provinciale, le taux de réacheminement des déchets a été bloqué à 25 % au cours de la dernière décennie. Le traitement de nos déchets alimentaires et organiques est un élément clé de la construction d'une économie circulaire. Les déchets organiques sont une source importante de pollution par les gaz à effet de serre représentant 5 % des émissions totales de l'Ontario. Les programmes existants

comprennent : le programme des boîtes bleues, le programme municipal des déchets dangereux ou spéciaux, le programme des déchets d'équipements électriques et électroniques et le programme des pneus usagés. La province a également un programme de consignation pour les contenants de boissons et d'alcool. Dans la circulaire de l'Ontario, ces programmes se poursuivront sans arrêt jusqu'à ce que le matériel qu'ils gèrent soit transféré au nouveau programme. Une fois la transition terminée, ces programmes et les organismes de financement de l'industrie qui les exploitent seront éliminés.

Stratégie pour un Ontario sans déchets : Bâtir l'économie circulaire publié le 28 février 2017 ce qui engage que le ministère de l'Environnement et des changements climatiques. Ce projet vise à créer un cadre de travail sur les aliments et les déchets organiques afin de réduire le volume de nourriture et de déchets organiques envoyés dans les sites d'enfouissement et de récupérer les ressources. Le Plan d'action cadre et l'Énoncé de politique (conformément à l'article 11 de la Loi de 2016 sur la récupération des ressources et l'économie circulaire), publié le 30 avril 2018, sont maintenant en vigueur pour prévenir, réduire et récupérer les déchets alimentaires et organiques, sauver les surplus alimentaires, soutenir les utilisations finales bénéfiques et restaurer les sols sains.

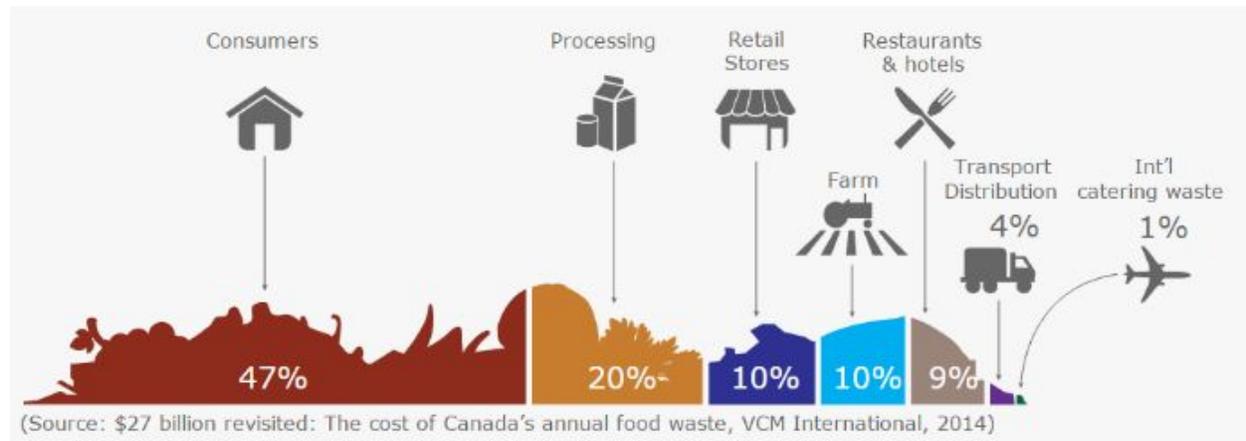
Ce cadre comprend des énoncés de politique et des cibles qui incitent les municipalités et toutes les entreprises privées à prendre des mesures. Jusqu'à 50 % des déchets alimentaires sont considérés comme évitables. Les résidents de l'Ontario produisent 3,7 millions de tonnes de déchets organiques chaque année. On estime que plus de 2 millions de tonnes de déchets sont mis en décharge par an. En se décomposant, il crée du méthane, un gaz à effet de serre 25 fois plus puissant que le dioxyde de carbone. De la façon dont nous nous dirigeons, l'Ontario aura besoin de 16 sites d'enfouissement nouveaux ou agrandis d'ici 2050. C'est pourquoi nous devons prendre des mesures pour réduire la quantité stupéfiante de nourriture et de déchets organiques que nous créons.

Au Canada, la responsabilité de la gestion et de la réduction des déchets est partagée entre les gouvernements fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux. De façon générale, les municipalités gèrent la collecte, le recyclage, le compostage et l'élimination des déchets ménagers, tandis que les autorités provinciales et territoriales établissent des politiques et des programmes de réduction des déchets et approuvent et surveillent les opérations de gestion des déchets, notamment les centres de recyclage, les sites d'enfouissement et les installations de gestion des déchets dangereux. Le gouvernement fédéral contrôle les activités internationales et les

mouvements interprovinciaux de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses, ainsi que la détermination des pratiques exemplaires pour réduire au minimum la pollution toxique possible découlant de la gestion des déchets.

Les Canadiens comptent parmi les plus grands producteurs de déchets par habitant sur la planète. La quantité de nourriture gaspillée chaque année est particulièrement ahurissant. Au Canada, environ 31 milliards de dollars de nourriture sont gaspillés chaque année. Cela équivaut à environ 868 \$ de nourriture gaspillée par personne et par an. Les consommateurs sont responsable de la plus grande part des déchets alimentaires, soit environ 47 % du total des déchets alimentaires. Le reste des déchets alimentaires est produit tout au long de la chaîne d'approvisionnement, où les aliments sont cultivés, transformés, transportés et vendus.

Value of Food Wasted by Sector in Canada



L'eau

Londres a eu plusieurs sources d'eau potable au cours des 150 dernières années. À l'époque des premiers colons, la rivière Thames était utilisée pour l'eau potable et pour le transport. Depuis, on utilise à la fois des sources d'eau de surface (lacs et rivières) et des sources d'eau souterraine (puits). Le parc Springbank, l'usine de concentration Pond Mills et les systèmes de puits Beck ont été utilisés comme sources d'eau. En 1967, la taille et les besoins de la ville ont contribué à la construction d'un pipeline en utilisant le lac Huron. En 1995, le système d'approvisionnement en eau de surface s'est étendu jusqu'au lac Érié. En plus de l'approvisionnement en eau provenant de ces deux Grands Lacs, London possède deux systèmes de puits de secours dans les parties nord-est et nord-ouest de la ville. Les puits d'eau souterrain ne sont utilisés qu'en cas d'urgence comme source d'eau pour Londres.

Notre eau circule dans un réseau d'usines de traitement, de réservoirs, de stations de pompage et de canalisations - 1 550 km de canalisations qui ont été construits dans les années 1870 pour arriver jusqu'à nous. Depuis, il a été maintenu et amélioré et nous sert aujourd'hui pour de nombreuses années à venir. Il est de notre responsabilité de veiller à ce qu'il soit entretenu.



L'eau du lac Huron entre dans notre système d'approvisionnement en eau juste au nord de Grand Bend. L'eau est clarifié et purifié à l'usine de filtration de Grand Bend, puis pompé par un pipeline de 1,2 mètre de diamètre jusqu'aux réservoirs de 109 millions de litres à Arva (juste au nord de Londres). Ce système d'approvisionnement en eau de Grand Bend à Arva s'appelle le système d'approvisionnement en eau du lac Huron. Depuis Arva, l'eau est ensuite pompée dans le système de distribution d'eau de la ville de Londres.

L'eau du lac Érié est puisée dans le lac et purifiée à l'usine Elgin située à l'est de Port Stanley. Le réseau d'approvisionnement en eau de l'usine Elgin approvisionne les villes de St. Thomas et de London ainsi que plusieurs petites collectivités. Avant que l'eau n'atteigne Londres, elle est préservée dans un réservoir au nord-est de St. Thomas. Le traitement de l'eau à London relève de la compétence de deux conseils : le Conseil mixte de gestion du réseau d'approvisionnement en eau primaire du lac Huron et le Conseil mixte de gestion du réseau d'approvisionnement en eau primaire de la région d'Elgin. Ensemble, ces deux systèmes d'approvisionnement en eau fournissent environ 150 millions de litres d'eau traitée chaque jour (85 % provenant du lac Huron et le reste du lac Érié). La Ville gère ensuite le réseau de distribution qui assure la qualité et la

quantité de l'eau pour nos résidents. Les résultats des analyses d'eau satisfont ou dépassent les exigences et les normes gouvernementales. Notre eau potable subit un processus de traitement comprenant des bassins de décantation et une filtration pour éliminer les particules. Les produits chimiques sont utilisés dans le processus de traitement afin d'offrir un environnement sûr et esthétique. L'alun aide à décanter les sédiments plus fins, la chloration pour tuer les micro-organismes et le fluorure pour aider à prévenir les caries. Pour plus d'informations : <http://www.watersupply.london.ca>

Chaque année, la Ville de London effectue plus de 12 000 analyses de la qualité de l'eau. La ville de London compte également 10 emplacements où l'échantillonnage du chlore résiduel est surveillé. Tous les échantillons sont soumis à un laboratoire accrédité pour une analyse conforme à la Loi de 2002 sur la salubrité de l'eau potable de la province. D'autres normes provinciales de qualité de l'eau sont énoncées dans le Règlement de l'Ontario 169/03 (Normes de qualité de l'eau) et le Règlement de l'Ontario 170/03 (Systèmes d'eau potable).

En 1993, la Province a créé le système Ontario Clean Water Agency (une société d'État), qui se concentre sur l'opération des réseaux d'eau et d'égouts de plus de 450 installations de traitement de l'eau et des eaux usées dans la province. Par l'entremise du ministère de l'Environnement et des Changements Climatiques, la province réglemente celles-ci pour assurer la sécurité et la qualité de l'eau, y compris en l'inscrivant en toute l'eau potable municipale installations, propriétaires/exploitants de systèmes octroi des permis opérateur pour un droit d'accès permettant de faire couler et d'entretenir l'eau potable, les installations et l'émission de les permis de travaux d'eau potable pour modifier, réparer ou prolonger l'abreuvement des systèmes d'eau.

Le réseau d'eaux pluviales de London comprend des milliers de puisards, des centaines de kilomètres de conduites d'égout, de nombreux canaux et plus de 60 bassins de gestion, 110 kilomètres de ruisseaux et la rivière Thames jusqu'à contribuer à réduire les risques d'inondation. Les étangs pluviaux et les zones humides diffèrent des étangs naturels et des zones humides étant donné qu'ils sont habités par l'homme. Le réseau d'eaux pluviales de London recueille les eaux de ruissellement dans les rues et au sol les égouts de surface.



Le gouvernement fédéral est compétent en matière de pêches, de navigation, de terres fédérales et de relations internationales, y compris la gestion des eaux limitrophes partagées avec les États-Unis et les relations avec la Commission mixte internationale. Il appuie également la recherche et la technologie aquatiques et veille à ce que des politiques et des normes nationales soient en place pour répondre aux différentes questions liées à l'environnement et à la santé.

Énergie

Les objectifs du Plan d'action pour l'énergie communautaire (PAEC) de Londres 2014-2018 sont d'accroître les avantages économiques de l'utilisation durable de l'énergie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020. La Division des programmes environnementaux s'occupe d'une grande partie de ce travail, y compris la qualité de l'air, les changements climatiques, l'adaptation climatique, la conservation de l'énergie, le transport actif (marche et vélo) et la réduction des déplacements pendant les périodes de pointe. London dépense plus de 1,4 milliard de dollars en énergie chaque année. Les émissions sont environ 3 millions de tonnes d'ESB par an. Le total des ESB par personne en 2016 était inférieur de près de 15 % à celui de 1990. La qualité de l'air est affectée par la pollution et les émissions provenant de sources naturelles, de l'industrie, des transports et des mouvements transfrontaliers. Les niveaux locaux de polluants atmosphériques sont souvent influencés par des facteurs tels que les sources d'émissions, les conditions météorologiques et la topographie.

London était l'une des quatre villes de l'Ontario en 2011 pour mettre à l'essai des outils de cartographie énergétique afin de mieux planifier l'efficacité énergétique et la conservation de l'énergie. Depuis 2014, London Hydro et Union Gas fournissent au personnel municipal les services suivants la consommation annuelle d'énergie au niveau du code postal. Le personnel de la Ville compare ensuite ces données avec les données sur les propriétés.

fournir les cartes montrant les différents aspects de la consommation d'énergie dans les maisons au niveau bloc par bloc :

Le plan d'économie, d'énergie et de gestion de la demande de la Ville 2014-2018, est obligatoire selon la loi sur l'énergie verte de l'Ontario. Le but premier de ce plan est de réduire la consommation d'énergie de l'entreprise de 10 % par rapport aux niveaux de 2014 d'ici 2020. Cela nécessite une prestation de service d'efficacité énergétique (énergie consommée par londonien) une amélioration de 15 % pour faire face à la croissance de Londres. En 2016, la Ville a fait remarquer qu'elle avait dépensé environ 21 millions de dollars en énergie et qu'elle prévoyait l'augmenter à 26 millions de dollars

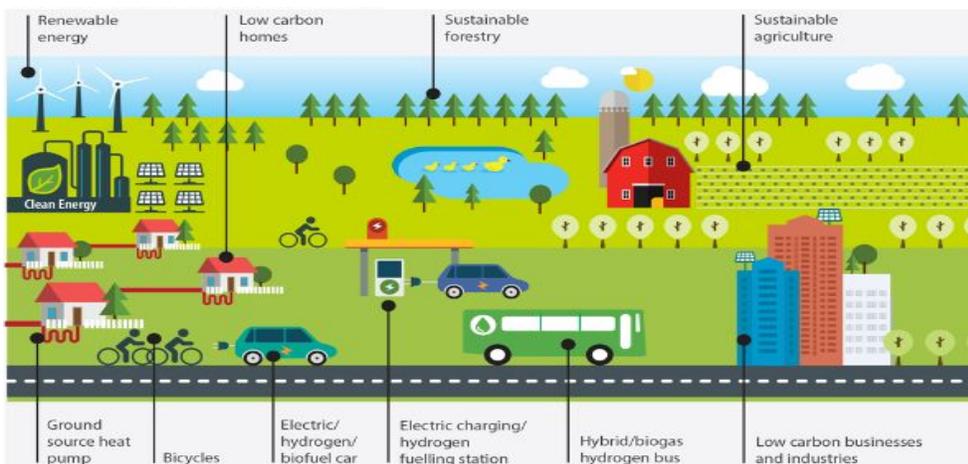
d'ici 2020 si l'efficacité énergétique demeure similaire. Si les objectifs sont atteints, les coûts annuels d'énergie de la Ville seront inférieurs d'environ 4 millions de dollars à ceux de l'année précédente. Les ESB prévues et annuelles liées à l'énergie seront inférieures d'environ 3 900 tonnes d'équivalent CO₂e par an par rapport au "business-as-usual". Entre avril 2017 et mars 2018, la consommation d'énergie de l'entreprise a diminué de 7% par rapport aux niveaux de 2014, évitant ainsi des coûts énergétiques futurs de plus de 2 millions de dollars par année.



Provincial

Les cibles de réduction des ESB par rapport aux niveaux de 1990, adoptées par les municipalités, comprennent une réduction de 15 % d'ici 2020, une réduction de 37 % d'ici 2030 et une réduction de 80 % d'ici 2050. L'Ontario a fait preuve de leadership dans la lutte contre les changements climatiques en remplaçant les centrales au charbon par des centrales électriques propres et vertes. L'amélioration du réseau de transport en commun de la province et la création d'un programme de plafonnement et d'échange afin de limiter les émissions de ESB. Un nouveau gouvernement provincial (juin 2018) ne maintiendra pas le plafond aprogramme de commerce international, mais nous espérons qu'ils examineront d'autres options pour améliorer l'efficacité de la conservation et les économies.

What can Ontario look like in 2050?



Notre gouvernement national a signé et ratifié l'Accord international sur le climat de Paris de 2015, et le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. La tarification de la pollution par le carbone est au cœur du plan du Canada. Voir l'aperçu du climat. Alors que le Canada s'achemine vers un avenir à faible intensité carbonique, l'énergie joue un rôle essentiel dans le respect de l'engagement collectif du Canada, puisque la production et la consommation d'énergie représentent plus de 80 % de l'ensemble des ESB du pays. On prévoit que la baisse des combustibles fossiles aura une incidence sur nos coûts énergétiques, de sorte que l'efficacité énergétique doit être considérée comme une priorité, au même titre que les économies d'énergie et les énergies renouvelables.

Transport

De nombreuses villes de l'Ontario et du monde entier reconnaissent que les modèles traditionnels de développement urbain ne sont pas viables en termes de coûts d'exploitation municipaux, de frais de déplacement des personnes et de répercussions du changement climatique. Par conséquent, la planification future doit s'appuyer sur des pratiques beaucoup plus durables.

Le Plan directeur des transports (PDT) de Londres 2030 est le document directeur de la planification de Londres, aujourd'hui et à l'avenir. Le PGT Londres 2030 est guidé par une vision très axée sur le transport en commun et soutenue par le Conseil. La part cible du transport actif dans l'ensemble de la ville d'ici 2030 est de 15 %. L'enquête réalisée dans le cadre du plan a confirmé que les voitures dominaient les déplacements quotidiens, 73,5 % pendant les périodes de pointe en semaine, soit le matin et l'après-midi. Le transport en commun représentait 12,5 % de la part du mode de transport et près de 9 % des déplacements quotidiens à vélo ou à pied. Les autres modes de transport comme le taxi, l'autobus scolaire et la motocyclette constituaient les 5 % restants. La clé de la stratégie du PGT est un réseau de transport en commun rapide par autobus conçu pour offrir un service plus rapide et plus efficace qu'une ligne d'autobus ordinaire, tout en ressemblant au transport en commun ferroviaire sur le plan de la qualité du service, de l'apparence et de la convivialité. Le BRT implique un corridor nord/sud le long de Richmond Street/Wellington Road et un corridor est-ouest le long de Dundas Street / Oxford Street, pour desservir à la fois le centre-ville et la zone centrale plus large. Une infrastructure de transport plus active est mise en place pour soutenir la croissance dans les zones d'intensification et améliorer l'accès au transport en commun, en particulier à la BRT.

La ville dispose d'un vaste réseau de sentiers et de pistes cyclables hors rue dans le réseau de promenades de la Thames Valley. Le Plan directeur sur le cyclisme (2016)

traite d'un certain nombre de connexions et d'améliorations en vue de l'élaboration d'une stratégie d'investissement et de mise en œuvre recommandée d'ici 2031. Notre Plan officiel (2016) est un mécanisme important pour la mise en œuvre des recommandations du PGT et l'aménagement de toutes les terres à l'intérieur des limites de la ville, des services et installations municipaux et des règlements municipaux au cours des 20 prochaines années.



Environ 675 000 déplacements quotidiens sont effectués dans la City de Londres. Environ 24 % de l'ensemble des déplacements quotidiens se font pour se rendre au travail ou à des destinations liées au travail, et 10 % des déplacements se font à l'école. Les déplacements à des fins commerciales, sociales, récréatives et d'affaires personnelles représentent 15 % et environ 48 % des déplacements effectués sont des déplacements de retour à leur destination d'origine.

Le ministère provincial des Transports, par la promotion, la gestion et le maintien du réseau de transport multimodal de l'Ontario, appuie la mise en œuvre des priorités clés du gouvernement de l'Ontario visant à bâtir une économie forte, y compris la croissance de l'emploi et la compétitivité économique, ainsi que des collectivités plus fortes et sécuritaires dans quatre secteurs prioritaires. Il s'agit notamment d'améliorer le transport en commun et d'améliorer l'infrastructure des corridors commerciaux et des frontières pour assurer la circulation efficace des personnes et des marchandises aux portes d'entrée internationales. Promouvoir la sécurité routière et les règles sont énoncées dans le Code de la route (immatriculation et classification des véhicules, infractions routières, administration des chargements et autres questions liées au transport) et l'éducation, la législation et la réglementation, et il est très important de rendre les déplacements personnels sûrs. Enfin, l'amélioration des infrastructures

routières, routières et des ponts de l'Ontario est essentielle dans le cadre d'une stratégie visant à les investissements, ainsi que l'infrastructure de transport local dans toute la province.

Le ministère investit également dans le développement de voitures, de carburants et d'autres technologies propres afin d'équilibrer les investissements dans les autoroutes et le transport en commun, ce qui réduit la congestion, le smog et les émissions.

Le nombre de véhicules immatriculés au Canada en 2016 s'élevait à 33,8 millions. Les chiffres enregistrés en Ontario ont atteint 11,9 millions (en hausse de 2,2 % par rapport à 2015), suivis du Québec (en hausse de 2,5 % à 8,4 millions) et de l'Alberta (en hausse de 0,2 % à 5,1 millions). En Ontario, 10,1 millions de véhicules comprennent des véhicules de tourisme, des cyclomoteurs, des motocyclettes, des véhicules commerciaux, des autobus, des remorques, des motoneiges et des véhicules hors route. 8,7 millions de conducteurs et environ 85 000 entreprises d'autobus et de camions circulent activement sur nos routes. 237 755 camions, 29 932 autobus et 553 572 conducteurs d'autobus et de camions titulaires d'un permis commercial sont immatriculés en Ontario. Des milliers d'autres entreprises exercent leurs activités en Ontario à partir d'autres provinces ou territoires. Plus de 90 % de tous les Ontariens et Ontariennes habitent en Ontario. dans un rayon de 10 km des routes provinciales.

Au niveau fédéral, le ministre des Transports est responsable des activités de Transports Canada, de 12 sociétés d'État, d'un organisme, d'un tribunal et de deux fonds. 42 organismes gouvernementaux font également partie de ce portefeuille. Les Infrastructures du Canada travaille en étroite collaboration avec tous les ordres de gouvernement et d'autres partenaires pour permettre des investissements dans les infrastructures sociales, vertes, de transport en commun et autres infrastructures publiques de base, ainsi que dans les infrastructures commerciales et de transport. Ensemble, ils contribuent à l'infrastructure rurale et urbaine et veillent à ce que nos routes, ponts, voies ferrées, ports et aéroports soient bien situés, bien construits, bien entretenus, sûrs et sécuritaires. Leur travail soutient l'économie, l'environnement et la santé des collectivités du Canada.

L'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada fournit de l'information détaillée aux consommateurs afin qu'ils puissent acheter des véhicules éconergétiques et des véhicules personnels ainsi que des outils, de la formation et de l'expertise technique aux utilisateurs commerciaux qui cherchent à écologiser leur parc automobile et leur exploitation.



Certaines choses ne changent pas. Les villes bien planifiées se concentrent sur le transport des personnes et des marchandises plutôt que sur les véhicules. Le mouvement dans les villes n'est pas une fin en soi. Nous nous déplaçons pour atteindre les gens, nos emplois, nos biens et nos services. Dans les villes plus peuplées, les transports publics permettent d'économiser de l'espace et de l'énergie par rapport aux transports privés et sont prioritaires sur la route. Les modes de transport les plus sains et les plus durables sont, bien entendu, la marche et le vélo". Source : Réseau d'action pour un transport durable (SUSTRAN), Mai 1996.

Agir dans votre communauté

Tout ce que nous faisons fait une différence vers l'écologisation de notre planète ou contre elle. Le changement doit bien commencer quelque part, et il pourrait aussi bien commencer par vous.

Connaître les problèmes mondiaux, régionaux et locaux vous permet de faire partie de la solution. Il y a de nombreuses questions qui devraient nous préoccuper et qui affectent notre vie quotidienne et notre qualité de vie : les déchets, les terres agricoles, les produits chimiques toxiques, la dépendance à l'égard de l'automobile, les déchets énergétiques, etc.

Vous pouvez traduire ces connaissances en quelque chose d'aussi simple qu'un simple conseil amical pour un voisin, un vote à l'urne ou une action plus vaste, comme la participation à un débat public, la participation à un groupe environnemental ou un effort

collectif pour apporter des changements. Avec quelques idées créatives, vous pouvez transformer les problèmes en défis et les préoccupations en actions. Par exemple :

Dans votre quartier

Organiser une vente de garage communautaire, discuter avec la Ville d'une journée des déchets domestiques dangereux. Communiquez avec TREA pour savoir quelle association communautaire de quartier est située près de chez vous et quelles sont ses préoccupations.

A l'école

Proposer un comité de l'environnement, organiser le covoiturage, les jardins biologiques, le recyclage du papier, les tests de qualité de l'air, l'installation de dispositifs d'économie d'énergie, emballer des repas sans déchets, promouvoir des campagnes anti-litter, demander des peintures et des nettoyants non toxiques, inviter des intervenants à faire des présentations en classe. Rejoignez l'association des parents d'élèves.

Au travail

Aider à mettre en place un système de réduction d'énergie, suggérer des changements technologiques positifs, réduire la consommation de papier, utiliser une tasse à café ou une assiette réutilisable, utiliser des nettoyants alternatifs, organiser des conférenciers à l'heure du dîner, planifier des plantations d'arbres sur la propriété de l'entreprise.

En tant que membre d'un groupe de service, d'un lieu de culte ou d'un organisme environnemental

Organisez un événement ou une exposition de sensibilisation à l'environnement, participez à la plantation d'arbres ou au nettoyage des ordures, faites des dons à des causes valables. Rassemblez des vêtements, des appareils électroménagers et des meubles réutilisables, recueillez des dons pour des causes environnementales et formez un comité d'action environnementale. Groupes de recherche qui vous intéressent, comparez différentes opinions, faites du bénévolat avec les groupes de travail d'un organisme. de votre choix de la meilleure façon d'utiliser au mieux vos compétences.

En tant que membre votant de la communauté

Écrivez des lettres à votre député(e), député(e) ou conseiller(ère) municipal(e) (voir la liste) ou aux médias décrivant les questions environnementales qui vous préoccupent, soutenez les partis ayant de solides plateformes environnementales, participez aux réunions publiques, écrivez aux fabricants au sujet des emballages, plaidez pour plus

de transport en commun et de pistes cyclables supplémentaires. Examiner le processus de contribution du Registre environnemental de l'Ontario pour commenter les politiques, les lois et les règlements qui ont une incidence sur l'environnement. Communiquez avec TREA pour savoir comment assister aux réunions de la Ville pour une question précise ou pour comprendre le processus à suivre pour déposer une plainte. Le London & Middlesex Local Immigration Partnership Civic Engagement Handbook sur nos trois gouvernements est une excellente ressource. Il se trouve à l'adresse suivante <http://immigration.london.ca/LMLIP/Documents/CL174132%20master%20track%20francais-2.pdf>

Et bien sûr, réduisez l'empreinte carbone de votre famille

De nombreux produits et services se disent "verts", "respectueux de l'environnement" ou "respectueux de l'environnement". Il n'existe pas actuellement de définition unique et généralement acceptée de ces termes. Les produits "verts" sont ceux qui sont les moins destructeurs pour l'environnement, de la création à l'élimination. Les services "verts" sont fournis d'une manière qui minimise l'impact négatif sur l'environnement et/ou qui aide les autres à faire de même.



Consultez le London Green Directory on Ecowise-Consuming de TREA pour être mieux informé et vous aider à identifier les produits et services "verts" qui répondent à vos besoins. Essayez de tenir compte de ce qui suit lorsque vous envisagez un achat :

Quelles sont les matières premières utilisées ? Sont-ils non renouvelables ?
Proviennent-ils de zones menacées d'extinction ? Quelle quantité et quel type d'énergie

a été utilisé pendant la fabrication ? Le processus de fabrication se dégradait-il sur le plan environnemental ? Quelle est la distance parcourue par le produit et quel type de transport est utilisé pour acheminer le produit au détaillant ? Comment le produit est-il emballé ? Une fois utilisé, comment le produit est-il éliminé ? Est-il biodégradable et, si oui, combien de temps faut-il pour le biodégrader ? Quels sont les sous-produits restants ? Le produit est-il réutilisable ou recyclable ? Dans l'affirmative, existe-t-il des installations de collecte de réutilisation et de recyclage ? Avez-vous besoin de ce produit/service ? Est-ce qu'une meilleure solution de rechange plus écologique est disponible à un coût raisonnable ou pouvez-vous louer l'article pour un prix unique pour son utilisation du temps, emprunter auprès d'un voisin ou s'en passer ?

Nous devons tous faire notre part pour encourager le cycle de vie complet d'un produit en vue de sa réutilisation. Il y a beaucoup de choses qui entrent dans la production d'un article, et ce qui se passe à l'avenir avec ce produit.