



# VOTRE SOURCE D'INFORMATION SUR LA MARCHE AU RALENTI ET SON IMPACT SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



## Action contre la marche au ralenti

ÉDITION HIVER 2006

ÉDITION SPÉCIALE

### Votre guide sur les ressources et les programmes fédéraux sur la marche au ralenti

Bienvenue à cette édition spéciale du bulletin *Action contre la marche au ralenti*. Les numéros précédents ont mis en évidence les mesures prises par les collectivités canadiennes pour mettre fin à la marche au ralenti. Le présent numéro met l'accent sur l'Office de l'efficacité énergétique (OEE) de Ressources naturelles Canada et les mesures prises pour réduire la marche au ralenti à l'échelle nationale.

Nous mettons particulièrement l'accent sur l'Initiative pour les véhicules personnels (IVP) et sur le programme Écoflotte, deux initiatives qui partagent un but commun : aider les conducteurs canadiens à réduire leur consommation de carburant et, de là, leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). L'IVP encourage les conducteurs de véhicules personnels légers à adopter des techniques et des technologies éconergétiques. Le programme Écoflotte poursuit le même but auprès des conducteurs de véhicules commerciaux et des gestionnaires de parcs de véhicules lourds. Au cours des dernières années, les deux programmes ont lancé une série d'initiatives axées sur la réduction de la marche au ralenti, en travaillant activement avec la population canadienne pour faire la promotion de la conduite éconergétique.

Guichet unique pour les programmes contre la marche au ralenti... Ce numéro spécial met en vedette les mesures permanentes et nouvelles de l'IVP et les initiatives contre la marche au ralenti du programme Écoflotte qui pourraient être avantageuses pour les coordonnateurs municipaux des services environnementaux, les gestionnaires de parcs de véhicules et les groupes environnementalistes qui font la promotion des réductions de consommation de carburant et de l'émission de GES au niveau communautaire. Compte tenu des augmentations du prix de l'essence, il semble plus logique que jamais de lancer une campagne contre la marche au ralenti dans votre collectivité!

### Le bulletin Action contre la marche au ralenti

remporte un prix de communication



Nous sommes fiers d'annoncer que le bulletin *Action contre la marche au ralenti* a gagné un Prix d'excellence de l'Association internationale des professionnels de la communication (AIPC). Le prestigieux prix EXCELLENCE de l'AIPC est remis annuellement aux organisations qui démontrent leur leadership en matière de promotion d'excellentes communications.

Le bulletin *Action contre la marche au ralenti* est l'un des nombreux instruments de communication offerts en format imprimé et mis en vedette sur le site Web *Action contre la marche au ralenti*. Le bulletin a initialement été lancé pour faire la promotion du site Web et de ses ressources gratuites téléchargeables et pour communiquer les résultats des premiers projets pilotes municipaux. Après la publication de huit numéros, le bulletin est devenu un lieu privilégié pour le partage de la recherche, des instruments et des expériences réussies des campagnes contre la marche au ralenti organisées un peu partout au pays.

L'AIPC a fait l'éloge du bulletin *Action contre la marche au ralenti*, et plus particulièrement de ses « éléments graphiques qui attirent l'attention », et de la « qualité de l'information » présentée dans ses articles. Catherine Ray, gestionnaire principale de l'IVP et rédactrice du bulletin *Action contre la marche au ralenti*, précise : « Il était primordial de le rendre accessible aux collectivités, c'est-à-dire de leur fournir tout ce dont elles pourraient avoir besoin pour participer à la campagne. Le bulletin s'est avéré un excellent outil pour permettre à l'OEE de fournir aux gestionnaires de programmes les instruments et les conseils nécessaires pour faire la promotion des programmes contre la marche au ralenti auprès des fonctionnaires municipaux et des citoyens. »

La réussite du bulletin ne revient pas uniquement à l'OEE. En effet, nous devons également la partager avec tous nos collaborateurs qui racontent des expériences intéressantes sur la mise en œuvre des campagnes contre la marche au ralenti organisées dans chaque région du Canada. Catherine Ray ajoute : « Nous apprécions le fait que l'industrie confirme

(SUITE À LA PAGE 2)

DANS CE NUMÉRO



**LE BULLETIN ACTION CONTRE LA MARCHE AU RALENTI REMPORTE UN PRIX DE COMMUNICATION**

PAGE 1

**PLEINS FEUX SUR... L'INITIATIVE POUR LES VÉHICULES PERSONNELS**

PAGES 2-3

- L'action contre la marche au ralenti gagne du terrain!
- Les municipalités et les groupes communautaires nous précisent leurs besoins!
- Quelles mesures prenez-vous pour réduire la marche au ralenti?
- Réduire la marche au ralenti : la carotte, le bâton ou les deux?

**PLEINS FEUX SUR... LE PROGRAMME ÉCOFLOTTE**

PAGES 3-6

- Le programme Écoflotte offre des rabais pour l'achat d'équipement éconergétique
- La campagne « Zone de tranquillité sans marche au ralenti » en est à sa quatrième année
- Edmonton Transit récompense les conducteurs qui limitent la marche au ralenti
- Étude sur la mise en œuvre, à l'échelle nationale, du programme « Protégeons l'air » de la Commission des parcs du Niagara
- Les conducteurs de taxi de Terre-Neuve et Labrador « ÉVITENT » la marche au ralenti.
- Le cours « Gestion du carburant 101 » aide les gestionnaires de parcs de véhicules à réduire les coûts
- Un « Conducteur averti » réduit la marche au ralenti inutile

**SOURCES DE FINANCEMENT POUR VOTRE CAMPAGNE CONTRE LA MARCHE AU RALENTI**

PAGE 5



Ressources naturelles Canada

Natural Resources Canada

Canada

Certains documents, noms de programmes et éléments graphiques présentés dans cette édition n'ont pas été produits par le gouvernement du Canada et ils ne sont pas disponibles dans les deux langues officielles.



# PLEINS FEUX SUR... L'INITIATIVE des véhicules personnels

L'Initiative pour les véhicules personnels (IVP) de l'OEE fournit aux automobilistes canadiens des conseils utiles sur l'achat, la conduite et l'entretien d'un véhicule, afin de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques. L'une des pierres angulaires de l'IVP – l'Initiative contre la marche au ralenti – est d'encourager les conducteurs à atténuer les répercussions sur l'environnement et à économiser de l'argent en coupant le contact du moteur de leur véhicule lorsque ce dernier est stationné ou hors de la circulation routière. De nombreux partenaires de l'IVP sont, comme vous, des coordonnateurs municipaux des services environnementaux, des gestionnaires de parcs de véhicules et des associations environnementalistes locales qui partagent un but commun : transmettre aux membres de la collectivité le message de lutte contre la marche au ralenti. Les pages suivantes vous permettront de découvrir la façon dont l'Initiative contre la marche au ralenti de l'IVP peut vous tenir informé des mesures prises dans les différentes régions du pays et des pratiques exemplaires adoptées pour réduire la marche au ralenti et, ce qui est encore plus important, pour aider les collectivités à adopter la meilleure approche pour combattre le problème de marche au ralenti. Pour avoir plus d'informations, visitez le site Web *Initiative pour les véhicules personnels*.

## L'action contre la marche au ralenti gagne du terrain!

Les résultats d'une récente enquête effectuée à l'échelle du Canada auprès de plus de 3 500 municipalités et groupes communautaires confirment que l'action contre la marche au ralenti gagne du terrain dans l'ensemble du pays. L'enquête, réalisée en collaboration avec le Clean Air Partnership, visait à déterminer si la marche au ralenti est un problème majeur pour les municipalités et les groupes communautaires – et les résultats de l'enquête le confirment!

Avec un taux de réponse de 28 %, l'enquête présente un aperçu de ce que les collectivités canadiennes font pour réduire la marche au ralenti. Plus du quart des répondants ont mentionné qu'ils mettaient en œuvre une initiative visant à réduire les comportements liés à la marche au ralenti. Pourquoi ces collectivités sont-elles intéressées à réduire la marche au ralenti inutile? Les répondants qui organisent une campagne contre la marche au ralenti précisent que les préoccupations liées à la qualité de l'air (68 %), les changements climatiques (58 %), les préoccupations de santé (55 %) et l'efficacité énergétique (51 %) ont influencé leur décision d'attaquer le problème de marche au ralenti des moteurs des véhicules.

Plus de 100 collectivités ont déjà lancé des campagnes contre la marche au ralenti, et ce nombre devrait doubler au cours des deux prochaines années. De plus, l'intérêt relatif à la réglementation sur la marche au ralenti augmente, plus de 50 municipalités ont adopté des règlements administratifs sur le contrôle de la marche au ralenti ou envisagent de le faire au cours des deux prochaines années. Victoria Orsborne, analyste principale de la politique (IVP), ajoute : « Il est évident que les municipalités et les groupes communautaires sont nos partenaires clés pour la diffusion du message aux Canadiens sur l'incidence néfaste de la marche au ralenti. »

Les répondants « prêchent par l'exemple » en luttant contre le problème de marche au ralenti en milieu de travail. Environ un tiers des répondants indiquent qu'ils ont mis en place des programmes ou des politiques en milieu de travail pour inciter les employés municipaux à modifier leur comportement de marche au ralenti à bord des véhicules municipaux et de leurs véhicules personnels.

À quoi ressemble donc une campagne communautaire contre la marche au ralenti? Les répondants précisent qu'il ne s'agit pas d'une activité isolée, mais plutôt de campagnes périodiques/saisonnnières (50 %) ou d'initiatives de sensibilisation permanentes (29 %). Les campagnes visent à éduquer une variété de conducteurs qui pratiquent la marche au ralenti, dont le public (86 %), les écoles (64 %) et les parcs de véhicules municipaux (52 %). Il n'est pas surprenant de constater que ces conducteurs sont touchés par des campagnes qui axent leurs efforts aux endroits suivants : écoles (56 %), installations municipales (51 %), hôpitaux (17 %), gares de transit (16 %) et passages à niveau (10 %).

Les campagnes contre la marche au ralenti sont fondées sur de solides partenariats entre différentes organisations pour toucher la population. Les principaux partenaires sont les municipalités (50 %), les organismes sans but lucratif (40 %), le gouvernement du Canada (37 %), les écoles (33 %) et les gouvernements provinciaux et territoriaux (29 %). Quel est le coût de ce genre de campagne? Environ le tiers des campagnes contre la marche au ralenti coûtent moins de 5 000 \$ aux collectivités!

**Pour obtenir plus de renseignements sur l'Enquête sur les initiatives communautaires contre la marche au ralenti, visitez le site Web [marcheauralenti.gc.ca](http://marcheauralenti.gc.ca)**

### LE BULLETIN ACTION CONTRE LA MARCHÉ AU RALENTI (SUITE DE LA PAGE 1)

que le bulletin est un bon instrument de communication qui fait partie intégrante de l'approche en laquelle nous croyons, mais notre bulletin est vraiment une collection d'expériences réussies racontées par les gestionnaires de programmes de l'ensemble du pays et notre réussite est clairement fondée sur leurs expériences. Nous reconnaissons pleinement cette collaboration. »

Le prix EXCELLENCE a servi d'élément de motivation supplémentaire pour Catherine Ray qui prévoit miser sur cette réussite dans les prochains numéros. « Nous espérons que ce numéro spécial, en communiquant le plein éventail des initiatives contre la marche au ralenti de l'IVP et d'Écoflotte, fournira aux municipalités et aux organismes communautaires encore plus d'idées et de ressources pour les aider à réduire la marche au ralenti dans leurs collectivités. »

## Les municipalités et les groupes communautaires nous précisent leurs besoins!

La majorité des participants aux séances de groupes de discussion tenues au début de l'année 2005 précisent que le programme contre la marche au ralenti et le site Web bénéficient d'un solide soutien.

En 2001, l'OEE a lancé le premier programme canadien contre la marche au ralenti en créant le site Web *Action contre la marche au ralenti*. Le programme visait trois buts : (1) accroître la sensibilisation du public aux répercussions négatives de la marche au ralenti; (2) favoriser un changement de comportement au niveau des municipalités, des groupes communautaires et de chaque automobiliste afin de réduire la marche au ralenti et les émissions de GES; (3) fournir les ressources et les instruments nécessaires aux groupes de partenaires pour les aider à élaborer des plans locaux de prise de sensibilisation à l'environnement. Depuis son lancement, le programme a été élargi pour inclure les projets pilotes municipaux, le soutien aux campagnes locales et régionales contre la marche au ralenti, la recherche relative à la marche au ralenti à l'échelle nationale et les approches alternatives pour les activités promotionnelles.

Compte tenu du fait que le programme contre la marche au ralenti entre dans sa cinquième année, Catherine Ray, gestionnaire principale de l'IVP, pense qu'il est maintenant nécessaire d'évaluer l'incidence du programme et de chercher à l'améliorer. Elle ajoute : « Nous devons trouver de nouvelles façons d'inciter d'autres collectivités à y participer, tout en maintenant l'élan créé par les collectivités qui ont emboîté le pas il y a cinq ans. »

Par conséquent, l'OEE a entrepris, en collaboration avec le Clean Air Partnership, une série de séances avec des groupes de discussion à l'échelle nationale afin de recueillir des suggestions d'améliorations du programme. Plus de 60 municipalités et groupes communautaires étaient représentés (certains participent activement à des initiatives contre la marche au ralenti et d'autres non) aux séances tenues en Nouvelle-Écosse, au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique.

Catherine poursuit en disant : « Nous apprécions les commentaires constructifs reçus et nous sommes très heureux de constater que les visiteurs du site Web utilisent les outils et le matériel gratuits et téléchargeables. »

À partir de ces résultats et d'autres résultats des groupes de discussion, l'OEE envisage d'apporter les améliorations suivantes au programme contre la marche au ralenti :

- Présenter plus d'information sur les règlements administratifs contre la marche au ralenti (en les élaborant et en les mettant en application) et sur les façons de réduire la marche au ralenti dans les parcs de véhicules.
- Organiser les renseignements selon l'emplacement géographique et le type de collectivité (par exemple, rurale vs urbaine, grande agglomération vs petite collectivité).
- Offrir à l'utilisateur des renseignements sur les possibilités de financement (programmes de financement gouvernementaux et non gouvernementaux, subventions et services).
- Améliorer l'apparence du site Web pour le rendre plus convivial et plus invitant à la participation.
- Obtenir les témoignages de l'industrie de l'automobile sur les messages du programme.
- Soutenir l'élan national à l'aide d'un appui fédéral permanent.

**Pour obtenir plus de renseignements sur le programme contre la marche au ralenti et sur les ressources et les outils disponibles, veuillez communiquer avec Catherine Ray de l'OEE, par téléphone au 613 995-5264, ou par courriel à l'adresse [cray@rncan.gc.ca](mailto:cray@rncan.gc.ca).**

## Quelles mesures prenez-vous pour réduire la marche au ralenti?

La réglementation sur le comportement de marche au ralenti des conducteurs représente un défi de taille pour les municipalités. Victoria Orsborne, analyste principale de la politique à l'IVP, ajoute : « Les municipalités continuent de nous questionner au sujet d'un libellé convenable d'un règlement administratif sur le contrôle de la marche au ralenti et sur la façon d'aborder les problèmes d'application du règlement. Pour obtenir les réponses à ces questions, nous avons collaboré avec le Clean Air Partnership pour créer un solide règlement administratif type et des options d'application validées par les municipalités – et pour les municipalités. »

Le rapport intitulé *Lutte contre la marche au ralenti : Guide d'introduction destiné aux municipalités canadiennes sur l'élaboration et l'application du règlement régissant la marche au ralenti* est le résultat de cette collaboration. Cette nouvelle ressource, offerte sur le site Web *Action contre la marche au ralenti*, explique les problèmes relatifs au contrôle de la marche au ralenti, résume

l'expérience d'autres municipalités qui ont mis en œuvre un règlement administratif contre la marche au ralenti, présente un modèle de règlement administratif sur le contrôle de la marche au ralenti et souligne les options d'application visant à promouvoir la conformité.

Selon Mavis Urquhart, gestionnaire de l'initiative environnementale de la ville de Markham : « Le rapport *Lutte contre la marche au ralenti* est une excellente ressource pour les municipalités qui envisagent d'adopter des mesures de réglementation sur le contrôle de la marche au ralenti. Le rapport a aidé le personnel municipal de Markham à élaborer notre règlement administratif sur le contrôle de la marche au ralenti et notre stratégie d'application, et à préparer les rapports du personnel à l'intention du conseil municipal. » La ville de Markham évalue présentement l'efficacité de son nouveau règlement administratif et de son plan d'application, en collaboration avec l'OEE et le Clean Air Partnership.

Vous devez absolument lire ce rapport, si vous envisagez une « Lutte contre la marche au ralenti » dans votre collectivité!

**Pour consulter ce rapport, rendez-vous au site Web *Action contre la marche au ralenti*.**



# POUR personnels

## Réduire la marche au ralenti : la carotte, le bâton ou les deux?



Quelle est la meilleure façon d'inciter les conducteurs à mettre fin à la marche au ralenti inutile de leur véhicule – par l'entremise de l'éducation du public (« la carotte »), d'un règlement administratif (« le bâton ») ou d'une combinaison des deux? Les municipalités et les groupes communautaires de l'ensemble du pays continuent de se poser cette question lorsqu'ils examinent les façons de réduire la marche au ralenti dans leur collectivité et de soutenir le changement de comportement de marche au ralenti généré par les campagnes existantes contre la marche au ralenti.

Depuis sa création en 2001, le programme de l'OEE contre la marche au ralenti soutient les municipalités, les groupes communautaires et les particuliers qui entreprennent des campagnes d'éducation publique visant à réduire la marche au ralenti dans leur collectivité. Bon nombre de municipalités et de groupes communautaires ont adopté une approche d'éducation et de sensibilisation; d'autres ont retenu une approche de réglementation en adoptant un règlement administratif sur le contrôle de la marche au ralenti. Au milieu de l'année 2005, 14 municipalités canadiennes – toutes de l'Ontario – avaient adopté des règlements administratifs autonomes sur le contrôle de la marche au ralenti. Quelle est donc la meilleure option : la carotte, le bâton ou les deux?

Cette question a incité Ressources naturelles Canada, le Clean Air Partnership et la firme d'experts-conseils Lura à entreprendre un projet de recherche à volets multiples pour examiner et comparer les approches des diverses collectivités qui ont adopté l'option de la carotte, celle du bâton ou une combinaison des deux. Le projet comprend deux initiatives distinctes, mais interdépendantes :

- Recherche sur l'utilisation de l'éducation du public et sur la réglementation pour réduire la marche au ralenti.
- Projet pilote municipal visant à comparer les approches d'éducation et de réglementation.

### 1. Recherche sur l'utilisation de l'éducation du public et sur la réglementation pour réduire la marche au ralenti

En misant sur les leçons apprises des 10 municipalités et organismes communautaires qui ont mis en œuvre des campagnes contre la marche au ralenti dans diverses régions du pays, l'étude approfondie conclut qu'une approche intégrée qui combine la réglementation et l'éducation du public est efficace pour réduire la marche au ralenti. Voici les principales constatations de l'étude :

- L'éducation du public devrait être entreprise en premier lieu et ce, pour mieux faire comprendre et soutenir les mesures contre la marche au ralenti.
- L'éducation du public peut servir de catalyseur aux municipalités qui envisagent la réglementation et son application.
- Une réglementation mise en œuvre sans éducation préalable du public est moins susceptible d'obtenir le soutien de la population et des politiciens.

- Après une campagne d'éducation du public, la réglementation peut aider à soutenir la sensibilisation de la population et le changement des comportements.
- Après avoir adopté un règlement administratif, l'éducation du public est nécessaire pour générer une sensibilisation à la réglementation et pour encourager la conformité.
- Une combinaison des deux approches peut être plus efficace que l'utilisation d'une approche indépendante.

Le produit principal du projet de recherche est un guide étape par étape de l'éducation du public, de la réglementation et d'une combinaison des deux mesures pour modifier le comportement de marche au ralenti.

Le guide est axé sur le « continuum de contrôle de la marche au ralenti ». Il met en vedette une série d'étapes progressives qui commencent par le lancement d'une campagne contre la marche au ralenti et qui aboutissent à l'application complète et complémentaire des approches d'éducation et de réglementation.

Pour consulter le rapport, y compris le guide et les études de cas détaillées, veuillez visiter le site Web *Action contre la marche au ralenti*.

### 2. Projet pilote municipal visant à comparer les approches d'éducation et de réglementation

En misant sur les leçons apprises de l'initiative de recherche et à l'aide des ressources préparées pour le programme de lutte contre la marche au ralenti, un projet pilote municipal est en cours dans la région du Grand Toronto pour comparer, mettre en contraste et mettre à l'essai les approches de la « carotte » et du « bâton ». Lorsque les municipalités de la région du Grand Toronto ont été invitées à y participer, les villes de Brampton et de Markham ont emboîté le pas. La ville de Brampton a lancé une campagne d'éducation contre la marche au ralenti et la ville de Markham a élaboré et mis en œuvre un règlement administratif sur le contrôle de la marche au ralenti, accompagné d'une stratégie d'éducation et d'application de soutien.

Les progrès réalisés par ces municipalités pour modifier le comportement de marche au ralenti seront évalués et, après l'achèvement du projet à l'automne 2006, les résultats seront offerts aux autres municipalités qui cherchent la meilleure façon de réduire la marche au ralenti sur leur territoire.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce projet, veuillez communiquer avec les personnes suivantes :

**Mavis Urquhart:** Ville de Markham  
(905) 415-7502  
murquhart@markham.ca

**Marta Marychuk:** Ville de Brampton  
(905) 874-2003  
marta.marychuk@city.brampton.on.ca

**Victoria Orsborne:** OEE  
(613) 947-1963  
vorsborne@rncan.gc.ca

**Jennifer Penney:** Clean Air Partnership  
(416) 392-0376  
jpenney@cleanairpartnership.org

# PLEINS FEUX SUR... L' Écoflotte

Étude sur la mise en œuvre, à l'échelle nationale, du programme

## « Protégeons l'air »

de la Commission des parcs du Niagara

Le programme de réduction des émissions « Protégeons l'air » a présenté des résultats extraordinaires en matière de réduction de la marche au ralenti inutile des autocars et des camions de transport, ce qui a incité Coach Canada Inc. et l'OEE à étudier la possibilité de mettre le programme en œuvre à l'échelle nationale.

Le programme « Protégeons l'air » a été lancé en 2001 lorsque la Commission des parcs du Niagara a parrainé, en partenariat avec le ministère de l'Environnement de l'Ontario, le premier programme canadien de réduction des émissions des autocars. Le programme a depuis été élargi pour inclure les camions de transport aux traversées de ponts et les partenariats avec les municipalités, la Société de production d'énergie de l'Ontario (OPG) et l'administration des ponts d'un bout à l'autre du corridor de la rivière Niagara.



Les agents du programme « Protégeons l'air » (Spare the Air) du Niagara ont fait une distribution de brochures aux conducteurs, doublée d'interventions personnelles, pour aider à propager le message sur la lutte contre la marche au ralenti.

Un représentant du programme « Protégeons l'air » distribue du matériel de lecture aux conducteurs et les rencontre personnellement dans des endroits clés. Des affiches sont installées dans les secteurs de circulation dense pour inviter les conducteurs à couper le moteur de leur véhicule stationné. De plus, les conducteurs d'autocar sont encouragés à utiliser les salons climatisés des conducteurs qui sont aménagés dans les sites touristiques, plutôt que de rester dans leur véhicule en marche au ralenti pour attendre le retour du groupe de voyageurs. Carla Cavasin de la Commission des parcs du Niagara affirme que : « Les conducteurs ont réagi positivement à notre approche unique fondée sur la conformité volontaire et l'utilisation de moyens de diffusion externe et d'éducation. »

Une récente étude réalisée par Motor Coach Canada Inc. pour le programme Écoflotte de l'OEE a examiné la possibilité d'adapter aux sites touristiques et aux passages frontaliers des autres régions du Canada le programme « Protégeons l'air » de la Commission des parcs du Niagara pour encourager les conducteurs d'autocar et de camion de transport à réduire la marche au ralenti. L'étude de faisabilité a ciblé divers endroits du pays où la réduction de la marche au ralenti pourrait avoir l'incidence la plus appréciable. Parmi ces sites, 11 passages frontaliers et municipalités ont été recommandés comme des « endroits de priorité élevée » pour le programme pilote qui sera amorcé en 2006. En plus, une trousse de réduction de la marche au ralenti sera préparée pour mettre en valeur les éléments du programme de la Commission des parcs du Niagara.

Voici ce qu'en dit Darin Bagshaw du programme Écoflotte : « Les résultats de l'étude de faisabilité sont très utiles. Nous pouvons désormais axer nos efforts initiaux sur quelques endroits stratégiques. À l'aide du modèle du programme de la Commission des parcs du Niagara, nous pouvons créer du matériel très efficace pour motiver les conducteurs à réduire la marche au ralenti dans ces sites. »

Pour obtenir plus de renseignements sur cette initiative contre la marche au ralenti, veuillez communiquer avec Carla Cavasin de la Commission des parcs du Niagara, par téléphone au 905 356-2241, poste 202, ou par courriel à l'adresse ccavasin@niagaraparks.com. Pour obtenir plus de renseignements sur l'étude de faisabilité, veuillez communiquer avec Darin Bagshaw du Programme Écoflotte, par téléphone au 613 947-0236, ou par courriel à l'adresse dbagshaw@rncan.gc.ca.

Le Programme Écoflotte de l'OEE fournit gratuitement des conseils pratiques aux gestionnaires de parcs de véhicules municipaux, commerciaux et lourds et à leurs conducteurs sur la façon dont les véhicules et les pratiques commerciales éconergétiques – comme l'encouragement à créer des parcs de véhicules sans marche au ralenti – peuvent réduire leurs coûts d'exploitation, améliorer leur productivité et accroître leur compétitivité. Les initiatives suivantes intéresseront les gestionnaires de parcs municipaux et commerciaux – et les conducteurs particuliers – qui souhaitent économiser de l'argent et, par le fait même, réduire l'incidence de leurs opérations sur l'environnement.

## Le Programme Écoflotte

offre des rabais pour l'achat d'équipement éconergétique

Les gestionnaires et les propriétaires de parcs de véhicules avertis économisent de l'argent et ils deviennent plus éconergétiques grâce au programme d'Écoflotte intitulé Rabais d'encouragement à l'efficacité énergétique dans le transport commercial.

Dans un effort visant à réduire le fonctionnement au ralenti du moteur, Écoflotte a créé le programme de rabais pour inciter les propriétaires de véhicules commerciaux et les gestionnaires de parcs de véhicules à remplacer l'habitude de laisser tourner le moteur au ralenti pour garder une température optimale, par un système plus efficace de chauffage, de climatisation et d'alimentation électrique de la cabine du camion ou de l'autobus.

Les économies réalisées sont appréciables. Le programme rembourse 20 p. 100 du coût unitaire d'une chaufferette de cabine et/ou d'une chaufferette munie d'un dispositif de circulation du fluide de refroidissement et ce, jusqu'à un maximum de 350 \$, en plus de 20 p. 100 du coût d'une génératrice d'appoint et ce, jusqu'à un maximum de 1 400 \$. À ce jour, le programme a versé plus de 4 millions de dollars et plus de 10 000 unités éconergétiques ont été achetées. Écoflotte prolonge le programme pour une autre année, compte tenu de la réussite de la première phase.

Pour rendre le rabais encore plus intéressant, le programme offre en plus un encouragement supplémentaire aux conducteurs de véhicules qui enregistrent volontairement les données d'heures d'utilisation de leur équipement après 12 mois d'utilisation. Ces données fournissent à Écoflotte des renseignements importants sur l'efficacité de l'équipement à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Êtes-vous admissible au rabais? Le programme de rabais est conçu spécialement pour les véhicules commerciaux de catégorie 6, 7 ou 8 qui sont alimentés au diesel. Vous devez choisir l'équipement préalablement approuvé qui est publié dans la rubrique Avis aux consommateurs du site Web d'Écoflotte. Après avoir acheté et installé l'équipement, vous devez remplir le formulaire de demande de rabais.

**Le formulaire de demande de rabais et la liste des fabricants d'équipement sont présentés sur le site Web [ecoflotte.gc.ca](http://ecoflotte.gc.ca).**

## Edmonton Transit récompense les conducteurs qui limitent la marche au ralenti



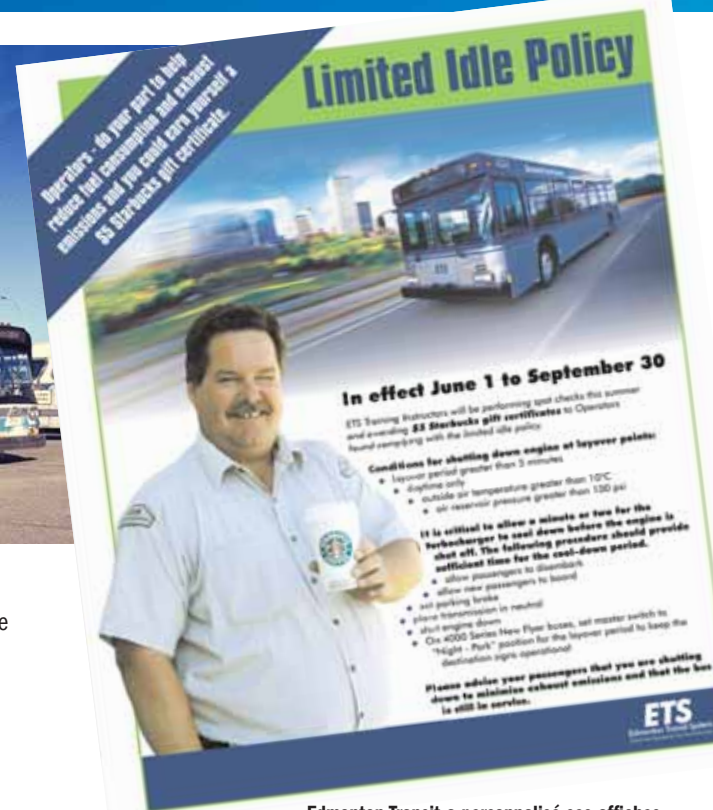
Il est difficile de modifier le comportement des gens. Edmonton Transit a cependant trouvé un moyen de motiver ses conducteurs d'autobus de transport en commun à changer leurs habitudes de marche au ralenti en échange d'un peu de « R et R » – reconnaissance et récompense.

Nous sommes portés à croire qu'un conducteur d'autobus de transport en commun très occupé n'est vraiment pas intéressé à recevoir, durant son trajet, une visite de l'agent de formation, mais les conducteurs d'Edmonton Transit sont désormais très heureux de voir les formateurs s'approcher de leur véhicule! Pourquoi? La réponse est simple : les conducteurs apprennent que leurs efforts de réduction de marche au ralenti et de conformité à la « politique sur la marche au ralenti limitée » sont récompensés.

Voici ce que dit Len Dehek, d'Edmonton Transit : « Nous effectuons des vérifications aléatoires et nous remettons des chèques-cadeaux échangeables chez Starbucks aux conducteurs qui pratiquent les procédures d'arrêt du moteur. Les conducteurs d'autobus de transport en commun ont très bien accueilli le programme et ils partagent volontairement avec leurs passagers leurs connaissances sur la marche au ralenti et sur la réduction des émissions de GES. »

La « politique sur la marche au ralenti limitée » soutient l'objectif du plan d'activités d'Edmonton Transit qui vise à améliorer l'efficacité opérationnelle en réduisant la consommation de carburant et les émissions de gaz d'échappement. La politique, en place depuis trois ans, cible plus de 800 véhicules de transport en commun et 1 300 conducteurs. La politique est en vigueur du début du mois de mai à la fin du mois de septembre.

Len Dehek poursuit ainsi : « Il y a trois éléments essentiels à la réussite de cette initiative. Premièrement, les décideurs doivent veiller à ce que les cibles de réduction de la marche au ralenti soient réalistes et réalisables. » Pour ce qui est d'Edmonton Transit, la politique définit le moment le plus opportun pour le conducteur d'autobus de transport en commun de couper le moteur de son véhicule, sans toutefois



Edmonton Transit a personnalisé ses affiches « Limited Idling » (moins de ralenti) en y montrant de réels chauffeurs de son parc de véhicules.

négliger le confort et la sécurité de ses passagers. Par exemple, la politique encourage le conducteur à couper le moteur de son véhicule durant un arrêt de plus de cinq minutes, si la température de l'air est supérieure à 10° C et si la pression du réservoir est supérieure à 100 lb/po<sup>2</sup>.

« Deuxièmement, la politique doit être bien expliquée aux conducteurs du parc de véhicules. Troisièmement, les mesures d'incitation et de reconnaissance devraient être incorporées à titre de bons moyens d'encourager les conducteurs à modifier leur comportement. »

La politique d'Edmonton Transit est diffusée à grande échelle à l'ensemble des conducteurs d'autobus de transport en commun à l'aide de notes de service, d'affiches dans les garages d'autobus et dans le bulletin interne Netpresenter. La commission de transport ajoute une touche encore plus personnelle en utilisant les photos de vrais conducteurs sur les affiches de sa « politique sur la marche au ralenti limitée ». Cette personnalisation attire l'attention des autres conducteurs du parc de véhicules et les encourage à suivre l'exemple de comportement de leurs collègues.

**Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec Len Dehek, Edmonton Transit, par téléphone au 780 496-4860, ou par courriel à l'adresse [Len.Dehek@edmonton.ca](mailto:Len.Dehek@edmonton.ca).**

## La campagne

« Zone de tranquillité sans marche au ralenti » en est à sa quatrième année

Des milliers de camions circulent quotidiennement sur les autoroutes et les routes de notre vaste pays, transportant des marchandises d'une ville à l'autre et d'un océan à l'autre. Tout au long de ces trajets, un réseau de relais routiers permet aux conducteurs fatigués de se reposer; ce réseau forme une partie importante de la toile de nos collectivités et de notre nation.

Même si ces relais routiers sont des lieux appréciés par les conducteurs, ils sont également des « points névralgiques » notoires de marche au ralenti où les camionneurs laissent leur moteur tourner au ralenti pour être à l'aise lorsqu'ils se reposent ou qu'ils dorment et ce, parfois pendant de longues périodes. Un moteur alimenté au diesel qui tourne au ralenti crée des émanations déplaisantes et un bruit désagréable, ainsi que des préoccupations de santé pour le conducteur et pour la collectivité locale.

Heureusement, les bruits et les odeurs provenant des moteurs au ralenti des véhicules de transport disparaissent puisque la campagne « Zone de tranquillité sans marche au ralenti » collabore avec les relais routiers de l'ensemble du pays pour réduire la marche au ralenti inutile des véhicules de transport. L'objectif de la campagne est clair : offrir un endroit tranquille pour permettre aux conducteurs de dormir et de respirer de l'air frais et sain.

Chaque automne, Écoflotte et les partenaires du projet collaborent avec les relais routiers des différentes régions du pays pour éliminer la marche au ralenti dans leur site. Le programme note une croissance



constante du nombre de relais routiers participants – le nombre de 17 sites au lancement de la campagne il y a quatre ans, devrait atteindre plus de 86 sites cette année.

Pour sa part, Lynda Harvey (Écoflotte) affirme : « Les avantages des zones de tranquillité sont évidents pour les municipalités, et plus particulièrement pour celles qui comptent des relais routiers dans les secteurs urbains. Je suis convaincue que les voisins et les résidents immédiats apprécient l'amélioration de la qualité de l'air et le silence depuis que les conducteurs coupent leur moteur. »

La campagne utilise des activités de lancement, du matériel éducatif et des mesures d'incitation pour encourager les conducteurs à couper leur moteur. Les grandes bannières « Zone de tranquillité sans marche au ralenti » et les affiches « Tourner au ralenti, c'est tourner en rond » sont installées bien en vue dans les secteurs de circulation dense. Lynda Harvey explique : « Nous nous assurons toujours d'inviter ou de faire participer les représentants municipaux aux activités de lancement

d'une zone de tranquillité, en raison de son incidence positive sur les collectivités locales, et pas seulement sur les conducteurs. »

Une nouvelle méthode de communication – des napperons remplis d'information dans les relais routiers – s'est avérée efficace pour véhiculer le message. Ces napperons en papier présentent des conseils sur la réduction de la marche au ralenti, des faits et des chiffres pertinents et des exemples de réussite de conducteurs qui ont réduit la marche au ralenti et amélioré leur consommation de carburant. Tanya Contant (Écoflotte) dit : « Avant de partir, certains camionneurs en demandent un exemplaire, ce qui confirme que les gens prennent le temps de lire l'information. »

Cette année, la campagne se déroule du 7 novembre 2005 au 19 février 2006.

**Pour obtenir plus de renseignements ou pour joindre la campagne « Zone de tranquillité sans marche au ralenti », veuillez communiquer avec Tanya Contant (OEE), par téléphone au 613 9957436, ou par courriel à l'adresse [tcontant@rncan.gc.ca](mailto:tcontant@rncan.gc.ca).**

# SOURCES DE FINANCEMENT POUR VOTRE CAMPAGNE CONTRE LA MARCHÉ AU RALENTI

Au printemps 2005, l'Office de l'efficacité énergétique a initié, dans les différentes régions du pays, une série de groupes de discussion pour informer les municipalités et les groupes sans but lucratif de la façon dont ils pourraient profiter au maximum de l'initiative contre la marche au ralenti. La majorité des participants des organismes sans but lucratif ont précisé que leur principal problème était le manque de financement et de ressources. Étant donné que la majorité d'entre eux passent une bonne partie de leur temps à la recherche de sources de financement, ils ont suggéré que le bulletin *Action contre la marche au ralenti* leur fournisse ce type de renseignement.

Action contre la marche au ralenti l'a donc fait : nous avons inclus un tableau qui présente certains des organismes de financement nationaux et régionaux du pays. Ces organismes de financement vont des petites fondations qui sont en mesure de faire des dons de 500 \$, aux ministères qui sont prêts à faire des dons pouvant atteindre 500 000 \$. Veuillez consulter notre site Web *Action contre la marche au ralenti* pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les critères d'admissibilité. Nous y présentons un tableau plus complet qui comprend les rubriques « Qui peut obtenir du financement? », « Thèmes et critères de financement » et « Dates limites ». Bien que la présence de ces organismes sur la liste de participation à l'Action contre la marche au ralenti ne garantisse pas le financement d'un projet, tous les groupes qui sont intéressés à mettre en œuvre leur propre campagne contre la marche au ralenti sont invités à leur soumettre leurs propositions.



## NOM DE L'ORGANISME

## FINANCEMENT OFFERT

### Financement national

#### ÉcoAction

Site Web : [www.ec.gc.ca/ecoaction/index\\_f.html](http://www.ec.gc.ca/ecoaction/index_f.html)  
Cliquez sur SITES RÉGIONAUX pour consulter la région appropriée.

Jusqu'à 100 000 \$ - Les demandeurs doivent s'assurer qu'au moins 50 p. 100 du financement total de leur projet provient d'autres sources que le gouvernement fédéral.

#### Programme sur la route du transport durable (SRTD)

Site Web : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/participer.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/participer.htm)

Le programme **SRTD** finance  
• jusqu'à concurrence de 50 p. 100 des coûts admissibles (financiers ou non financiers);  
• jusqu'à concurrence de 100 000 \$ sur une période de deux ans.

#### Fonds de l'environnement de Shell (FES)

400, 4<sup>e</sup> Avenue Sud-Ouest C.P. 100, succ. M, Calgary AB T2P 2H5  
Courriel : [admin-sef@shell.com](mailto:admin-sef@shell.com)  
Site Web : [www.shell.ca/code/values/environment/sef.html](http://www.shell.ca/code/values/environment/sef.html)

Le **FES** offre jusqu'à 5 000 \$ par projet et ne finance les projets qu'une seule fois.

#### McLean Foundation

2, avenue St. Clair Ouest, bureau 1008, Toronto ON M4V 1L5  
Tél. : (416) 964-6802 / Télécopieur : (416) 964-2804  
Courriel : [info@mcleanfoundation.on.ca](mailto:info@mcleanfoundation.on.ca)  
Site Web : [www.mcleanfoundation.on.ca](http://www.mcleanfoundation.on.ca)

Négociable : selon le projet ou le rayonnement de l'organisme.

### Financement régional

#### Colombie-Britannique

##### VanCity Credit Union

Sustainability Group  
Siège social, 7<sup>e</sup> étage  
C.P. 2120, Succ. Terminal  
Vancouver (C.-B.) V6B 5R8 / Tél. : (604) 877-7620  
Courriel : [moira\\_teevan@vancity.com](mailto:moira_teevan@vancity.com)  
Site Web : [www.vancity.com](http://www.vancity.com)

De 15 000 \$ à 40 000 \$.



##### Comox Valley Community Foundation

C.P. 3126, Courtenay (C.-B.) V9N 5N4  
Tél. : (250) 339-9935  
Courriel : [contact@cvcfoundation.org](mailto:contact@cvcfoundation.org)  
Site Web : [www.cvcfoundation.org](http://www.cvcfoundation.org)

Moins de 5 000 \$.

##### Vancouver Foundation

555, rue West Hastings, bureau 1200  
C.P. 12132, Harbour Centre, Vancouver (C.-B.) V6B 4N6  
Tél. : (604) 688-2204 / Télécopieur : (604) 688-4170  
Courriel : [info@vancouverfoundation.bc.ca](mailto:info@vancouverfoundation.bc.ca)

Négociable

#### Alberta

##### Alberta Ecotrust Foundation

Tél. : 1 800 465-2147 (numéro sans frais)  
Courriel : [jkirker@albertaecotrust.com](mailto:jkirker@albertaecotrust.com)  
Site Web : [www.albertaecotrust.com](http://www.albertaecotrust.com)

De 2 000 \$ à 30 000 \$ pour les projets admissibles.

##### Types de subventions

**Subventions communautaires** : Subvention maximale : 7 500 \$  
**Subventions accordées aux projets qui s'étendent sur plusieurs années** :  
Subvention maximale : 60 000 \$  
**Subventions accordées aux projets importants** :  
Période maximale : 3 ans. Subvention maximale : 30 000 \$

##### The Calgary Foundation

700, 999 8<sup>e</sup> Rue Sud Ouest, Calgary AB T2R 1J5  
Tél. : (403) 802-7700  
Courriel : [grants@thecalgaryfoundation.org](mailto:grants@thecalgaryfoundation.org)  
Site Web : [www.thecalgaryfoundation.org](http://www.thecalgaryfoundation.org)

Négociable.

#### Manitoba

##### The Thomas Sill Foundation

115, rue Plymouth, Winnipeg MB R2X 2T3  
Tél. : (204) 947-3782 / Télécopieur : (204) 956-4702  
Site Web : [www.thomassillfoundation.com](http://www.thomassillfoundation.com)

Jusqu'à 15 000 \$.

##### Fonds des innovations de développement durable

Direction de la prévention de la pollution, Conservation du Manitoba  
123, rue Main, suite 160, Winnipeg MB R3C 1A5  
Tél. : (204) 945-3554  
Courriel : [sdif@gov.mb.ca](mailto:sdif@gov.mb.ca)  
Site Web : [www.susdev.gov.mb.ca](http://www.susdev.gov.mb.ca)

Jusqu'à 50 000 \$.



#### Ontario

##### La Fondation Trillium de l'Ontario

45, rue Charles Est, 5<sup>e</sup> étage, Toronto ON M4Y 1S2  
Tél. : (416) 963-4927 / Sans frais : 1 800 263-2887  
Courriel : [trillium@webnet.net](mailto:trillium@webnet.net)  
Site Web : [www.trilliumfoundation.org](http://www.trilliumfoundation.org)

100 000 \$ ou plus.

##### Fondation Laidlaw

365, rue Bloor Est, bureau 2000, Toronto ON M4W 3L4  
Tél. : (416) 964-3614 / Télécopieur : (416) 975-1428  
Courriel : [smaclachlan@laidlawfdn.org](mailto:smaclachlan@laidlawfdn.org)  
Site Web : [www.laidlawfdn.org](http://www.laidlawfdn.org)

Trois subventions différentes seront accordées dans le cadre du programme environnemental. Les demandeurs peuvent présenter une demande pour l'un ou l'autre des types de subvention à condition qu'ils répondent aux critères établis.

##### Financement des projets :

Les subventions seront accordées pour des projets d'une durée d'un an.

##### Financement de projets qui s'échelonnent sur plusieurs années :

Les subventions seront accordées pour des projets d'une durée maximale de trois ans. Les subventions iront de 10 000 \$ à 40 000 \$ par année.

##### Financement rapide :

Il s'agit de subventions modestes (5 000 \$). Ce financement est accordé pour une demande de capitaux d'amorçage en vue d'une élaboration de proposition, pour de petits projets et pour des projets qui sont soumis à une contrainte de temps.

#### Nouveau-Brunswick

##### The Greater Saint John Community Foundation

C.P. 20061, Brunswick Square, Saint John NB E2L 5B2  
Tél. : (506) 672-8880  
Courriel : [sjfoundation@nb.aibn.com](mailto:sjfoundation@nb.aibn.com)  
Site Web : [www.saint-john-foundation.nb.ca](http://www.saint-john-foundation.nb.ca)

Négociable



# Les conducteurs de taxi de Terre-Neuve-et-Labrador évitent la marche au ralenti

Les conducteurs de taxi de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) montrent aux autres conducteurs de l'industrie du taxi la façon d'éviter les factures élevées de carburant et les répercussions inutiles sur l'environnement, simplement en coupant le moteur de leur véhicule stationné.

Le programme Smart Taxis Encouraging Environmental Respect (STEER) est le premier projet sans but lucratif au Canada qui fait participer l'industrie du taxi à la solution du problème des changements climatiques. Lancé par l'industrie du taxi, le programme STEER fait désormais partie d'un partenariat innovateur entre l'industrie du taxi de St. John's, la Ville de St. John's, le ministère provincial de l'Environnement et de la Conservation, l'Équipe de conservation de Terre-Neuve-et-Labrador et Ressources naturelles Canada.

L'objectif général de STEER vise à préparer un programme d'éducation et à l'offrir aux membres de l'industrie du taxi pour les encourager à réduire leur consommation de carburant et les émissions de GES. Dans sa deuxième année de mise en œuvre, le programme STEER comprend un programme d'éducation qui cible la population, en plus d'un projet de démonstration d'une durée d'un an en vertu duquel des systèmes de contrôle de la marche au ralenti, des chauffetteries de cabine et des blocs-batteries seront installés pendant 12 mois dans 10 p. 100 des véhicules de conducteurs volontaires.

Les représentants des programmes Écoflotte et STEER collaborent pour déterminer la possibilité d'adapter le programme STEER à l'échelle nationale. Catherine Allix, coordonnatrice du projet STEER, nous dit : « Chaque localité devra ajouter sa touche locale au programme, mais ce dernier pourrait certainement être uniformisé à l'échelle nationale. »

La première phase du programme STEER, de 2002 à 2004, a effectué une enquête et a organisé des groupes de discussion pour mieux comprendre les habitudes de marche au ralenti et les mesures d'incitation pour les conducteurs de taxi. Les participants ont discuté de l'efficacité d'outils comme les affiches, les macarons magnétiques, les chaînes porteclés, les tasses à café, les stylos et les fiches d'information à l'intention des conducteurs pour diffuser les messages de réduction de la marche au ralenti et d'amélioration de l'efficacité énergétique.

De plus, un représentant du programme STEER rencontre personnellement les conducteurs aux postes de taxis. Selon Françoise Pelletier du programme Écoflotte : « Le programme STEER fait comprendre aux conducteurs de taxi qu'ils peuvent prendre des mesures simples pour participer à la solution du problème des changements climatiques. »

Catherine Allix ajoute : « Notre respect envers les conducteurs constitue une importante partie de la réussite du programme. Nous leur demandons de prendre quelques instants et de peut-être renoncer à certains gains pour nous écouter. Nous choisissons les périodes les moins achalandées de leur horaire et nous leur offrons en retour un bon goûter et une présentation amusante. »

**Pour obtenir plus de renseignements sur le programme STEER, veuillez communiquer avec Catherine Allix du programme STEER, par téléphone au 709 690-1137, ou en visitant le site Web [www.steersj.ca](http://www.steersj.ca).**

## Le cours « Gestion du carburant 100 » aide les gestionnaires de parcs de véhicules à réduire les coûts

Il n'est pas surprenant que les augmentations de prix de l'essence à l'échelle nationale incitent les gestionnaires municipaux des parcs de véhicules à porter une attention particulière à l'importance de la consommation de carburant. En réponse à une demande croissante, le programme Écoflotte offre, sous forme d'atelier, le cours « Gestion du carburant 101 » pour enseigner aux gestionnaires de parcs de véhicules les notions de base sur la planification d'entreprise et pour maximiser l'efficacité énergétique à l'aide de mesures comme la réduction de la marche au ralenti.

Lynda Harvey du programme Écoflotte mentionne : « Les représentants des municipalités participent aux séances pour apprendre les façons de réduire les émissions de GES, la consommation de carburant et les coûts. » Les séances de formation visent à enseigner aux gestionnaires de parcs de véhicules la façon de préparer un plan de gestion du carburant pour leur parc de véhicules, de le mettre en œuvre et d'en mesurer la réussite.

L'une des mesures les plus rapides à prendre pour un gestionnaire de parc de véhicules est de mettre l'accent sur l'éducation des conducteurs pour que ces derniers modifient leurs habitudes de marche au ralenti. Lynda Harvey ajoute : « Il s'agit d'un des principaux changements de comportement qui produit des résultats immédiats pour le gestionnaire de parcs de véhicules. »

Toujours selon Lynda Harvey, « Les gestionnaires de parcs de véhicules sont aussi très heureux d'apprendre la façon d'annualiser leurs données et d'utiliser les formules de conversion de la consommation de carburant en émissions de GES, ce qui leur permet de fournir des valeurs quantitatives aux fonctionnaires municipaux. » Le site Web Écoflotte présente le calendrier des ateliers offerts dans les différentes régions du pays.

## Un « Conducteur averti » réduit la marche au ralenti inutile

C'est un retour sur les bancs de l'école pour bon nombre de conducteurs professionnels du pays qui participent aux programmes de formation Conducteur averti organisés par Écoflotte, pour en apprendre davantage sur l'efficacité énergétique et sur la conduite axée sur l'amélioration de la consommation de carburant.

Le programme Écoflotte a formé un partenariat avec les associations de conducteurs de camion et d'autocar afin d'établir un lien entre les programmes de formation des conducteurs et le programme Conducteur averti, et de les sensibiliser aux habitudes de conduite, notamment à la marche au ralenti inutile.

Les programmes de formation ciblent les huit secteurs suivants : le camionnage routier, le camionnage forestier, les autocars, le transport en commun, les autobus scolaires, le transport urbain, les véhicules municipaux et les véhicules de services publics. Les programmes de formation Conducteur averti comprennent une série de base de modules qui sont personnalisés pour répondre aux besoins de chaque secteur. À ce jour, les programmes sont disponibles pour les secteurs du transport en commun, du camionnage forestier, du camionnage routier et des autocars.

Chaque atelier Conducteur averti, qui dure moins d'une journée, est une combinaison unique de partage de connaissances, d'encadrement et/ou de stages sur la route. L'atelier de base couvre les facteurs qui touchent la consommation de carburant, l'entretien et l'inspection du véhicule, les pratiques et les recommandations de conduite et donne des conseils de conduite avertie. Entre-temps, les programmes de formation du formateur offrent des guides à l'intention des instructeurs, un manuel, une présentation par rétroprojection, des vidéoclips de témoignages, un sondage sur les connaissances et des certificats de réussite. Ces programmes permettent aux exploitants de parcs de véhicules et aux organisations de formation des conducteurs d'offrir sur place le programme Conducteur averti.

Une version d'autoapprentissage du programme de camionnage routier a été ajoutée à la famille des programmes Conducteur averti et elle a été présentée dans le cadre de l'événement Atlantic Truck Show, en juin 2005. Cette version est destinée aux conducteurs qui n'ont pas accès à la formation en salle de classe. La version comprend tous les renseignements présentés dans l'atelier d'une journée mais elle est divisée en trois parties distinctes :

- un CD audio qui présente des conseils essentiels sur la consommation de carburant et ce, sous forme de capsule radio-théâtre dans une salle à manger de relais routier et durant une causerie au coin du feu;

- une nouvelle version imprimée et audio qui met en vedette Mark Dalton, acteur d'une série d'histoires courtes dans Truck News et Truck West;
- un questionnaire en format électronique ou imprimé qui permet au conducteur de mettre à l'essai les connaissances apprises et de recevoir un certificat de réussite Conducteur averti pour un travail bien accompli.

Une incidence particulièrement importante a été remarquée pour le programme Conducteur averti pour le transport en commun. Les conducteurs participent à un stage sur la route, en empruntant un même trajet avant et après la formation sur la consommation de carburant. Les données sur le rendement du véhicule sont téléchargées pour chaque trajet. Lynda Harvey du programme Écoflotte mentionne : « Lorsque les conducteurs prennent connaissance des résultats, ils s'aperçoivent que les modifications apportées à leur style de conduite et à leurs habitudes de marche au ralenti peuvent vraiment influencer la consommation de carburant. »

Quant aux plans à venir pour les programmes Conducteur averti, elle répond : « Le pays est vaste et beaucoup de véhicules circulent sur les routes. Nous sommes heureux de l'évolution et de l'excellente acceptation des programmes. » Le programme Conducteur averti prévoit de compléter la série de programmes de formation pour faire en sorte que chaque secteur en profite. De plus, le programme Conducteur averti continuera de faire la promotion de ses programmes de formation dans le cadre de conférences et de salons professionnels un peu partout au Canada.

**Pour obtenir plus de renseignements sur le programme Conducteur averti, veuillez communiquer avec Lynda Harvey du programme Écoflotte, par téléphone au 613 947-4291, ou par courriel à l'adresse [lharvey@rncan.gc.ca](mailto:lharvey@rncan.gc.ca).**



## Au sujet de l'Office de l'efficacité énergétique

Créé en avril 1998 comme entité de Ressources naturelles Canada, l'OEE a pour mandat de renouveler, de renforcer et d'accroître l'engagement du Canada envers l'efficacité énergétique, afin de relever les défis posés par les changements climatiques. L'OEE est né dans la foulée de l'engagement du Canada à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 en deçà des niveaux de 1990 entre les années 2008 et 2012, tel que convenu dans le Protocole de Kyoto.

L'OEE entend bien concrétiser sa vision, soit « Engager les Canadiens sur la voie de l'efficacité énergétique à la maison, au travail et sur la route », par des moyens qui sont bénéfiques à la fois pour l'environnement et pour l'économie.

Pour communiquer avec nous :

**Site Web : [oee.rncan.gc.ca](http://oee.rncan.gc.ca)**

Adresse :

**Office de l'efficacité énergétique  
Ressources naturelles Canada  
580, rue Booth, 18<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1A 0E4  
Télécopieur : 613 943-1590**



L'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*

