



# Action contre la marche au ralenti

Vitrine sur les initiatives communautaires

Les communautés canadiennes continuent de trouver des moyens innovateurs pour relever le défi de la réduction de la marche au ralenti.

Le présent numéro d'*Action contre la marche au ralenti* décrit de nombreuses campagnes inspirantes de partout au Canada et raconte comment on a réussi à réduire la marche au ralenti en Australie.

## Feu rouge pour « verdir » la frontière en Colombie-Britannique

Au poste frontalier de Peace Arch entre Surrey, en Colombie-Britannique, et Blaine, dans l'État de Washington, les longues files de véhicules qui attendent en marche au ralenti de passer la douane américaine, c'est maintenant chose du passé. Dans le cadre de l'initiative Greening the Border – une collaboration entre les gouvernements de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington – le ministère des Transports et de l'Infrastructure et le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique ont installé un nouveau feu de circulation au nord du poste de la douane américaine afin de réduire la marche au ralenti des véhicules à la frontière.

suite à la page 2

Schéma de l'initiative Greening the Border



Certains documents, illustrations et noms de programmes présentés n'ont pas été produits au gouvernement du Canada et ne sont pas disponibles dans les deux langues officielles.

### Nous voulons de vos nouvelles...

Il s'agit du second numéro d'*Action contre la marche au ralenti* qui met en vedette notre nouvelle mise en page et notre nouvelle approche de reportage. Les changements ont été apportés par suite des suggestions et commentaires que vous avez formulés lorsque nous avons demandé votre rétroaction au début de 2009. Certains de ces changements touchent les matières employées pour produire la copie imprimée de notre bulletin. Pour rendre ce dernier plus écologique, nous utilisons maintenant du papier homologué Choix environnemental – un produit canadien à 100 p.100, fabriqué entièrement à partir de déchets postconsommation traités sans chlore et produits au moyen de l'énergie dégagée par les gaz de décomposition des sites d'enfouissement. Nos imprimantes sont homologuées écoLogo et utilisent des encres végétales biodégradables.

Vos commentaires sur ces changements ou sur tout autre changement au bulletin sont toujours les bienvenus et peuvent être acheminés à [IFZNewsletter@NRCan-RNCan.gc.ca](mailto:IFZNewsletter@NRCan-RNCan.gc.ca). Vous pouvez également utiliser cette adresse de courriel pour nous faire savoir si vous préférez le recevoir par voie électronique plutôt qu'en copie imprimée et si vous désirez la version anglaise ou française.

N'oubliez pas que vous pouvez toujours consulter le numéro courant et les anciens numéros d'*Action contre la marche au ralenti* à l'adresse [oee.nrcan.gc.ca/communaut-es-gouvernement/transports/municipal-communaut-es/bulletins.cfm?attr=28](http://oee.nrcan.gc.ca/communaut-es-gouvernement/transports/municipal-communaut-es/bulletins.cfm?attr=28).





## Feu rouge pour « verdir » la frontière en Colombie-Britannique

suite de la page 1

Installé en novembre 2008, le feu de circulation devient rouge pendant les périodes de grande affluence, ce qui permet aux automobilistes en amont du feu d'arrêter et de couper le moteur pendant que les véhicules en aval passent la douane américaine. Lorsque la circulation s'allège, le feu devient vert pour laisser passer un nouveau groupe de véhicules. Des panneaux au nord du feu de

circulation rappellent aux conducteurs de couper le moteur lorsqu'ils attendent.

Matthew Carroll, facilitateur de Climate Action au ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, dit que l'idée du projet pilote de feu de circulation est issue d'un concours interne, appelé Green Ideas Shine, qui invite les employés du gouvernement de la Colombie-Britannique à proposer des idées innovatrices pour réduire les émissions de carbone. Ce projet constitue la première étape de l'initiative Greening the Border.

Avant le lancement du projet, des membres de la Youth Climate Leadership Alliance de la Colombie-Britannique ont recueilli des renseignements de base sur les comportements touchant la marche au ralenti à la frontière. Des ambassadeurs de lutte contre la marche au ralenti ont découvert, au moyen de sondages présentés aux conducteurs, que la progression pouce par pouce des véhicules était la principale raison pour laquelle ces derniers laissaient tourner le moteur.

Outre ces sondages, il y a eu, avant l'installation du feu de circulation, indique M. Carroll, l'observation des véhicules et un autre sondage qui ont montré que le moteur de presque tous les véhicules en attente de passer la frontière tournait au ralenti. Les

sondages ont révélé une contradiction entre la perception que les gens ont d'eux-mêmes, à savoir des conducteurs qui ne laissent pas le moteur tourner au ralenti, et leur comportement réel à cet égard. « Certaines personnes, souligne M. Carroll, affirmaient couper le moteur dans la file d'attente, alors qu'on avait pu observer que le moteur tournait au ralenti. Sur les 60 conducteurs sondés, plus de la moitié ont répondu ne jamais laisser le moteur tourner au ralenti (zéro minute par jour). Comparez ce résultat à nos observations qui ont révélé que 73 p. 100 d'entre eux laissaient en fait tourner le moteur au ralenti. »

Ces résultats ont renforcé le bien-fondé de se concentrer sur le feu de circulation en premier lieu. « Les conducteurs n'avaient pas l'occasion de couper le moteur lorsque la circulation avançait pouce par pouce vers la frontière, explique M. Carroll. Ce qu'il y a de génial dans cette initiative, c'est que nous avons éliminé cet obstacle structurel et que nous avons donné aux conducteurs l'occasion de ne pas laisser tourner le moteur au ralenti. » M. Carroll ajoute que le marketing social demeure nécessaire, mais que les réductions de la marche au ralenti seront plus faciles à réaliser maintenant que l'infrastructure est en place pour encourager ce comportement plus écologique.

Les gains seront considérables. On s'attend à ce que le temps moyen de marche au ralenti des véhicules au poste frontalier de Peace Arch diminue de 20 minutes, économisant près de 0,5 litre (L) de carburant par véhicule lors de chaque voyage et éliminant 639 000 kilogrammes (kg) d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par an, et ce, sans avoir d'incidence sur le temps total nécessaire pour atteindre le poste de la douane. Vu les presque 3 millions de véhicules qui franchissent chaque année ce seul poste frontalier, il est facile de voir combien ce projet pilote, s'il est mis en œuvre à d'autres postes frontaliers, pourrait avoir une énorme incidence sur le nombre de moteurs qui tournent au ralenti tout le long de la frontière.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'initiative et sur le projet pilote de feu de circulation, visitez le site [www.th.gov.bc.ca/greening\\_the\\_border](http://www.th.gov.bc.ca/greening_the_border) ou communiquez avec Matthew Carroll, au 604-432-6451 ou à [matthew.carroll@gov.bc.ca](mailto:matthew.carroll@gov.bc.ca). ■

# Le Québec stimule la réduction de la marche au ralenti grâce à un programme de financement innovateur

Les municipalités de tout le Québec transforment les objectifs liés aux changements climatiques en mesures concrètes avec l'aide du programme provincial Coupez le moteur. Depuis décembre 2007, ce programme offre aux municipalités du financement pour appuyer l'adoption de règlements pour lutter contre la marche au ralenti inutile des véhicules.

Puisque le secteur des transports engendre plus d'émissions de GES que tout autre secteur de la province, le Québec s'est engagé à entreprendre le programme de réduction de la marche au ralenti dans le cadre de multiples mesures liées au transport de son Plan d'action sur les changements climatiques. Le Plan vise à réduire de 10 millions de tonnes (t) les émissions de GES de la province.

Grâce au programme Coupez le moteur, la province aide les municipalités à adopter des règlements visant à restreindre le temps de marche au ralenti à des niveaux fixes : pas plus de 3 minutes par période de 60 minutes en tout temps pour les véhicules alimentés à l'essence et, pour les gros véhicules alimentés au diesel, pas plus de 5 minutes en été et jusqu'à 10 minutes en hiver.

On offre du financement aux municipalités qui ont adopté un règlement de réduction de la marche au ralenti ou qui se sont engagées à présenter un règlement provisoire à leur conseil aux fins d'approbation. Pour recevoir les fonds, les municipalités doivent démontrer une structure financière saine et présenter un plan visant la production et l'installation de panneaux permanents de réduction de la marche au ralenti. Les fonds financent jusqu'à 70 p. 100 des coûts des campagnes de sensibilisation du public et des coûts liés aux panneaux permanents, le montant des fonds étant calculé en fonction du nombre de résidents dans la municipalité (voir le tableau).

## Financement maximal disponible

\$ par résident	Nombre de résidents
1,00	première tranche de 100 000 résidents
0,70	deuxième tranche de 100 000 résidents
0,40	troisième tranche de 100 000 résidents
0,10	tout résident supplémentaire
2 500,00 maximum	moins de 2 500 résidents

Compte tenu du parc de véhicules provincial de 4,2 millions de véhicules légers sur la route, l'adoption d'un règlement de réduction de la marche au ralenti suscite de plus en plus d'intérêt partout au Québec. Entre 2007 et 2009, 23 municipalités – représentant 40 p. 100 de la population de la province – ont adopté un tel règlement, et plusieurs l'ont fait avec le soutien financier du programme Coupez le moteur (voir le tableau). Avec son budget de 4 millions de dollars et son échéance, le 31 mars 2012, on s'attend à ce que le programme réduise les émissions de GES de 210 kilotonnes (kt) d'ici 2012. ■

## Dans les municipalités du Québec, on coupe les moteurs

Les municipalités suivantes illustrent l'éventail des populations qui ont adopté un règlement de réduction de la marche au ralenti et qui ont réalisé des campagnes de sensibilisation et installé des panneaux permanents :

Municipalité	Population
Gatineau	250 000
Brossard	114 000
Sorel-Tracy	34 000
Matane	11 600
Oxford	3 000

**Climat municipalités. Ce programme récent offre un soutien financier** aux municipalités pour la préparation d'inventaires des émissions de GES et de plans de lutte contre les changements climatiques.

Ensemble, on s'attend à ce que les programmes Coupez le moteur et Climat municipalités entraînent une réduction et un évitement possibles des émissions de GES de 460 kt. Avec ces programmes et les autres initiatives du Plan d'action sur les changements climatiques du Québec, la province demeure un chef de file dans la lutte contre les changements climatiques.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les programmes du Québec visant à réduire les émissions de GES, communiquez avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et Parcs au 418-521-3830 ou au 1-800-561-1616, ou encore visitez le site Web du ministère à [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca).



# Des stations de ski ontariennes luttent contre la marche au ralenti



« Be Idle-Free and Ski! » (Coupez le moteur et skiez!) – Tel est le message que l'organisme My Sustainable Canada et l'Association des stations de ski de l'Ontario (OSRA) transmettent aux stations de ski de tout l'Ontario. L'année dernière, les deux organismes ont collaboré, avec l'aide de Ressources naturelles Canada, à un projet pilote visant à réduire la marche au ralenti dans trois stations de ski. Le programme de réduction de la marche au ralenti des moteurs (Engine Idling Reduction Program – EIRP) qui en a découlé offre aux stations de ski la possibilité de réduire les émissions de GES qui contribuent aux changements climatiques, d'améliorer la qualité de l'air, d'économiser du carburant et de réduire le bruit en mettant en œuvre des initiatives pour encourager la réduction de la marche au ralenti chez les employés et les visiteurs.

Tania Del Matto, directrice de My Sustainable Canada, explique que l'initiative découle du désir des membres de l'OSRA d'améliorer leur rendement environnemental. La marche au ralenti, en particulier des autobus scolaires et des autocars, a été relevée comme une préoccupation.

Des données de base ont été collectées dans trois stations pilotes par des étudiants de l'Université de Waterloo, lesquels ont observé la marche au ralenti dans les stationnements et les zones d'embarquement et de débarquement. Pendant la période d'observation, en janvier 2009, plus de 6 000 véhicules personnels, 255 autobus scolaires et autocars et près de 150 véhicules de transport de marchandises ont été surveillés.

Les observations ont permis de faire les constats suivants :

- de 48 à 64 p. 100 des conducteurs de véhicules personnels arrêtés dans les zones d'embarquement et de débarquement laissent le moteur tourner au ralenti. Lorsque les billetteries étaient proches, certains conducteurs laissent le moteur tourner au ralenti pendant qu'ils achetaient des billets;
- de 56 à 89 p. 100 des autobus scolaires et des autocars stationnés dans les zones d'embarquement et de débarquement marchaient au ralenti. Certains autocars ont marché au ralenti pendant tout le temps passé à la station de ski (4,5 heures en moyenne);
- de 42 à 50 p. 100 des véhicules de transport de marchandises stationnés dans les zones d'embarquement et de débarquement marchaient au ralenti.

suite à la page 5

Station de ski	Blue Mountain Resort Limited	Craigleith Ski Club	Glen Eden Ski and Snowboard Centre
Type de station	Publique	Privée	Zone urbaine de ski exploitée par Conservation Halton
Taille des installations	La plus importante station de ski publique en Ontario	Installations pour 3 000 membres	Installations de taille moyenne
Outils du plan d'action pilote	panneaux de signalisation communications sur le site Web bulletins à l'intention des employés et des visiteurs autocollants pour casque « Be Idle-Free and Ski! » offerts aux conducteurs qui coupent le moteur mesures incitatives pour pousser les chauffeurs d'autobus à couper le moteur et à attendre à l'intérieur (p. ex., espace d'attente dans le salon de l'auberge, rabais sur les aliments et les boissons) décalques électrostatiques dans les fenêtres de la billetterie laissez-passer de stationnement de nuit pour les visiteurs modifiés de manière à afficher le message suivant : « Thank You for Turning Your Engine Off » (merci de couper le moteur).	panneaux de signalisation communications sur le site Web bulletin électronique autocollants pour casque « Be Idle-Free and Ski! » et feuilles à colorier pour les enfants exposition sur l'air pur	panneaux de signalisation communications sur le site Web huit signes magnétiques montés sur quatre camions d'employés de Glen Eden campagne d'éducation d'une journée dans le stationnement cartes d'engagement contre la marche au ralenti

## suite de la page 4

Avec ces données de base en main, un plan d'action sur mesure a été dressé pour chaque station de ski. Le plan comprenait des zones contre la marche au ralenti dans les endroits les plus touchés près des pentes. Les outils employés pour encourager la réduction de la marche au ralenti variaient selon la station de ski (voir le tableau). « Les outils étaient souvent proposés par les stations de ski elles-mêmes, explique M<sup>me</sup> Del Matto, ou choisis d'après les observations et les recommandations des étudiants quant aux outils susceptibles de faire perdre l'habitude de la marche au ralenti. » Par exemple, elle raconte que dans une station de ski, les étudiants ont remarqué que le dos des laissez-passer de stationnement de nuit pour les visiteurs, que l'on accroche au rétroviseur, était vierge. Voyant là une occasion à saisir, les étudiants ont proposé d'y ajouter un message pour rappeler aux conducteurs de couper le moteur.

Après le projet pilote, les étudiants ont mené un autre sondage auprès des visiteurs et ont de nouveau observé le temps de marche au ralenti. Celui-ci a diminué dans toutes les zones contre la marche au ralenti sauf une, et en dépit de celle-ci le projet a engendré une réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) de 6 à 49 p. 100 aux divers sites pilotes. Les panneaux de signalisation, les autocollants pour casque, les mesures incitatives pour les chauffeurs d'autobus et d'autocar et les communications avec les skieurs ont tous été bien accueillis par les visiteurs et les employés de la station.

Un des résultats les plus intéressants du projet pilote était l'établissement du lien entre la marche au ralenti et le fonctionnement des zones d'embarquement et de débarquement. « Nous avons constaté que le potentiel de réduction de la marche au ralenti augmente si la zone est exploitée efficacement, explique M<sup>me</sup> Del Matto. Dans les zones où les véhicules ne pouvaient pas se déplacer de manière efficace, on laissait le moteur tourner au ralenti plus souvent et plus longtemps. Si les stations de ski peuvent se concentrer sur l'amélioration de ces zones, elles pourront non seulement améliorer l'expérience des visiteurs, mais également réduire les occasions de marche au ralenti. »

M<sup>me</sup> Del Matto a assuré la promotion du programme de réduction de la marche au ralenti des moteurs (EIRP) auprès d'autres stations de ski. À ce jour, 14 stations ont signé une entente pour la mise en œuvre de l'EIRP en 2010. Selon M<sup>me</sup> Del Matto, My Sustainable Canada et l'OSRA espèrent éventuellement étendre le modèle ontarien aux stations de ski de tout le Canada. « Nous parlons déjà aux associations de stations d'autres provinces et nous cherchons comment adapter l'expérience ontarienne à d'autres contextes, comme le Québec et l'Ouest du Canada », souligne-t-elle.

Au cours d'une saison de ski moyenne (de 70 à 90 jours), la marche au ralenti inutile des véhicules dans les zones d'embarquement et de débarquement des stations de ski peut engendrer des milliers de kilogrammes d'émissions de CO<sub>2</sub>!

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le programme de réduction de la marche au ralenti des moteurs, communiquez avec Tania Del Matto au 519-886-3699 ou à [Tania@mysuscan.org](mailto:Tania@mysuscan.org), ou visitez le site Web de My Sustainable Canada à [www.MySustainableCanada.org](http://www.MySustainableCanada.org). ■

## Quelques chiffres

Voici le résultat des calculs de My Sustainable Canada pour une station de ski :

- 180 véhicules personnels par jour = de 1 714 à 4 277 kg de CO<sub>2</sub>
- 5 autocars ou autobus scolaires par jour = de 805 à 2 174 kg de CO<sub>2</sub>
- 3 véhicules de transport de marchandises par jour = de 328 à 421 kg de CO<sub>2</sub>

Si aucun de ces véhicules ne marchait au ralenti, une station de ski empêcherait la génération de 2 847 à 6 872 kg de CO<sub>2</sub> pendant une saison de ski! C'est l'équivalent du poids de jusqu'à 1 374 paires de bottes de ski.

## Le premier règlement de contrôle de la marche au ralenti au Canada atlantique

Qu'ont en commun Al Gore et un conseiller municipal de Kentville, en Nouvelle-Écosse? Une passion pour l'air pur et un avenir plus vert!

Après avoir assisté à une présentation du documentaire *Une vérité qui dérange* (*An Inconvenient Truth*) d'Al Gore, le conseiller municipal, Eric Bolland, a pris le message du film à cœur et a commencé à le mettre en pratique à Kentville. M. Bolland explique que le film lui a fait, en tant que père surtout, un grand effet : « Tout ce que nous faisons aura des répercussions pour la prochaine génération. Nous devons agir maintenant pour réduire l'incidence des changements climatiques. Nous devons être proactifs et non réactifs. »

Et c'est ce qu'il fait. Avec l'appui enthousiaste du Comité consultatif environnemental (CCE), M. Bolland a lancé la campagne de réduction de la marche au ralenti de la municipalité en janvier 2007 en projetant

le film d'Al Gore. L'événement a connu un franc succès et depuis, la Ville a organisé une campagne qui a atteint les écoles, les marchands et les résidents au moyen d'annonces à la radio, d'avis, d'affiches et d'autres médias.

M. Bolland souligne que le CCE a obtenu un appui extraordinaire du maire et du conseil de Kentville. En 2007, la Ville a interdit la marche au ralenti inutile pour toutes ses propriétés et tous ses véhicules et elle est devenue la première municipalité de la Nouvelle-Écosse à instaurer une politique de compensation du carbone pour les voyages aériens effectués par ses employés. Plus récemment, le conseil municipal a adopté un règlement de contrôle de la marche au ralenti – le premier du genre dans les provinces atlantiques.

Le règlement innovateur de Kentville interdit la marche au ralenti pendant plus de trois minutes consécutives. Le règlement



prévoit des amendes, mais la Ville veut, pour la première année, mettre l'accent sur l'éducation plutôt que sur l'application au moyen d'amendes. M. Bolland affirme : « Les agents d'application du règlement pourraient donner des contraventions mais, pour l'instant, ils donnent plutôt aux contrevenants

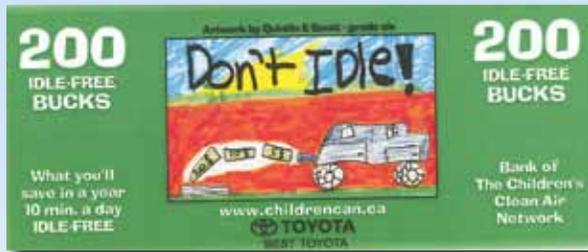
suite à la page 6

suite de la page 5

un “dollar ralenti”, un faux billet d'un dollar qui rappelle aux gens que la marche au ralenti leur coûte de l'argent. »

Le règlement de contrôle de la marche au ralenti a obtenu un appui généralisé de la part du public. Un sondage réalisé en 2008 a montré que plus de 70 p. 100 des résidents appuyaient le règlement et que plus de 80 p. 100 d'entre eux étaient au courant de la campagne contre la marche au ralenti. Toutefois la mise en application du règlement a soulevé des défis. À l'origine, certains conseillers s'opposaient au nouveau règlement et le désir initial de limiter la marche au ralenti à une minute a été contesté et rejeté.

Lorsqu'on lui demande quels conseils il donnerait à d'autres municipalités cherchant à mettre en œuvre un règlement de contrôle de la marche au ralenti, M. Bolland dit qu'il est important que le conseil choisisse à



l'unanimité de commencer par l'éducation et de reléguer l'application du règlement au second plan. « Éduquer les gens à propos de la marche au ralenti, c'est donner la carotte, explique M. Bolland, plutôt que le bâton, qui serait l'adoption du règlement. En aidant d'abord les gens à comprendre l'enjeu de la marche au ralenti, on crée un appui pour le règlement à venir et on donne de la force au message. »

M. Bolland souligne également l'importance de sonder l'opinion publique pour démontrer

au conseil municipal que les résidents appuient un règlement de contrôle de la marche au ralenti. Il déclare en outre qu'il est important de faire participer les entreprises qui peuvent être touchées par le règlement et de travailler avec celles-ci pour atténuer leurs inquiétudes.

Ne voulant pas se limiter à Kentville, M. Bolland travaille actuellement, à titre de président du comité sur la durabilité et les changements climatiques de la Union of Nova Scotia Municipalities (Association des municipalités de Nouvelle-Écosse), à réduire les émissions de GES à l'échelle provinciale. La première chose à faire est d'élaborer un programme provincial de réduction de la marche au ralenti que l'on puisse adapter à toutes les municipalités. Al Gore serait sans doute entièrement d'accord avec cela! ■

## ■ Envol du programme de réduction de la marche au ralenti à l'aéroport

Chaque jour, des milliers de véhicules circulent à destination et en provenance des grands aéroports, comme l'aéroport international de Vancouver (YVR). Il y a aussi sur place des parcs de centaines de véhicules qui assurent les services d'urgence, d'alimentation, d'entretien, de transport et autres. Étant donné le nombre de véhicules en fonction chaque jour, l'autorité aéroportuaire de Vancouver y a vu une occasion de réduire la contribution de ces parcs à la marche au ralenti dans la région métropolitaine de Vancouver. Sous la direction d'un groupe de travail, l'autorité aéroportuaire a lancé en 2007 la campagne Idle-Free at YVR, visant à réduire la marche au ralenti inutile des véhicules à l'aéroport.

Un inventaire réalisé en 2007 a révélé que 286 000 t d'émissions de CO<sub>2</sub> étaient produites à Sea Island, où l'aéroport est situé. Même si la majeure partie des émissions provient des avions, l'inventaire a révélé que 4 p. 100 d'entre elles étaient attribuables à la circulation au sol.

Idle-Free at YVR met l'accent sur les émissions générées par la circulation au sol en adoptant une approche de marketing social communautaire (MSC). Toni Frisby, gestionnaire, Environnement de l'autorité aéroportuaire de Vancouver, déclare :

« Pour l'instant, nous ne pouvons pas modifier beaucoup les émissions des avions, mais nous pouvons utiliser le MSC pour influencer sur la quantité d'émissions générées par les avions au quai d'embarquement, par les véhicules de

notre propre parc et de ceux de nos partenaires de même que par les véhicules des visiteurs. »

L'objectif d'Idle-Free at YVR est d'éduquer les employés, les chauffeurs d'autobus et de taxi et le public au sujet de la marche au ralenti. Le programme emploie des stratégies d'engagement et des mesures incitatives pour encourager à changer l'habitude de la marche au ralenti. Un but important du programme est de réduire la fréquence et la durée de la marche au ralenti des véhicules du parc de l'autorité aéroportuaire, ce qui comprend les autobus, les camions et les véhicules d'urgence d'YVR. M<sup>me</sup> Frisby explique que les véhicules du parc ont des mesures incitatives comme des porte-clés et des autocollants sur le pare-brise qui rappellent aux conducteurs de couper le moteur. L'autorité aéroportuaire utilise également des stratégies d'engagement auprès des employés pour encourager la réduction de la marche au ralenti. En outre, le programme de renouvellement des véhicules de l'autorité aéroportuaire se concentre sur le choix de véhicules de taille idéale pour la tâche et l'achat de véhicules hybrides et électriques pour réduire la marche au ralenti.

Dans les zones d'embarquement et de débarquement sur la chaussée, on cible le public au moyen de panneaux d'interdiction de laisser tourner le moteur au ralenti, incitant les conducteurs à couper le moteur.

Pour les compagnies de taxi, l'autorité aéroportuaire a mis en place une mesure incitative pour pousser les chauffeurs à

couper le moteur. « Tous les chauffeurs de taxi ont besoin d'un permis pour embarquer des passagers à l'aéroport, explique M<sup>me</sup> Frisby. Les taxis alimentés par des carburants de remplacement, comme les hybrides, obtiennent un rabais sur ce permis. » Elle souligne que cette mesure s'est traduite par une augmentation du nombre de taxis hybrides à l'aéroport, ce qui aide à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'autorité aéroportuaire a également fait de la sensibilisation auprès des compagnies de taxi grâce à des réunions et à des affiches dans la zone d'attente des chauffeurs.

Certaines entreprises partenaires vont plus loin pour aider l'aéroport à réduire les émissions attribuables à la marche au ralenti. Par exemple, Purolator Courrier a mis en fonction 30 véhicules de livraison hybrides électriques dans son parc de véhicules de livraison porte-

suite à la page 7

### Fait en bref :

Un moteur mal ajusté consomme jusqu'à 15 p. 100 plus de carburant au ralenti qu'un moteur bien ajusté. Alors, assurer l'entretien de votre véhicule selon le calendrier d'entretien suggéré par le fabricant est une mesure importante à prendre pour accroître l'économie de carburant et réduire les émissions de GES.

suite de la page 6

à-porte. L'entreprise a également une règle stricte interdisant la marche au ralenti pendant plus de 20 secondes.

Selon M<sup>me</sup> Frisby, Idle-Free at YVR a révélé quelques leçons importantes au sujet de la mise en œuvre de programmes contre la marche au ralenti dans les parcs de véhicules. « Il est essentiel de bien connaître ses limites par rapport aux besoins opérationnels de son parc de véhicules, explique-t-elle. Par exemple, nos agents de protection de la faune ne peuvent pas toujours couper le moteur pour des raisons de sécurité. Il arrive qu'ils doivent se déplacer rapidement côté piste et laisser fonctionner les balises, il faut donc parfois tenir compte des besoins uniques reliés aux différents véhicules de son parc. »

M<sup>me</sup> Frisby fait également remarquer qu'il est essentiel de disposer d'un groupe de travail interne pour réussir à mettre en œuvre un programme comme Idle-Free at YVR. De plus,

il est important que des experts, par exemple des mécaniciens, expliquent les enjeux techniques à l'audience. « La présence d'un mécanicien pour étayer les affirmations sur la marche au ralenti est indispensable », souligne M<sup>me</sup> Frisby. Le fait de mettre l'accent sur les avantages de couper le moteur pour la santé et les finances plutôt que pour l'environnement peut également être plus encourageant pour certaines audiences.

Même si l'autorité aéroportuaire n'a pas encore évalué officiellement Idle-Free at YVR, le programme semble avoir une incidence sur le comportement touchant la marche au ralenti. Les prochaines étapes consistent à poursuivre les efforts visant à réduire la marche au ralenti des aéronefs en équipant plus de quais d'embarquement de groupes de préconditionnement d'air, et à mettre en œuvre un programme CARE – communication, sensibilisation, reconnaissance et éducation



– qui comprend des déjeuners-conférences et d'autres efforts d'éducation et des efforts sur l'intranet. ■

## Réduction de la marche au ralenti dans les parcs de véhicules aux antipodes

Comment pousser les chauffeurs des parcs de véhicules à modifier leur comportement en ce qui concerne la marche au ralenti? Toll IPEC, une entreprise internationale de transport de Perth, en Australie, a la réponse : faire participer directement les chauffeurs à la conception du programme, et des résultats positifs suivent.

Toll IPEC a servi d'entreprise pilote pour l'initiative CleanRun Behaviour Change Initiative (BCI), élaborée par le Department of Environment and Conservation de l'Australie-Occidentale. L'initiative est connue comme la première en Australie à tester le marketing social communautaire comme méthode permettant de réduire de façon mesurable les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules par une modification volontaire du comportement.

Dès le départ, l'essai, mené en 2007-2008, a fait appel à la participation des chauffeurs en leur demandant de cerner le comportement à modifier et de participer à la conception du programme. Les 44 chauffeurs qui se sont portés volontaires pour la phase 1 du projet pilote ont assisté à des ateliers dans lesquels ils ont relevé la marche au ralenti comme comportement cible. La marche au ralenti a été choisie car elle était perçue comme relevant du contrôle des chauffeurs et contribuant de manière importante aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules.

À la phase 2 du projet, 42 chauffeurs ont été affectés à l'un des quatre groupes d'essai. Chaque groupe a été exposé à un ensemble d'outils différent – panneaux, autocollants pour camions, affiches, babillards, engagements et réunions de rétroaction – afin de déterminer lequel de ces ensembles inciterait le plus efficacement à modifier ce comportement. Ces outils ont alors été mis au point au cours de l'essai puis modifiés au besoin, selon la rétroaction des chauffeurs.



**« Soixante-dix-neuf pour cent des chauffeurs de CleanRun ont déclaré que leur participation a engendré des habitudes plus écologiques à l'extérieur du travail, comme éteindre les lumières et ne pas faire tourner au ralenti le moteur de leur propre véhicule. » — Tina Stockport, gestionnaire du projet CleanRun BCI**

Cette approche « par les chauffeurs, pour les chauffeurs » était essentielle à la réussite du programme. « Une des choses les plus excitantes était l'enthousiasme des chauffeurs à participer à l'initiative, avec plus de 50 p. 100 d'entre eux qui se sont portés volontaires, souligne Tina Stockport, gestionnaire du projet CleanRun BCI. Ils nous ont dit que cet aspect du processus créait le sentiment de pouvoir s'appropriier le programme plutôt que de simplement suivre une autre directive de la direction. »

Cette appropriation s'est traduite par la réduction de la marche au ralenti inutile par 90 p. 100 des chauffeurs pendant la durée du programme. Les chauffeurs exposés à tous les outils de modification du comportement ont réduit la marche au ralenti de 87 p. 100, ce qui équivaut à des économies

suite à la page 8

# Le saviez-vous ?

Réchauffer le véhicule, ce n'est pas seulement réchauffer le moteur. Les pneus, la transmission, les roulements des roues et les autres pièces mobiles doivent également se réchauffer pour que le véhicule ait un bon rendement. La plupart de ces pièces ne commencent à se réchauffer que lorsque le véhicule roule.

suite de la page 7

de 25 000 L de carburant diesel et de 65 t de CO<sub>2</sub> par année pour une entreprise comme Toll IPEC, qui compte 80 chauffeurs. La rétroaction des chauffeurs a montré que leur participation active à l'initiative a été la clé pour modifier leurs habitudes de conduite de façon durable. « Afin d'être pertinentes et efficaces, les stratégies visant à modifier un comportement doivent comprendre la participation des gens chez qui on espère voir ce changement », a expliqué M<sup>me</sup> Stockport.

La réussite du programme n'est pas passée inaperçue. En 2008, Toll IPEC a reçu le prix de l'environnement de l'Association des Australian Fleet Managers pour sa contribution à l'environnement. Toll IPEC met maintenant en œuvre cette initiative dans l'ensemble de son parc de véhicules national. Fernando Lopez, chauffeur chez Toll IPEC, déclare : « Peut-être que grâce à ce prix, d'autres entreprises adopteront le programme. Cela montre qu'il ne s'agit pas d'une mode passagère. »

M<sup>me</sup> Stockport espère que M. Lopez a raison. CleanRun utilise maintenant les connaissances et l'expérience acquises pendant la mise en œuvre du programme de réduction de la marche au ralenti afin d'élaborer un guide EcoDrive qui aborde de nombreux comportements au volant. Le guide a pour objectif de fournir aux organismes du secteur des transports les ressources nécessaires pour mettre en œuvre un programme interne de modification de comportement auprès de leurs chauffeurs. « Le soutien offert au programme est excellent. Tous nos intervenants peuvent voir les avantages en matière d'environnement, de santé et de coûts à réaliser en élargissant la portée du programme de manière à inclure un éventail complet de comportements au volant », affirme M<sup>me</sup> Stockport.

Même à l'étape de l'essai, le programme élargi a eu un effet sur les chauffeurs d'autres entreprises. « L'habitude de couper le moteur se répand, note Murray Frost, formateur des chauffeurs chez Toll IPEC. Si un chauffeur coupe le moteur, les autres chauffeurs le voient et commencent à couper le moteur eux aussi. »

Pour obtenir de plus amples renseignements, visitez le Rapport d'évaluation de la phase 2 :

[www.dec.wa.gov.au/component/option,com\\_docman/task,doc\\_details/Itemid,/gid,3871/](http://www.dec.wa.gov.au/component/option,com_docman/task,doc_details/Itemid,/gid,3871/) ■

## Foire aux questions : Vu la technologie des véhicules modernes et des véhicules plus éconergétiques, pourquoi dois-je me soucier de la marche au ralenti?

Il est vrai que les fabricants d'automobiles ont considérablement réduit les émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) des nouveaux véhicules. En fait, parce que les fabricants d'automobiles ont respecté les règlements gouvernementaux et grâce à l'introduction de normes visant des carburants plus propres, les véhicules d'aujourd'hui produisent environ 99 p. 100 moins d'émissions de PCA que les véhicules fabriqués dans les années 1970. Toutefois, une composante des émissions d'échappement est directement influencée par le type et la quantité de carburant que votre véhicule consomme : le CO<sub>2</sub>, principal GES lié aux changements climatiques. Chaque litre d'essence brûlé produit environ 2,3 kg de CO<sub>2</sub>.

En résumé : plus vous consommez de carburant, plus vous produisez de CO<sub>2</sub>. Et une manière facile de réduire votre consommation de carburant est d'éviter de laisser le moteur tourner au ralenti inutilement. Après tout, cela ne vous mène nulle part.

Pour obtenir de plus amples renseignements et des ressources, visitez le site : [oee.nrcan.gc.ca/ralenti/ralenti.cfm?attr=28](http://oee.nrcan.gc.ca/ralenti/ralenti.cfm?attr=28).

Also available in English under the title:  
Idle-Free Zone – Spring 2010 Edition

N° d'inventaire : M27-01-2532F  
ISSN 1911-1746 (Imprimé)  
ISSN 1911-1754 (En ligne)

Les renseignements fournis et les avis exprimés aux présentes par les groupes d'étude et leurs représentants ne devraient pas être interprétés en tant que la position et les avis du gouvernement du Canada.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2010



100 % Papier recyclé

Procédé sans chlore

Ce bulletin est imprimé avec des encres végétales.

Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada  
Engager les Canadiens sur la voie de l'efficacité énergétique à la maison, au travail et sur la route