



Action contre la marche au ralenti

Édition Automne 2008

GROS LOT!

L'action contre la marche au ralenti : une initiative gagnante à la grandeur du pays

Les collectivités canadiennes montent la barre en matière de lutte contre la marche au ralenti. Le présent numéro du bulletin *Action contre la marche au ralenti* décrit quelques initiatives inspirantes qui pourraient aider votre collectivité à inciter les conducteurs à éviter la marche au ralenti. Pour obtenir de plus amples renseignements et des ressources sur le sujet, visitez le site marcheauralenti.gc.ca.



Casino Nova Scotia
parie sur un

AVENIR VERT

Tout a débuté lorsque Nancy Buckland, administratrice des systèmes de sécurité de *Casino Nova Scotia*, a eu l'idée suivante : apposer des enseignes de lutte contre la marche au ralenti ayant pour thème le jeu dans les stationnements des employés et des visiteurs des casinos de Halifax et de Sydney. M^{me} Buckland explique qu'elle souhaitait faire partie de la solution. Cette simple action a été une première étape à l'égard de la lutte contre la marche au ralenti pour la *Great Canadian Gaming Corporation*, la société-proprétaire du casino, qui a participé à d'autres initiatives écologiques.

suite à la page 4

Dans ce numéro

- Gros lot! L'action contre la marche au ralenti : une initiative gagnante à la grandeur du pays... 1
- Casino Nova Scotia parie sur un avenir vert 1
- Action – L'application du règlement municipal limitant la marche au ralenti n'est pas un jeu... 2
- Action – Quatre autres villes canadiennes misent sur des règlements municipaux visant à limiter la marche au ralenti 3
- Le saviez-vous? 3, 4
- Faits en bref 4
- Un grand succès pour la campagne de lutte contre la marche au ralenti de St. Catharines 4
- Jouer avec la qualité de l'air? Pas aux écoles du Nouveau-Brunswick! 5
- Il n'est pas facile d'être vert 5
- Centre de renseignements unique contre la marche au ralenti de la Colombie-Britannique 6
- Qui allez-vous appeler à Hamilton? S.O.S. Senteurs! 6

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.

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



Action – L'application du règlement municipal limitant la marche au ralenti n'est pas un jeu

Votre conseil municipal a adopté un règlement visant à limiter la marche au ralenti... il faut maintenant déterminer la meilleure façon de l'appliquer.

Dans certaines éditions précédentes, la section « Action » a porté sur les exemptions – les situations dans lesquelles le règlement municipal sur la marche au ralenti ne s'applique pas – et les amendes connexes. Ces renseignements étaient tirés d'un rapport préparé en 2005 par *Clean Air Partnership* et intitulé *Lutte contre la marche au ralenti*. Le rapport procure des renseignements et des suggestions de tout genre sur la façon de bien mettre en œuvre un règlement municipal visant à limiter la marche au ralenti. Il renferme également un règlement modèle pouvant être adopté par toutes les municipalités.

Selon le rapport, il importe de maintenir des règles simples en restreignant le temps de marche au ralenti à trois minutes ou moins et en réduisant le plus possible le nombre d'exemptions, y compris celles visant les températures extrêmes. L'imposition d'une amende d'un montant « juste » (entre 100 \$ et 160 \$) facilite également l'application du règlement. En outre, ce processus est moins fastidieux, moins coûteux et constitue un fardeau moins lourd pour les tribunaux.

Même si un règlement municipal solide est en place, votre municipalité ne sera pas en mesure de le faire respecter de façon satisfaisante – et ainsi de réduire la marche au ralenti – sans une application efficace.

L'éducation et les enseignes pourraient constituer des mesures suffisantes pour inciter certains conducteurs à modifier leur comportement. Toutefois, d'autres conducteurs ne changeront pas leurs habitudes à moins qu'ils ne soient pénalisés. Par exemple, certains conducteurs ne seront motivés que s'ils risquent de payer une amende. C'est dans ces situations que l'application du règlement entre en jeu. Toutefois, qui devrait en être chargé et dans quelles circonstances?



LES AGENTS LES MIEUX DÉSIGNÉS Selon le rapport, les préposés aux stationnements sont les mieux placés pour assurer le respect du règlement municipal sur la marche au ralenti parce qu'ils se trouvent déjà sur place, patrouillant les endroits où les conducteurs sont les plus susceptibles de laisser tourner leur véhicule au ralenti. Il est logique pour ces préposés de se concentrer sur les « points chauds » où se pratique la marche au ralenti, c'est-à-dire des endroits qui sont souvent signalés dans les plaintes.

• Chercher les contrevenants ou attendre les plaintes?

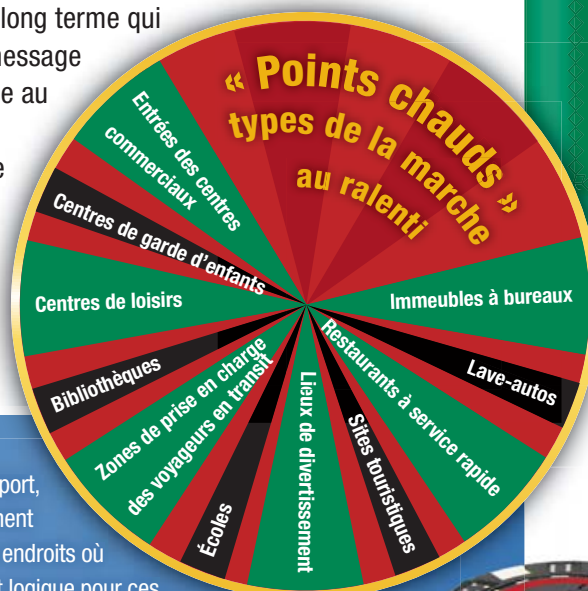
La plupart des municipalités appliquent les règlements municipaux visant à limiter la marche au ralenti en fonction des plaintes reçues. Les citoyens appellent un numéro municipal central pour transmettre des renseignements sur une situation de marche au ralenti, à savoir l'endroit où elle a lieu et la plaque d'immatriculation du véhicule visé. Toutefois, certaines collectivités signalent qu'il est difficile de prendre des actions en justice reposant sur ces plaintes, en particulier si le contrevenant a coupé le moteur de son véhicule ou qu'il a quitté les lieux. Il est plus probable que l'agent d'application des règlements municipaux émettra un avertissement. Certaines municipalités estiment que les avertissements sont un moyen dissuasif auprès des conducteurs de voiture de tourisme et de véhicules de parc, surtout lorsque l'entreprise pour laquelle travaille le conducteur reçoit une visite ou un avis concernant le problème.

•• Application éclair du règlement municipal

Une application éclair proactive, concentrée et à court terme du règlement visant à limiter la marche au ralenti attire l'attention des médias et souligne l'importance de cet enjeu pour la municipalité. Les applications éclair peuvent avoir lieu peu après l'entrée en vigueur du nouveau règlement municipal ou dans le cadre d'une campagne générale de lutte contre la marche au ralenti au début de la saison de smog en été.

À Ottawa, par exemple, les terrains d'écoles et d'autres lieux à problème ont été ciblés au cours de la campagne printanière de deux semaines de lutte contre la marche au ralenti, qui a débuté le 22 avril, le Jour de la Terre. « L'application éclair du règlement municipal à différentes saisons est efficace parce qu'elle vise les gens qui ne sont pas sensibilisés à ce problème ou qui refusent de modifier leurs habitudes », signale Birgit Isernhagen, urbaniste en environnement à la Ville d'Ottawa.

Outre les initiatives éclair, une application proactive continue du règlement municipal est un moyen de dissuasion à long terme qui renforce le message que la marche au ralenti n'est pas un risque à sous-estimer.



♣ VICTORIA

Situation du règlement : Adopté en janvier 2008

Durée limite de la marche au ralenti : Pas plus de 3 minutes par période de 60 minutes

Amende : 50 \$

Application : Selon les plaintes reçues

Campagne d'éducation/médiatique : Oui

♦ KIN

Situation du règlement : adopté en 1992; F ébauche en cours

Durée limite de la marche au ralenti : Règlement actuel s'applique uniquement au centre-ville; Règ application à la vil

Amende : Non pr du règlement

Application : App

Campagne d'éducation/médiatique : Ébauche du règle aux fins de comm

*Le premier règlement municipal sur la marche au ralenti est en

La Ville de Victoria aide à réduire les émissions

En Colombie-Britannique, l'Environment & Shoreline Advisory Board a recommandé au conseil d'adopter un règlement visant à limiter la marche au ralenti. Forrest Smith, un membre du comité, indique que le règlement est efficace relativement à la qualité de l'air au cours des visites de banlieue. La marche au ralenti des véhicules de parcs commerciaux, des autobus, des taxis et des véhicules de location est une situation particulièrement problématique.

Dans l'ensemble, le règlement a été bien accueilli. « Les gens ont été très enthousiastes », dit M. Smith. L'idée fait maintenant son chemin. La Ville a adopté le règlement – qui est appuyée par des autocollants de lutte contre la marche au ralenti – municipaux. En outre, M. Smith ajoute que le District régional de Victoria a adopté un règlement visant à limiter la marche au ralenti comme mesure de protection de l'environnement.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la marche au ralenti réussie ou d'autres aspects des règlements visant à limiter la marche au ralenti, consultez le site Web de la Ville de Victoria à l'adresse suivante :



Action – Quatre autres villes canadiennes misent sur des règlements municipaux visant à limiter la marche au ralenti



Dernièrement, les villes de Victoria, en Colombie-Britannique, et de Kingston, de Hamilton et d'Ottawa, en Ontario, ont joint 20 autres municipalités canadiennes en adoptant des règlements municipaux spécifiques visant à limiter la marche au ralenti. Voici un tableau les comparant!



OTTAWA

Règlement : Règlement actuel :
Règlement proposé :
Étude*

La marche au ralenti :
pas plus de 3 minutes et
uniquement aux véhicules dans
le règlement proposé : son
intégralité

Détaillée dans l'ébauche

Application du règlement

Éducation/médiatique :
Règlement affiché en ligne
et panneaux

Municipal de Kingston visant à limiter
la marche au ralenti en vigueur en 1997.



♠ HAMILTON

Situation du règlement : Adopté en 2007

Durée limite de la marche au ralenti :
Trois minutes consécutives ou plus par
période de 60 minutes

Amende : Amende maximale jusqu'à
5 000 \$*

Application : Agent de police ou agent
d'application du règlement municipal

Campagne d'éducation/médiatique :
Oui

*Jusqu'à présent aucune amende n'a été imposée en raison
de



♥ OTTAWA

Situation du règlement : Adopté en 2007

Durée limite de la marche au ralenti :
Trois minutes consécutives ou plus par période
de 60 minutes

Amende : 100 \$

Application : Agent d'application du règlement
municipal et préposé aux stationnements ou
selon les plaintes reçues

Campagne d'éducation/médiatique : Oui

La marche au ralenti est désormais une infraction dans la Capitale nationale

À Ottawa, la capitale du Canada, la campagne de lutte contre la marche au ralenti permet depuis 2003 de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de protéger l'environnement. En septembre 2007, la Ville a pris une mesure de plus en adoptant un règlement municipal visant à limiter la marche au ralenti. Afin de faire connaître le nouveau règlement, elle a lancé l'initiative en faisant appel aux médias, et elle a donné des avertissements – des contraventions factices ressemblant aux vraies contraventions qui contenaient de l'information concernant le règlement à la place de l'amende. Le règlement est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

« Jusqu'à présent, l'expérience a été concluante et a été bien reçue par la population. Dès que vous avez cerné l'enjeu, vous êtes investi de pouvoir parce qu'il s'agit d'une mesure si simple à prendre : couper le contact du véhicule », explique Birgit Isernhagen, urbaniste en environnement à la Ville d'Ottawa.

réduire

...ory Committee de la Ville de Victoria a entrepris sa
...ement municipal visant à limiter la marche au ralenti.
...ment a été adopté en raison des plaintes des résidents
...ateaux de croisière. Les jours de beau temps, la marche au
... des taxis et des camions qui se trouvent au port amène

...gens veulent prendre des mesures adéquates », signale
...opté une politique interne pour ses véhicules
...marche au ralenti apposés sur les véhicules
...onal de la capitale prépare un règlement
...rotection de la santé.

...ents sur l'application
...ents municipaux visant
...le rapport intitulé *Lutte
...marche au ralenti*.
marcheauralenti.gc.ca.



Le saviez-vous?

On peut obtenir le numéro actuel et les numéros antérieurs du bulletin *Action contre la marche au ralenti* à l'adresse marcheauralenti.gc.ca.

suite de la page 1

Casino Nova Scotia parie sur un Avenir Vert

Casino Nova Scotia possède plusieurs cartes dans son jeu pour contrer la marche au ralenti et l'utilisation d'enseignes n'en constitue qu'un exemple. Dans le hall de l'établissement, des brochures sur la lutte contre la marche au ralenti sont offertes aux clients et aux conducteurs d'autobus. Le casino fournit de la documentation servant à informer les conducteurs d'autobus de l'initiative. « Nous avons commencé à accueillir les groupes à l'intérieur, et la plupart des conducteurs s'habituent à l'idée de couper les moteurs », signale M^{me} Buckland.

Dans les pièces réservées aux employés, la société a distribué une brochure sur la lutte contre la marche au ralenti (fournie par Ressources naturelles Canada [RNC]) et un exemplaire du bulletin des employés qui est propre à l'initiative.

La société prévoit continuer à tirer parti de sa donne gagnante en partageant d'autres excellentes idées vertes et en sensibilisant son personnel à l'économie d'énergie. Jusqu'à présent, les commentaires des employés et des clients ont été favorables et laissent présager la réussite des prochaines initiatives écologiques à Casino Nova Scotia.

Faits en bref

Pour chaque période de 10 minutes de marche au ralenti, un véhicule moyen doté d'un moteur de trois litres gaspille plus d'un quart de litre de carburant (plus d'une tasse). Rappelons que chaque litre d'essence produit 2,3 kilogrammes de dioxyde de carbone.



Le saviez-vous?

La marche au ralenti ne vous mène nulle part et peut être coûteuse. En fait, le ralenti inutile ou prolongé gaspille une grande quantité de carburant et d'argent et produit inutilement des émissions de gaz à effet de serre. En réduisant leur temps de marche au ralenti de seulement trois minutes par jour pendant un an, les conducteurs de véhicules légers réduiront collectivement les émissions de dioxyde de carbone de 1,4 million de tonnes, et économiseront 630 millions de litres (L) de carburant et 630 millions de dollars (au coût présumé de 1 \$/L), ce qui équivaut au retrait de 320 000 voitures de la route!



Un grand succès pour la campagne de lutte contre la marche au ralenti de St. Catharines

La lutte contre la marche au ralenti est maintenant une réalité à St. Catharines, en Ontario. Depuis 2005, la Ville s'active sans relâche à diffuser ce message à ses résidents et visiteurs. À la suite du sondage mené par les services municipaux des transports et de l'environnement afin de relever les points chauds de marche au ralenti, 25 « zones de la ville où interdire la marche au ralenti » ont rapidement été désignées.

La traverse du canal Welland, où des douzaines de véhicules peuvent tourner au ralenti en attente du passage des bateaux est au nombre des points chauds de marche au ralenti. « Nous savions que des endroits comme le canal, où les conducteurs doivent attendre jusqu'à 20 minutes, nous fournissaient une excellente occasion de sensibiliser des centaines de conducteurs au message de lutte contre la marche au ralenti », explique Mark Green, gestionnaire des services environnementaux.

Comme c'était le cas dans d'autres municipalités, les écoles ont été identifiées comme un autre important point chaud, notamment au moment où les parents viennent déposer les enfants le matin et viennent les chercher en fin d'après-midi. Avec la coopération de deux conseils scolaires de la ville, des enseignes interdisant la marche au ralenti ont été installées sur l'emplacement de 54 écoles. Par ailleurs, des brochures portant sur les répercussions de la marche au ralenti sur l'environnement et la santé ont été distribuées aux parents de 20 000 élèves. « Le fait d'axer le message sur la santé des enfants amène les parents à penser aux répercussions de la marche au ralenti à un niveau personnel », signale M. Green.

En prévision de la campagne de lutte contre la marche au ralenti, la Ville a commencé en 2002 à effectuer une surveillance des pratiques de marche au ralenti aux abords des écoles. La surveillance exercée après le déroulement de la campagne a pris fin en 2007.

M. Green explique que la Ville a comparé la fréquence et la durée de la marche au ralenti afin de déterminer si on pouvait déceler un changement d'habitude chez les conducteurs. « Les résultats montrent que la fréquence de la marche au ralenti a été réduite de moitié et que le temps moyen de cette pratique a été réduit d'approximativement trois minutes. »

Avec la mise en vigueur cette année d'un nouveau règlement municipal limitant la marche au ralenti, les résidents de St. Catharines peuvent parier que cette pratique continuera à diminuer dans la ville.

BIEN JOUER SES CARTES!

Les résultats de la campagne de lutte contre la marche au ralenti de St. Catharines sont sortis. Le verdict? Une formule gagnante!

La marche au ralenti avant la campagne de sensibilisation (2002-2005)

- 3 803 voitures étaient surveillées
- 45 p. 100 des véhicules marchaient au ralenti pendant 5 minutes et 15 secondes, en moyenne

La marche au ralenti après la campagne de sensibilisation (2007)

- 3 340 voitures étaient surveillées
- 23 p. 100 des véhicules marchaient au ralenti pendant 1 minute et 54 secondes, en moyenne

une formule gagnante!





JOUER AVEC LA QUALITÉ DE L'AIR?

Pas aux écoles du Nouveau-Brunswick!

Visitez n'importe quelle école publique du Nouveau-Brunswick et il est fort probable que vous ne verrez aucun autobus scolaire tourner au ralenti. Les élèves, les enseignants, les parents et les conducteurs d'autobus respirent mieux grâce à près de dix années de travail de l'Association pulmonaire de la province avec le soutien des ministères provinciaux de l'Éducation et de la Santé ainsi que d'Environnement Canada et de RNCAN. En 2005, le ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick a adopté la première politique au Canada en matière de marche au ralenti des autobus scolaires.

Lancée dans le cadre du Programme des écoles saines, la politique relative à la marche au ralenti découle du souhait d'avoir un environnement plus sain aux écoles. « La marche au ralenti des autobus scolaires a constitué dès le début le principal objectif du programme », indique Alison Howells, ancienne directrice des initiatives environnementales de l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick.

Les autobus scolaires fonctionnent habituellement au diesel et produisent beaucoup d'émissions des principaux contaminants atmosphériques (lesquels sont directement responsables de la piètre qualité de l'air). Les préoccupations pour la santé provenaient principalement du personnel travaillant dans les écoles, qui constatait que

les émanations des autobus scolaires pénétraient dans les salles de classe ou étaient présentes dans la cours d'école.

Mme Howells indique que des conversations ouvertes sur les mythes et les faits concernant la marche au ralenti ont constitué un élément déterminant à la réussite de l'initiative. « Les préoccupations au sujet du givrage des fenêtres, des lumières de sécurité qui ne sont pas allumées et du manque de chaleur pour les enfants ont été soulevées, explique-t-elle. Toutefois, une fois que nous avons examiné ces préoccupations et dissipé les mythes concernant la marche au ralenti, nous avons été en mesure de progresser. »

Par ailleurs, il était essentiel de communiquer directement avec les conducteurs d'autobus pour obtenir leur soutien. Du matériel comme des autocollants pour les fenêtres des autobus et des enseignes interdisant la marche au ralenti ont servi à appuyer l'initiative.

Jusqu'à présent, la politique relative à la marche au ralenti a reçu le soutien des enseignants et des parents. Peu de cas de marche au ralenti ont été signalés, et les écoles ont vu à corriger les contrevenants. La politique a également permis de réduire la pollution par le bruit et de protéger les poumons des enseignants d'une autre façon. « Les enseignants n'ont plus à crier afin de se faire entendre

lorsque les enfants montent dans l'autobus et en descendent », signale Mme Howells.

Ce qui avait commencé par un projet pilote dans un arrondissement scolaire a vite été appliqué à d'autres arrondissements scolaires et est devenu en bout de ligne une initiative à l'échelle de la province, touchant environ 1 200 autobus scolaires.

Désireuse de partager ses expériences avec d'autres arrondissements scolaires et des pouvoirs publics du pays, l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick a préparé un manuel sur la façon de mettre en œuvre une politique contre la marche au ralenti.

Votre école souhaite-t-elle mieux respirer? Découvrez comment rendre plus sain l'environnement scolaire de vos enfants au moyen du document *A Guide to Implementation and Maintenance of a School Bus No-Idling Policy*, que l'on peut obtenir à l'adresse marcheauralenti.gc.ca. Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec l'Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick au 506-455-8961.

Il n'est pas facile d'être vert

Seulement 16 des 27 plus grandes villes du Canada ont obtenu la note de passage dans le premier rapport annuel *GreenApple Canada 2007 SMART Transportation Ranking Report*. Dans ce document, les 27 plus grandes régions métropolitaines du Canada sont classées en fonction des facteurs suivants :

- la politique relative au transport (infrastructure du transport en commun et nombre d'usagers);
- les mesures environnementales, notamment les niveaux d'ozone et d'émissions de dioxyde de carbone;
- les politiques publiques, notamment les règlements limitant la marche au ralenti et les programmes de réduction des déplacements;
- l'adaptation de la technologie, comme le nombre de véhicules hybrides ou fonctionnant au moyen d'un carburant de remplacement (dans les parcs de transport en commun et les parcs de véhicules municipaux).

Le classement reposait sur 17 indicateurs créés par un groupe d'experts de l'établissement *Sauder School of Business* de l'Université de la Colombie-Britannique. Le groupe a identifié des objectifs idéaux pour chacun des indicateurs, y compris « l'application d'un règlement municipal limitant la marche au ralenti à l'ensemble de la population d'ici 10 ans ». La Ville de Hamilton a été celle qui s'est rapprochée le plus de cet objectif idéal, avec 97 p. 100 de la population métropolitaine visée par le règlement limitant la marche au ralenti.

En ce qui a trait au pointage, une pondération de 1, 2 ou 3 (3 étant la plus élevée) était accordée aux indicateurs. Une pondération de 1 était accordée aux règlements municipaux limitant la marche au ralenti, alors qu'une pondération de 3 était donnée pour les émissions de dioxyde de carbone par habitant.

Les villes qui n'ont pas en place de règlement municipal limitant la marche au ralenti peuvent accroître leur pointage (sur un total de 100) d'approximativement trois points en mettant en vigueur et en appliquant un tel règlement.

Indicateurs de la politique sur les transports intelligents de GreenApple

Données des indicateurs	
Qualité de l'air	
Émissions de CO ₂ attribuables à la vente d'essence au détail, par habitant, en tonnes (2005)	
Médiane de la concentration maximale quotidienne de CO ₂ observée, en particules par million (2005)	
Médiane de la concentration maximale quotidienne de CO ₂ observée, en particules par milliard (2005)	
Véhicules immatriculés, par habitant (2005)	
Politiques gouvernementales	
Pourcentage de la population vivant dans une municipalité qui a adopté un règlement sur la marche au ralenti (2007)	
Pourcentage de mises en chantier de maisons en rangée et d'immeubles	
Programmes pour réduire les déplacements, employés de la RMR des grandes villes : laissez-passer d'autobus à prix réduit (juin 2007)	
Incitatifs et crédits provinciaux pour l'achat d'un véhicule hybride 2007 au lieu d'un modèle à l'essence (août 2007)	
Politiques sur les transports	
Pourcentage de maisons en rangée et d'immeubles d'habitation (2001)	
Revenus annuels fixes du transport en commun, kilomètres parcourus par habitant, (en milliers) (2005)	
Pourcentage de travailleurs qui se rend au travail à pied, à bicyclette ou en utilisant le transport en commun (2001)	
Transport en commun gratuit au centre-ville? (juin 2007)	
Coût mensuel du laissez-passer d'autobus pour adulte, pondéré selon la population (2007) * 12 / revenu moyen des ménages (2005)	
Pourcentage de travailleurs qui détient un laissez-passer d'autobus émis par l'employeur (décembre 2006)	
Adoption de la technologie	
Pourcentage de véhicules à carburant de remplacement (VCR) dans le parc de véhicules collectif (mars 2007)	
Nombre de taxis hybrides ou VCR / nombre total de taxis (2007)	
Pourcentage de VCR dans le parc automobile municipal (12/31/2006)	

Version française non fournie par l'organisme.
Traduction suggérée par Ressources naturelles Canada.

Les quatre villes ayant obtenu le plus haut pointage sont Victoria et Vancouver de la Colombie-Britannique, Ottawa et Gatineau de l'Ontario et du Québec, et Winnipeg du Manitoba. Toutefois, ces chefs de file n'ont même pas obtenu une note supérieure à B, ce qui indique qu'il y a encore beaucoup à faire.

Classement des régions métropolitaines recensées en fonction du transport intelligent de GreenApple

Rang	Région métropolitaine recensée	Résultat normalisé
1	Victoria (C.-B.)	78
2	Vancouver (C.-B.)	74
3	Ottawa-Gatineau (Ont. - Qc)	71
4	Winnipeg (Man.)	69
5	Montreal (Qc)	68
6	Toronto GTA (Ont.)	68
7	Sherbrooke (Qc)	60
8	Hamilton (Ont.)	60
9	Québec (Qc)	59
10	Kingston (Ont.)	58
11	Halifax (N. É.)	56
12	London (Ont.)	56
13	Saguenay (Qc)	54
14	Abbotsford (C.-B.)	53
15	Kelowna (C.-B.)	53
16	Kitchener (Ont.)	50
17	Calgary (Alb.)	50
18	Windsor (Ont.)	48
19	Edmonton (Alb.)	47
20	Saskatoon (Sask.)	46
21	Regina (Sask.)	46
22	Oshawa (Ont.)	46
23	St. Catharines-Niagara (Ont.)	44
24	Barrie (Ont.)	42
25	Moncton (N.-B.)	42
26	Grand Sudbury (Ont.)	41
27	St. John's (T.-N.-L.)	40

B
Encore beaucoup de chemin à faire

Pour obtenir de plus amples renseignements ou pour télécharger une copie du rapport, visitez le site appletonfoundation.org/greenapple.htm

(disponible en anglais seulement).



Centre de renseignements unique contre la marche au ralenti de la Colombie-Britannique



« En Colombie-Britannique, la lutte contre la marche au ralenti prend enfin son envol », indique Elizabeth Henry, coordonnatrice du programme *Idle-Free BC*, une initiative menée par le *Fraser Basin Council*. Depuis 2005, *Idle-Free BC* constitue pour la province une ressource clé en matière de lutte contre la marche au ralenti. M^{me} Henry avance que l'attention continue que le public accorde aux changements climatiques a coïncidé avec un intérêt accru pour la lutte contre la marche au ralenti.

Plutôt que de mettre directement en œuvre des programmes, *Idle-Free BC* offre des ressources, des ateliers et des conseils aux municipalités, aux écoles, aux entreprises, aux parcs de véhicules et à d'autres organismes en vue de les aider à instaurer leurs propres programmes de réduction de marche au ralenti. Le site Web du programme procure une foule de renseignements, notamment des études de cas, des exemples de règlements municipaux et de politiques, et du matériel promotionnel pouvant être adapté.

Selon M^{me} Henry, *Idle-free BC* a permis de sensibiliser un grand nombre de personnes grâce à sa trousse

de ressources. « Un carrefour central comme *Idle-Free BC* constitue un modèle efficace qui nous a permis de sensibiliser des milliers de personnes et d'organismes au moyen de notre trousse d'information et d'autres ressources. » Selon elle, ce type de modèle pourrait être aussi efficace pour d'autres campagnes environnementales.

Avec la popularité croissante des programmes de lutte contre la marche au ralenti, *Idle-Free BC* constitue une excellente ressource dont peuvent tirer parti les municipalités et d'autres organismes. « La mise en œuvre d'une campagne de lutte contre la marche au ralenti est la première mesure à prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et elle ne nécessite pas d'importants changements à l'infrastructure, signale M^{me} Henry. Même avec des ressources et des ateliers fort populaires, il doit y avoir un renforcement constant pour favoriser un changement de comportement. Les enseignes et les brochures ne sont pas suffisantes. »

Pour obtenir de plus amples renseignements sur *Idle-Free BC*, visitez le site

www.idlefreebc.ca

Qui allez-vous appeler à Hamilton?

S.O.S. Senteurs!

Depuis 2006, la Ville de Hamilton, en Ontario, renseigne ses employés et ses citoyens sur l'importance de réduire la marche au ralenti. La campagne « *Idling Stinks* » a été lancée dans toute la Ville par *Green Venture*. Il s'agissait d'une amorce importante au règlement municipal visant à limiter la marche au ralenti de la Ville, qui est entré en vigueur en mai 2007.

La Ville a décidé de s'attaquer au problème de la marche au ralenti en se concentrant sur le comportement des citoyens. « Les gens considèrent encore que l'industrie est la principale source de polluants atmosphériques », indique Brian Montgomery, coordonnateur de la qualité de l'air de la Ville de Hamilton. « Toutefois, selon nos études, ce sont en fait les transports, notamment les émissions polluantes, qui sont au cœur du problème. » Les études réalisées par la Ville ont également démontré que les émissions polluantes étaient plus abondantes aux abords des écoles, et qu'elles provenaient fréquemment des autobus scolaires alimentés au diesel et tournant au ralenti dans les stationnements. Les spécialistes de *Green Venture* ont donc commencé par lancer une campagne visant les écoles.

Vêtu d'une veste de couleur vive, Thom Oommen, de *Green Venture*, s'est rendu dans les cours d'école avec en main du matériel de sensibilisation. Accompagné d'une équipe de bénévoles, M. Oommen est allé rencontrer les parents qui attendaient leurs enfants à l'école. Les membres de son équipe ont également profité de l'occasion pour s'entretenir directement avec les conducteurs en leur remettant des contraventions factices qui expliquaient le règlement visant à limiter la marche au ralenti. Des centaines de personnes ont accepté de s'engager à ne pas laisser tourner leur véhicule au ralenti et de placer un autocollant de lutte contre la marche au ralenti sur le pare-brise afin de montrer leur soutien.

M. Oommen signale qu'en plus de rencontrer les conducteurs, *Green Venture* a également donné des exposés à plusieurs écoles. « Si vous sensibilisez les élèves, ils retourneront à la maison et en parleront à leurs parents »,

explique M. Oommen. C'est une excellente façon de diffuser le message!

Souhaitant étendre l'application de mesures de sensibilisation ailleurs qu'aux environnements scolaires, la Ville de Hamilton et *Green Venture* ont fait participer les parcs de véhicules. M. Montgomery a constaté qu'il est essentiel de communiquer directement avec l'industrie du camionnage pour faire connaître la campagne et le règlement municipal. Deux ateliers Gestion du carburant 101, administrés par *Green Venture* et offerts par des employés de RNCAN, ont été très populaires et ont obtenu une rétroaction positive. Les gestionnaires de parcs de véhicules et les conducteurs, qui comprennent que la réduction du temps de marche au ralenti permet d'économiser de l'argent, appuient davantage le règlement.

La campagne de cette année visera également d'autres groupes communautaires, les zones d'amélioration des affaires et les universités. « La clé est de trouver des champions au sein de chaque organisme et groupe, explique

M. Montgomery. Sans un leadership interne, il est difficile de promouvoir le changement de l'extérieur de l'organisme. »

Même en faisant appel à des campagnes de sensibilisation et à de nouveaux règlements municipaux, les villes comme Hamilton continueront d'être mises au défi par d'autres facteurs favorisant la marche au ralenti, comme l'expansion tentaculaire et l'utilisation marquée des véhicules dans des quartiers. L'examen de ces questions pourrait faire partie d'une solution à long terme, mais pour l'instant M. Oommen et son équipe de bénévoles continueront à faire de leur mieux pour lutter contre la marche au ralenti à Hamilton. « La plupart des gens savent qu'il faut couper le contact, dit-il. Nous sommes simplement ici pour leur rappeler. »

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la campagne de lutte contre la marche au ralenti de Hamilton, communiquez avec Paul Barrett, de *Green Venture*, à l'adresse air@greenventure.ca. Pour obtenir des renseignements sur le règlement municipal, communiquez avec Brian Montgomery à l'adresse bmontgom@hamilton.ca.

Lorsqu'on demande à M. Oommen quelles leçons il transmettrait à d'autres municipalités envisageant des programmes similaires, il formule les conseils suivants :

- ★ **Ayez confiance. Il ne faut pas avoir peur de parler aux conducteurs. Les rencontrer en personne est la meilleure façon d'obtenir leur engagement.**
- ★ **Parlez directement aux conducteurs. Ce type d'échange les incite à participer d'une autre façon et leur donne la possibilité de poser des questions.**
- ★ **Soyez créatif. Pensez à de nouvelles façons d'attirer l'attention des médias.**
- ★ **Examinez ce qui a bien fonctionné dans les autres collectivités et n'hésitez pas à reprendre une initiative qui a donné de bons résultats.**
- ★ **Utilisez les moyens qu'offre Ressources naturelles Canada. Vous trouverez dans son site Web tout ce dont vous avez besoin pour mener à bien une campagne.**
- ★ **Parlez aux personnes qui ont déjà organisé des campagnes. Trouvez ce qui a bien fonctionné et ce qui a moins bien fonctionné.**
- ★ **Même si vous n'avez pas le soutien de votre Ville, engagez-vous tout de même et préparez des stands ou adoptez des mesures selon le budget dont vous disposez.**
- ★ **Incluez des parcs de véhicules et faites connaître les économies de coûts pouvant être réalisées en évitant la marche au ralenti.**
- ★ **Faites en sorte que votre Ville donne l'exemple.**

