



# Action contre la marche au ralenti

Vitrine sur les initiatives communautaires

## Sur la voie d'un environnement plus sain grâce à des collectivités plus vertes

Bien que la réduction de la marche au ralenti des moteurs puisse sembler une action minime, de nombreuses collectivités, au Canada et aux États-Unis, considèrent cette mesure comme une étape importante et réussie vers un environnement plus sain. Ce numéro du bulletin Action contre la marche au ralenti est axé sur les résultats d'un sondage mené dans tout le pays pour examiner les mesures et les initiatives contre la marche au ralenti, que des municipalités, des groupes communautaires et des entreprises mettent en branle pour rendre leur collectivité plus verte.

Nous écoutons vos commentaires et vos suggestions. Ainsi sont nées la nouvelle conception du bulletin et l'approche directe que nous prenons pour faire état de nos histoires. Si vous préférez recevoir les prochains bulletins par voie électronique plutôt que par la poste, veuillez communiquer avec nous à l'adresse suivante [IFZNewsletter@NRCan-RNCan.gc.ca](mailto:IFZNewsletter@NRCan-RNCan.gc.ca).

## Le sondage révèle que...

### Augmentation des initiatives contre la marche au ralenti

Un récent sondage envoyé à plus de 3 000 municipalités et groupes communautaires partout au Canada révèle que les mesures pour réduire la marche au ralenti augmentent. Avec un impressionnant taux de réponse de 31 p. 100, le sondage donne un aperçu des mesures que prennent les collectivités canadiennes pour réduire la marche au ralenti. Le sondage donne suite à une enquête semblable, réalisée en 2005, où plus du quart des répondants affirmaient considérer la marche au ralenti comme un enjeu important. Quatre ans plus tard, le sondage montre que la nécessité de tenir compte de la marche au ralenti est à peu près la même, mais que plus de municipalités ont entrepris des initiatives pour contrer la marche au ralenti.

### Plus de campagnes contre la marche au ralenti

Plus de 270 collectivités (par rapport à plus de 100 en 2005) ont lancé des campagnes pour sensibiliser le public au problème de la marche au ralenti, tandis que plus de 100 autres organisations prévoient entreprendre des campagnes de ce genre au cours des deux prochaines années. Les collectivités ontariennes s'investissent dans le plus grand nombre de campagnes, tandis que les collectivités québécoises se préparent à lancer le plus grand nombre (plus de 50) de ces campagnes au cours des deux prochaines années. Les trois quarts des campagnes de lutte contre la marche au ralenti sont soit continues, soit saisonnières ou périodiques et mettent en cause des partenariats avec d'autres organisations.

suite à la page 2



suite de la page 1

Lorsqu'on leur a demandé pourquoi ils n'avaient pas entrepris de campagnes de lutte contre la marche au ralenti, les municipalités et les groupes communautaires concernés ont mentionné deux obstacles principaux : la lutte contre la marche au ralenti ne constitue pas une priorité dans leur milieu en ce moment et il y a un manque de personnel pour y voir.

### **Expansion des zones contre la marche au ralenti**

Les zones communautaires désignées contre la marche au ralenti, c'est à dire, les endroits où la marche au ralenti est particulièrement découragée, deviennent plus répandues. Treize pour cent des municipalités et 39 p. 100 des groupes communautaires ont déclaré avoir désigné des zones contre la marche au ralenti en 2009, une augmentation de 7 p. 100 par rapport à 2005. La plupart de ces zones ont été établies près d'installations municipales et scolaires, mais aussi près d'autres lieux populaires, comme les hôpitaux, les garderies et les centres récréatifs.

### **Des milieux de travail sans marche au ralenti**

Des collectivités adoptent aussi des initiatives en milieu de travail, telles que l'éducation des employés et des professionnels de parcs de véhicules ainsi que l'établissement de zones contre la marche au ralenti, et s'engagent dans des initiatives du secteur privé ou de copromotion pour contribuer à réduire la marche au ralenti. Environ un tiers des municipalités sondées ont indiqué qu'elles ont une politique interne sur le contrôle de la marche au ralenti dans les parcs de véhicules ou qu'elles prévoient en appliquer une au cours des deux prochaines années. Cela représente une augmentation de 11 p. 100 depuis le sondage de 2005.

### **Autres règlements contre la marche au ralenti**

Entre-temps, bien que la majorité des municipalités sondées en 2009 (80 p. 100) n'aient aucun projet de règlement contre la marche au ralenti, par rapport à 2005, une proportion importante (14 p. 100) en a établi un ou prévoit en établir un. L'adoption de ces règlements est motivée par des préoccupations variées : qualité de l'air (64 p. 100), changements climatiques (60 p. 100), santé (54 p. 100) et économie de carburant (52 p. 100). Actuellement, 11 p. 100 des municipalités qui ont répondu au sondage ont un règlement contre la marche au ralenti, et ces municipalités ont généralement une population de 50 000 habitants ou plus. Lorsqu'on leur a demandé pourquoi ils n'avaient pas constitué de règlements contre la marche au ralenti, les responsables municipaux concernés ont mentionné trois raisons principales : la lutte contre la marche au ralenti n'est pas une priorité dans leur milieu (65 p. 100), le manque de personnel pour y voir (50 p. 100) ou ils éprouveraient de la difficulté à faire respecter ce règlement en ce moment (48 p. 100).

### **Le juste prix**

Mais quel en est le facteur décisif? Si vous croyez que les campagnes et les règlements contre la marche au ralenti dépasseront votre budget, détrompez-vous! Plus de la moitié des campagnes contre la marche au ralenti ont coûté moins de 5 000 dollars aux collectivités. De plus, 60 p. 100 des collectivités disent avoir dépensé 5 000 dollars ou moins au cours de la dernière année financière pour mettre en œuvre les règlements actuels.

Pour plus de résultats du rapport du sondage, consultez l'adresse suivante : [oee.rncan.gc.ca/ralenti/ralenti.cfm?attr=28](http://oee.rncan.gc.ca/ralenti/ralenti.cfm?attr=28).

**Fait intéressant sur la marche au ralenti : Au cours des cinq dernières années, les campagnes municipales contre la marche au ralenti ont potentiellement touché 46 p. 100 de la population du Canada. Cela représente plus de 15 millions de personnes!**



## Regina se défait de la mauvaise habitude de la marche au ralenti

Comment inciter les conducteurs à changer l'habitude de la marche au ralenti? La ville de Regina, en Saskatchewan, sait comment! Grâce à son programme multidimensionnel de sensibilisation contre la marche au ralenti, Regina a démontré qu'il y a plus d'une façon de combattre cette mauvaise habitude.

Comme il existe bien des façons de communiquer le message sur la marche au ralenti, décider par où commencer peut représenter un défi. Sheri Florizone, coordonnatrice de la réduction des émissions de Regina, dit qu'il est important de lancer la campagne au cœur même de la municipalité. « Pour qu'un programme contre la marche au ralenti soit convaincant, vous devez prêcher par l'exemple », dit-elle. Donc, la première étape pour Regina était d'installer des panneaux de zone d'interdiction de marche au ralenti à l'hôtel de ville. La Ville a aussi offert des panneaux aux locataires du Wascana Centre et du centre des arts et de la culture de Regina, qui ont été plus qu'heureux de défrayer eux-mêmes les frais d'installation. On peut maintenant voir ces panneaux à 36 endroits à Regina, soit près des installations municipales, des centres récréatifs et des écoles.

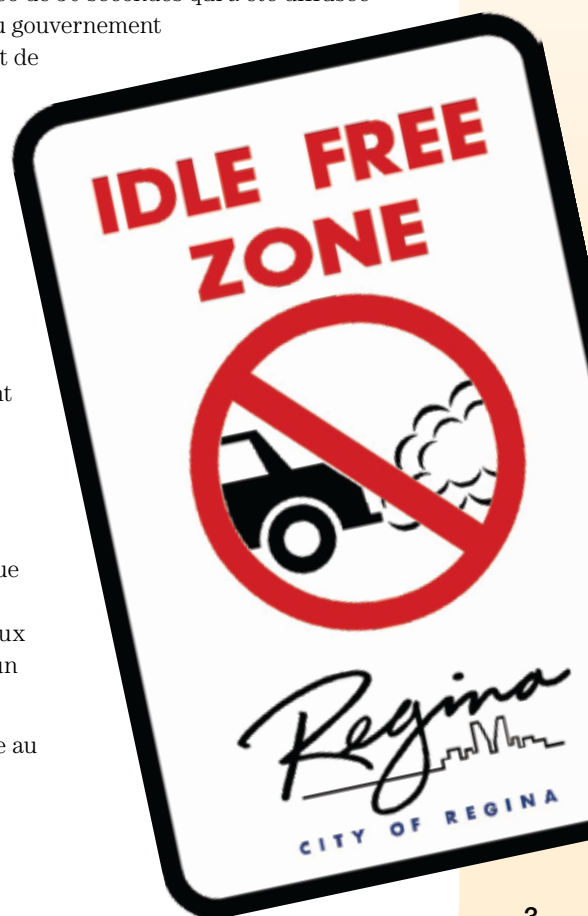
Les responsables de Regina désiraient aussi engager les enfants dans leur campagne contre la marche au ralenti. De 2006 à 2008, madame Florizone ainsi que le personnel de Climate Change Saskatchewan ont établi un contact avec plus de 1 400 étudiants dans le cadre de présentations, d'un enregistrement sur vidéo et d'une version PowerPoint d'un jeu-questionnaire du style « Jeopardy ».

Le club d'écologie de la St. Pius X Elementary School s'est montré particulièrement enthousiaste à propos du message contre la marche au ralenti; ses membres ont déjà produit leur propre vidéo au sujet des « coûts de la marche au ralenti ». Sous la direction de l'enseignante des 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> années, Elizabeth Stevenson, les élèves ont produit une vidéo de 30 secondes qui a été diffusée pendant 12 mois sur CTV Regina. Madame Florizone a négocié le financement auprès du gouvernement provincial pour la diffusion de la publicité. « Les enfants étaient ravis de partager le fruit de leurs efforts avec la collectivité grâce à la station de télévision locale. »

Sheri Florizone fait remarquer que, bien qu'il soit important d'enseigner aux enfants les effets néfastes de la marche au ralenti, le message doit atteindre la source principale de la marche au ralenti sur la propriété de l'école, soit les autobus scolaires. Par l'intermédiaire du programme de formation Conducteur averti, financé par la Ville et le ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, l'équipe de madame Florizone a offert des séances de formation aux conducteurs d'autobus scolaires, afin de promouvoir l'économie de carburant et les bienfaits pour la santé d'arrêter le moteur lorsque l'autobus est stationné. La formation Conducteur averti a également été offerte partout en province par le Conseil de recherche de la Saskatchewan, avec le financement de Ressources naturelles Canada.

Afin de sensibiliser davantage la population à l'initiative contre la marche au ralenti à Regina, on a distribué aux résidents et aux conducteurs de véhicules de la Ville des grattoirs promouvant la lutte contre la marche au ralenti et des porte clés avec le slogan « Kick the Habit » (Changez cette habitude). Selon Sheri Florizone, les résidents ainsi que les conducteurs municipaux ont réagi de façon positive à la distribution des grattoirs et des porte-clés. « Nous voulions fournir aux conducteurs un rappel visuel qui a rapport aux véhicules, tout en étant amusant et pratique », explique-t-elle. « Et qui n'a pas besoin d'un grattoir en plein hiver à Regina? »

Pour voir la vidéo du club d'écologie de la St. Pius X Elementary School contre la marche au ralenti, consultez l'adresse suivante : [www.youtube.com/watch?v=BE0u0z07bpk](http://www.youtube.com/watch?v=BE0u0z07bpk). (en anglais seulement). ■





## ■ Carl Duivenvoorden – messenger des changements climatiques

Lorsque Al Gore, ancien vice-président des États-Unis, a annoncé qu'il formerait 1 000 « messagers sur les changements climatiques » pour qu'ils présentent en direct le documentaire *Une vérité qui dérange* (*An Inconvenient Truth*), Carl Duivenvoorden savait que c'était pour lui. En avril 2007, monsieur Duivenvoorden, qui avait toujours habité au Nouveau Brunswick, a été l'un des 21 Canadiens choisis pour la formation intensive menée par Al Gore afin de diffuser dans le monde son documentaire sur les changements climatiques, lauréat d'un Oscar.

Carl Duivenvoorden a trouvé sa rencontre avec Al Gore passionnante, mais la formation lui a surtout offert la chance de faire sa part dans un enjeu qui le préoccupe depuis longtemps.

« Lorsque j'étais enfant au Nouveau Brunswick, mon école était située entre les grandes cheminées de deux installations industrielles », dit-il. « Certains jours, l'air était tellement pollué que nous ne pouvions sortir pour la récréation. Je me demandais toujours où toute cette fumée pouvait bien aller, car il me semblait impossible qu'elle puisse simplement disparaître sans avoir de conséquences. »

Des années plus tard, M. Duivenvoorden a pu vérifier la justesse de son instinct d'enfant; les conséquences des changements climatiques devenaient évidentes. Avec la menace devenant de plus en plus inquiétante

chaque année, il s'est convaincu qu'une action face aux changements climatiques était impérative. Alors, quand il a entendu parler du livre d'Al Gore, sa première réaction a été de se dire « Enfin! Une personnalité connue écrit un livre sur les changements climatiques. Voilà quelqu'un que les gens vont écouter. » Il a ensuite entendu dire que l'on cherchait des messagers sur les changements climatiques. Il a présenté sa demande sans hésiter, se disant que les gens allaient peut-être l'écouter lui aussi.

En congé autorisé d'un travail à temps plein, M. Duivenvoorden a passé la majeure partie de 2007 et de 2008 à présenter le documentaire *Une vérité qui dérange* à plus de 21 000 personnes du Canada atlantique et des États-Unis. « Pendant la formation, les messagers devaient s'engager à effectuer au moins 10 présentations par année », explique Carl Duivenvoorden. « Cependant, sachant que cela était important pour l'avenir de mes enfants, j'ai fixé mon but à 100 présentations, en accordant une priorité particulière aux étudiants et aux professeurs. En fin de compte, il n'aura fallu que neuf mois pour atteindre ce but. »

Mais même après 100 présentations, il sentait qu'il n'en avait pas fait assez.

Depuis, M. Duivenvoorden a démissionné de son emploi à temps plein et est devenu conférencier, écrivain et consultant, aidant ainsi les entreprises, les collectivités

# an inconvenient truth

A GLOBAL

WARNING

et les personnes à mieux comprendre la menace des changements climatiques et à trouver des solutions. En juillet 2009, Carl Duivenvoorden a franchi la barre des 200 présentations. Alors qu'il prévoit continuer à présenter le documentaire *Une vérité qui dérange*, il a aussi élaboré une série de séminaires et de séances de sensibilisation sur des questions précises associées aux changements climatiques. Carl Duivenvoorden traite l'une de ces questions dans son séminaire « Marche au ralenti 101. »

Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il avait choisi de se concentrer sur la marche au ralenti, M. Duivenvoorden nous a expliqué que dans les solutions aux changements climatiques, il y a la démarche facile et la démarche difficile. La marche au ralenti, d'après M. Duivenvoorden, compte parmi les options les plus simples qui soient. « La marche au ralenti est une habitude. Vraiment, il n'y a rien de plus facile à changer que cette habitude », croit-il.

Le séminaire « Marche au ralenti 101 » cible principalement les entreprises possédant plusieurs véhicules. Carl Duivenvoorden dit qu'il a constaté des changements immédiats découlant de son séminaire, ce qui l'a incité à continuer à communiquer son message sur la marche au ralenti. Il se souvient qu'après son premier séminaire dans une importante entreprise de construction de Halifax, il a appris que cette dernière

avait mis en œuvre une politique contre la marche au ralenti sous toutes ses formes, apposant des autocollants rappelant cette politique sur les commutateurs d'allumage des véhicules et offrant aux employés des porte-clés arborant le même message.

Carl Duivenvoorden a été emballé que l'entreprise agisse si rapidement pour modifier ses activités. « L'évocation du coût de la marche au ralenti touche vraiment les entreprises », dit-il. « Lorsqu'elles voient que limiter la marche au ralenti est un geste logique à tout point de vue, tant sur le plan financier que sur celui de la santé des employés ou de la préservation de la planète, elles comprennent que de légères modifications peuvent générer d'énormes avantages. »

Pour assister à une présentation d'*Une vérité qui dérange* ou à un séminaire « Marche au ralenti 101 » ou pour en apprendre plus sur monsieur Duivenvoorden, consultez son site Web au

**[www.changeyourcorner.com](http://www.changeyourcorner.com)**. (en anglais seulement) ou écrivez-lui à l'adresse électronique **[info@changeyourcorner.com](mailto:info@changeyourcorner.com)**. ■





## ■ Contre la marche au ralenti dans le Midwest des États-Unis

Les plus récentes mesures contre la marche au ralenti, inspirées des efforts du Canada dans ce domaine, sont en cours à St. Louis, au Missouri. On y a déterminé que les polluants atmosphériques constituaient le principal souci de santé associé à l'environnement dans deux secteurs sensibles aux questions de justice environnementale situés au nord et au sud de St. Louis. Le Grace Hill Clean Air Project (GHCAP) a permis d'améliorer la qualité de l'air de ces secteurs depuis 2005. Il est financé par le programme Community Action for a Renewed Environment (CARE) de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.

La subvention de l'EPA fournit au GHCAP des ressources lui permettant de réduire les polluants atmosphériques préoccupants, en particulier les gaz d'échappement des moteurs diesels.

L'une des principales initiatives du GHCAP pour améliorer la qualité de l'air consiste à limiter la marche au ralenti dans les milieux scolaires. Selon Douglas Eller, chef du projet CARE, les résidents ont indiqué que les autobus scolaires en marche au ralenti constituaient un problème important dans leur quartier. « Considérant que le taux d'asthme chez les enfants est le plus important au pays et la principale raison de l'absentéisme dans les écoles publiques de St. Louis, il est facile de comprendre que la collectivité se soit sentie préoccupée par ce problème », confie monsieur Eller.

« En plus de l'asthme, beaucoup d'enfants souffrent d'eczéma et d'éruptions cutanées qui sont associés à la pollution de l'air. La pollution de l'air produite par les autobus diesels en marche au ralenti et d'autres facteurs ont différentes répercussions sur la santé et sur la situation économique de nos enfants et de leur famille », ajoute monsieur Eller.

Comme si ces raisons n'étaient pas suffisantes pour réduire la marche au ralenti dans St. Louis, monsieur Eller déclare que les collectivités disposent d'autres arguments convaincants. « Les études démontrent l'existence d'un lien entre l'exposition aux émissions de carburant diesel et la faculté d'apprentissage », explique-t-il. « Dans notre collectivité, les enfants n'obtiennent pas des résultats très élevés dans les épreuves uniques, ce qui nous préoccupe beaucoup. » Il ajoute aussi que les autobus scolaires en marche au ralenti près des écoles « créent un brouillard de gaz toxique » au milieu duquel les enfants se rassemblent avant de monter dans les véhicules ou après en être descendus.

Avec un peu de financement et beaucoup de bonne volonté, monsieur Eller et son équipe de partisans contre la marche au ralenti ont dirigé leurs inquiétudes en actions, en modifiant le fonctionnement du transport par autobus du St. Louis Public Schools District (district des écoles publiques de St. Louis).

En se servant des données collectées par des contrôleurs communautaires sur 176 autobus, le GHCAP a été en mesure d'influencer les responsables du district de façon à ce qu'ils acceptent d'établir des « zones contre la marche au ralenti » autour de l'ensemble des 88 écoles. La campagne consiste à placer des bandes vert vif le long des bordures, ainsi qu'une signalisation colorée aux endroits où les autobus et les parents déposent et reprennent les enfants. Ces signaux enseignent aux étudiants, aux parents et aux conducteurs d'autobus les avantages de contre la marche au ralenti.

Lauren Mitchell, une activiste communautaire et résidente de St. Louis, a travaillé en collaboration avec les contrôleurs communautaires pour mettre en œuvre l'initiative dans les écoles de la ville. Elle dit que le programme s'est avéré une réussite. « Avec les économies de carburant, un air plus pur constitue l'un des avantages rapportés par le district dans sa lutte contre la marche au ralenti. Une fois que toutes les zones contre la marche au ralenti seront établies, les 750 autobus, qui auparavant tournaient au ralenti pendant plus de 10 minutes, émettront 1 102 tonnes d'oxyde d'azote, 29 tonnes de matières particulaires et 2 491 tonnes de dioxyde de carbone de moins chaque année », dit-elle.



Le GHCAP s'est associé à d'autres organismes locaux pour continuer son travail contre la marche au ralenti. Par exemple, le St. Louis Department of Public Works aide à la mise en œuvre de la campagne pour promouvoir les « zones sans marche au ralenti » et veille à ce que les chauffeurs d'autobus y participent. Le GHCAP continue aussi à recommander qu'une loi interdisant la marche au ralenti soit adoptée à l'échelle de l'État, qu'on trouve des moyens pour contrer la marche au ralenti dans le centre-ville, et qu'on élabore d'autres politiques écologiques dans la ville.

Monsieur Eller affirme que les enfants du quartier se sont aussi engagés dans le programme contre la marche au ralenti en participant à un concours d'affiche sur le thème de la lutte contre la marche au ralenti. Il explique avec enthousiasme que « certains étudiants se sont donné la mission de rappeler aux chauffeurs d'autobus de cesser la marche au ralenti! Rien de mieux que des enfants pour nous aider nous, les adultes, à changer nos habitudes. »

Pour de plus amples renseignements sur le GHCAP, communiquez avec Douglas Eller au [douglase@gracehill.org](mailto:douglase@gracehill.org). ■

## St. Louis : des faits renversants

Dans la ville de St. Louis, plus de 990 autobus scolaires assurent le transport quotidien de 21 900 enfants entre la maison et l'école, et les enfants passent environ 90 minutes dans un autobus chaque jour d'école.

Les enfants, dont les poumons sont en pleine croissance, respirent environ 50 p. 100 plus d'air par livre [kilogramme] de masse corporelle que les adultes (EPA, le 29 avril 2004).

Les gaz d'échappement des autobus scolaires à moteur diesel contiennent des matières particulaires et d'autres polluants qui, si inhalés, ont été liés au cancer, à l'asthme, aux allergies et à d'autres problèmes de santé graves, ainsi qu'à une réduction de la capacité d'apprentissage (*Clean School Bus USA*, 2006).

Un enfant qui se déplace en autobus scolaire est exposé à un risque de cancer jusqu'à 46 fois plus élevé que le risque considéré comme important par l'EPA et en vertu de la loi des États-Unis (*National Resources Defense Council*, le 27 janvier 2001).

Dans la région, pour une quatrième année consécutive, la ville de St. Louis s'est méritée un « F » pour la pollution atmosphérique par l'ozone (smog), selon le rapport de 2003 sur l'état de l'air de l'American Lung Association.

Classée la pire à ce chapitre parmi 125 villes, St. Louis présentait alors la plus haute toxicité pour l'environnement, selon *Organic Style*, mentionnée dans le *Journal of Property Management* de novembre 2003.

Tel que signalé par les instruments de mesure de la St. Louis Division of Air Pollution Control, le nord de St. Louis possède les relevés les plus importants de matières particulaires de l'État du Missouri.





## Une étudiante contre la marche au ralenti fait la promotion auprès du conseil municipal d'Owen Sound

Alannah Taylor cherchait un sujet pour un projet d'expo-sciences lorsqu'elle a remarqué le nombre important de moteurs qui tournaient au ralenti dans les services au volant de sa ville natale d'Owen Sound, en Ontario. L'étudiante de 6<sup>e</sup> année de l'école publique Derby s'est demandé quelle quantité de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) était émise par ces véhicules; elle a donc calculé au moyen d'une calculatrice. Le résultat : un projet scientifique intitulé « Idle Thoughts » (Réflexions sur la marche au ralenti) qui a su attirer l'attention des membres du conseil municipal de Owen Sound!

À l'aide de données du World Resources Institute, Alannah Taylor a calculé que 4,7 kg de CO<sub>2</sub> étaient dégagés dans l'atmosphère en seulement 10 minutes d'attente à un seul service au volant. Souhaitant comparer ces résultats aux émanations produites par la marche au ralenti aux feux de circulation, elle a calculé que les véhicules y émettaient environ 0,8 kilogramme pendant la même période. Par simple curiosité, Alannah Taylor et son père ont aussi évalué la quantité de temps passé à un seul service au volant pour commander un repas, en comparaison avec le temps nécessaire pour stationner son véhicule et se rendre à l'intérieur du restaurant pour commander. « Nous avons gagné une minute en nous stationnant et en nous rendant à l'intérieur du restaurant, sans parler des frais de carburant épargnés », explique-t-elle.

Après avoir présenté ses constatations à l'expo-sciences de l'école, Alannah Taylor a été invitée à faire part de ses résultats à l'expo-sciences tenue au centre communautaire de Bayshore, où elle a remporté une médaille d'argent et deux prix (le « Bruce Power Energy Award » et le « Inspired By Nature Award »).

Cela lui a permis d'être invitée à exposer son travail au conseil municipal d'Owen Sound en septembre 2008. Étant une personne qui veut trouver des solutions aux problèmes environnementaux, Alannah Taylor est allée plus loin que de simplement présenter les données aux membres du conseil municipal. Elle leur a donné une liste de suggestions pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> produites par la marche au ralenti dans la ville d'Owen Sound (*voir l'encadré*).

Alannah Taylor dit que les membres du conseil municipal se sont montrés ouverts à ses idées et ont exprimé de l'intérêt pour apporter des changements à certains règlements. Owen Sound dispose d'un règlement interdisant la marche au ralenti pendant plus de trois minutes, mais Alannah Taylor dit qu'il serait possible d'en faire plus. « Des mesures comme le remplacement des feux de signalisation par des carrefours giratoires permettraient de réduire les émissions », déclare-t-elle.

Maintenant en 7<sup>e</sup> année, Alannah Taylor pense à de nouvelles façons de faire avancer ses « réflexions environnementales » au fur et à mesure de son cheminement scolaire. « J'ai toujours été intéressée par l'environnement et par l'incidence du réchauffement planétaire sur mon avenir », dit-elle. « Je crois que tout le monde doit participer. Pour ma part, je voulais bien commencer en étudiant la marche au ralenti dans le cadre de mon projet, mais je prévois continuer d'apprendre. »

Finalement, nous dit Alannah Taylor, la réduction de la marche au ralenti dépend principalement des gens d'Owen Sound. « J'aimerais voir les gens aider l'environnement, et voir les membres du conseil municipal donner le bon exemple, comme conduire des voitures plus écologiques et édicter plus de règlements. » ■

### Liste des souhaits d'Alannah pour contrer la marche au ralenti à Owen Sound

- Obliger les gens qui utilisent les services au volant à payer des frais supplémentaires pour financer des projets sur l'économie d'énergie et l'énergie renouvelable.
- Ne permettre que des achats limités aux services au volant.
- Réduire la période limite de marche au ralenti autorisée par le règlement contre la marche au ralenti d'Owen Sound.
- Publiciser et renforcer le règlement contre la marche au ralenti en plaçant un plus grand nombre de panneaux au centre-ville.
- Donner l'exemple en entrant dans les magasins plutôt que d'utiliser les services au volant.
- Ne pas permettre la construction d'autres services au volant à Owen Sound.
- Penser à remplacer les services au volant actuels par des guichets où les clients sont servis dans leur voiture.
- Mieux coordonner les feux de circulation afin de réduire les périodes de marche au ralenti.
- Envisager la construction de carrefours giratoires au lieu de feux de circulation.
- Prévoir des commerces à quelques minutes de marche dans les nouveaux lotissements.



## Repérer la marche au ralenti « Otto-matiquement »

Les conducteurs de certaines villes du Canada et des États-Unis ont accueilli un nouveau « passager » dans leur véhicule qui est aussi vert que noir. L'Otto-Driving Companion™ (Otto™), un appareil portatif de sécurité routière, a été installé dans des centaines de véhicules comme système de rétroaction permettant aux automobilistes d'améliorer leur comportement au volant.

C'est une excellente nouvelle pour la sécurité routière, mais quel effet cela peut-il avoir sur la marche au ralenti ?

Au milieu de l'année 2008, les chercheurs du Centre pour un transport durable de l'Université de Winnipeg et Persen Technologies Inc. (les créateurs d'Otto) ont testé la capacité d'Otto à sensibiliser davantage les conducteurs aux problèmes causés par la marche au ralenti et par les émissions de gaz à effet de serre (GES). L'un des objectifs de l'étude, financée par Ressources naturelles Canada (RNCAN), était d'établir si les appareils de bord comme Otto pouvaient modifier les habitudes au volant.

Installé sur le tableau de bord d'un véhicule, au moyen de la technologie du système de positionnement global (GPS), Otto transmet instantanément aux conducteurs des renseignements sur les conditions de conduite, telles que la vitesse du véhicule et sa position. À l'aide d'un guide parlé et de lampes témoins, Otto avertit les conducteurs s'ils dépassent la limite de vitesse ou s'ils approchent des endroits dangereux. Semblable à une boîte noire qui enregistre les données routières, Otto peut aussi conserver les renseignements sur les déplacements du véhicule.

Pendant l'étude au cours de juin et juillet 2008, Otto a enregistré les habitudes de conduite, le prix de l'essence et la durée de marche au ralenti d'environ 100 automobilistes de Winnipeg. Un dispositif

de « rappel de marche au ralenti » signalait aux participants à l'étude s'ils excédaient deux minutes et demie de marche au ralenti. Selon les chercheurs, cette période de temps dépasse celle passée à une intersection, ainsi, les automobilistes font donc tourner le moteur au ralenti inutilement.

Au cours de l'étape 2 de l'étude, OttoView a été testé auprès d'un petit groupe d'utilisateurs pendant trois semaines. OttoView fournit aux conducteurs des renseignements sur écran, tels que le prix de l'essence, le coût total de la conduite, la distance du déplacement, la durée de la marche au ralenti et les émissions produites par le véhicule. Les données aident les chercheurs à déterminer si les conducteurs modifient leur comportement lorsqu'ils reçoivent une rétroaction visuelle et audio sur leur consommation de carburant ainsi que sur le taux d'émission d'équivalent CO<sub>2</sub>.

Selon Terry Zdan, directeur de recherche au Centre pour un transport durable, les résultats préliminaires de l'étude démontrent que l'influence d'Otto sur la conduite et sur les habitudes de marche au ralenti peut dépendre en partie du message et du ton de la rétroaction audio. « Puisque la majorité des voitures ne sont pas équipées de mécanismes de rétroaction pour l'instant, beaucoup de conducteurs participant à cette étude trouvaient la rétroaction audio agaçante », explique monsieur Zdan. Il croit que l'un des défis consistera à concevoir pour Otto des messages dont le ton et le contenu seront acceptables par différents groupes d'utilisateurs. « Alors que les conducteurs plus jeunes voyaient Otto comme un passager qui donne sans arrêt des conseils,

les conducteurs plus âgés avaient tendance à apprécier les commentaires d'Otto », dit-il.

Monsieur Zdan explique que la recherche a aussi permis de valider les résultats d'une étude précédente, selon laquelle environ 25 p. 100 de l'ensemble des émissions de GES associées au transport dans la ville de Winnipeg proviennent de la marche au ralenti ou des véhicules qui se déplacent lentement. « L'étude montre que pendant les heures de pointe, les conducteurs peuvent s'attendre à passer de 20 à 25 p. 100 de leur temps en marche au ralenti. »

suite à la page 10



### Les coûts de la marche au ralenti

L'une des voitures utilisées dans le cadre de l'étude d'Otto faisait partie d'un parc de véhicules. Sur une période de plus de deux mois, cette voiture a utilisé environ 232 dollars de carburant, dont 25 dollars en marche au ralenti. Les exploitants de parcs de véhicules peuvent tirer profit d'en apprendre plus sur la façon dont leurs véhicules sont utilisés.

Une Toyota Corolla 2006 du groupe d'étude a parcouru 3 154 kilomètres (km) en deux mois. Ce véhicule a passé 22 p. 100 de son temps en marche au ralenti. La majeure partie de la marche au ralenti s'est produite pendant les trajets quotidiens en période de pointe entre 16 heures et 19 heures. Le CO<sub>2</sub> émis pendant ces périodes de déplacement comportait en moyenne 274 grammes par kilomètre (g/km), par rapport à 200 g/km au moment des déplacements en dehors de ces heures de pointe.



suite de la page 9

L'étude a également révélé que la plupart des conducteurs, peu importe l'âge ou le sexe, sont préoccupés par l'aspect économique de la conduite et de la marche au ralenti. «Lorsqu'on leur a proposé différents choix d'écran d'affichage, la plupart des personnes ont choisi l'écran affichant les coûts de la conduite», explique Terry Zdan. Peu importe la motivation des utilisateurs d'Otto, l'utilisation d'un appareil du même type qu'Otto amène les conducteurs à réduire leur vitesse ainsi que la durée des périodes de marche au ralenti.

La recherche sur Otto, réalisée par le Centre pour un transport durable, a récemment suscité l'intérêt de chercheurs de l'Université Stanford en Californie. En juillet 2008, monsieur Zdan, en collaboration avec des représentants de Persen Technologies, a passé deux jours à Palo Alto pour présenter Otto à Clifford Nass,

l'un des chercheurs, qui prévoit incorporer la technologie à ses recherches sur le comportement relatif à la conduite appliquée.

Les chercheurs espèrent que si les technologies comme Otto permettent de modifier les comportements au volant, comme la vitesse qui augmentent les émissions de GES, les fabricants verront un avantage financier à intégrer cette option à leurs véhicules neufs.

Pour de plus amples renseignements au sujet d'Otto, consultez [myottomate.com](http://myottomate.com) (en anglais seulement). Pour en apprendre davantage sur l'étude de recherche au sujet d'Otto, consultez le site Web du Centre pour un transport durable au [cst.uwinnipeg.ca](http://cst.uwinnipeg.ca) (en anglais seulement) ou communiquez avec Terry Zdan au [t.zdan@uwinnipeg.ca](mailto:t.zdan@uwinnipeg.ca). ■

## Le saviez-vous ?

Un véhicule en marche émet toute une série de gaz dans l'atmosphère par son tuyau d'échappement. Certaines de ces émissions, principalement le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), sont considérées comme des gaz à effet de serre (GES) parce qu'ils contribuent à modifier le climat mondial. En ce qui concerne les moteurs à combustion interne, aucune technologie n'existe pour éliminer les émissions de CO<sub>2</sub>, un sous produit inévitable des combustibles fossiles. La façon simple et efficace de réduire les CO<sub>2</sub> émanant des véhicules consiste à éliminer la marche au ralenti inutile.

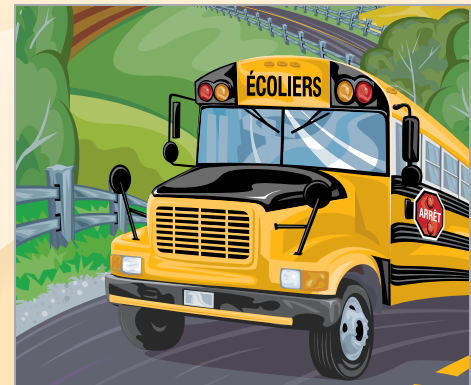
D'autres émissions, comme les composés organiques volatils (COV), les matières particulaires (MP), le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), comptent parmi les principaux contaminants atmosphériques (PCA). Ces émissions sont reconnues pour contribuer à la pollution de l'air et au smog. Il est vrai que les émissions des PCA provenant des véhicules à essence d'aujourd'hui sont de 99 p. 100 inférieures à celles des véhicules fabriqués dans les années 70, grâce aux progrès technologiques réalisés sur les moteurs, le contrôle des émissions et les améliorations apportées aux normes de qualité du carburant. Toutefois, la réduction des émissions des PCA des véhicules plus récents a été neutralisée en partie par l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes et les distances parcourues aujourd'hui.

Alors que la réduction de la marche au ralenti inutile permet une économie de carburant et une réduction des émissions de GES, l'effet de cette réduction sur les émissions des PCA dépend de divers facteurs liés au redémarrage du moteur. Une étude<sup>1</sup> terminée en 2003 conclut que «le choix du fonctionnement du véhicule (moteur en marche au ralenti ou arrêté) a peu de conséquences (sur les PCA) lorsqu'un véhicule est immobilisé pendant une période de 10 secondes à 10 minutes.» À ce titre, il

n'existe pas de différence importante entre le fait d'arrêter le moteur et de le redémarrer par rapport au fait de laisser votre véhicule à essence en marche au ralenti, puisque ces deux options produisent des PCA.

### Qu'en est-il des véhicules au diesel?

En général, le diesel produit une quantité plus importante de MP et de NO<sub>x</sub> que l'essence, et la meilleure façon de réduire ces émissions est encore d'arrêter le moteur. Cela s'ajoute à la réduction de la consommation de carburant et de l'émission de CO<sub>2</sub> réalisée lorsque le moteur est arrêté. Moins de 5 p. 100 des véhicules légers au Canada sont munis de moteurs diesels. En revanche, les véhicules diesels lourds, comme les autobus scolaires, les camions de livraison et les autobus urbains sont généralement munis de plus gros moteurs diesels et font l'objet d'une limitation plus importante des émissions lorsqu'on les compare aux véhicules légers. Ces véhicules peuvent demeurer en marche au ralenti plus longtemps dans les collectivités; ils soulèvent aussi des inquiétudes particulières à propos des PCA et des effets sur la qualité de l'air local. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les véhicules lourds, rendez vous au site Web Écoflotte à [ecoflotte.rncan.gc.ca](http://ecoflotte.rncan.gc.ca).



<sup>1</sup>Gordon W. Taylor, ing. *Review of the Incidence, Energy Use and Costs of Passenger Vehicle Idling*, préparé pour l'Office de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada, 2003.



## Des autobus affichent le message contre la marche au ralenti à Toronto-Est

De jeunes artistes de Toronto-Est sont fiers comme des paons puisque leur œuvre d'art est toujours exposée cinq ans après qu'ils ont conçu une bannière contre la marche au ralenti pour l'école publique Gledhill. La bannière aux couleurs vives de 5,5 mètres (18 pieds) avait été conçue par des étudiants en 2004 en vue de rappeler aux parents et aux conducteurs d'autobus de cesser de faire tourner le moteur au ralenti près de leur école (déjà paru dans le bulletin *Action contre la marche au ralenti*, édition été 2005). Maintenant, non seulement la bannière communique le message contre la marche au ralenti dans quatre autres écoles de Toronto-Est, mais elle a aussi été adaptée pour être affichée sur les autobus scolaires de la région du Grand Toronto (RGT).

Depuis mai 2008, Stock Transportation, qui exploite environ 900 autobus scolaires de la RGT, affiche des autocollants de pare-chocs reproduisant les illustrations de la bannière créées par les étudiants. Mary Margaret McMahon, un parent qui a supervisé l'initiative, dit que le fait de cibler les autobus scolaires pour réduire la marche au ralenti semblait être la suite logique à l'initiative de la bannière. Toutefois, elle remarque qu'il n'a pas été facile de trouver une compagnie d'autobus disposée à afficher les autocollants. « Nous avons entrepris des démarches auprès de deux autres compagnie d'autobus qui ont refusé d'afficher les autocollants », explique-t-elle. « Nous avons été emballés lorsque Stock Transportation a accepté d'apposer nos autocollants sur ses autobus, et les enfants sont très heureux de voir que l'on donne suite à leur vision. »

Comme le dit ouvertement Liam McMahon, l'un de nos jeunes artistes, « c'est plaisant de savoir que notre dessin se retrouve sur un si grand nombre d'autobus. Cela fera réfléchir les gens sur la marche au ralenti! » ■



## Le but de l'Île-du-Prince-Édouard : la santé pulmonaire

À l'aide du programme de financement communautaire écoACTION d'Environnement Canada, la Lung Association de l'île a entrepris un projet de 24 mois afin de réunir des gestionnaires de parcs de véhicules de partout dans la province pour former le premier réseau de gestionnaires de parcs de véhicules de l'île. Le

but du réseau est d'amener les membres à définir, élaborer et mettre en œuvre des stratégies de réduction de la consommation de carburant, y compris des politiques contre la marche au ralenti autour des écoles et dans les deux principales villes de l'Île-du-Prince-Édouard.

Avec un mandat de favoriser la santé pulmonaire, la Lung Association de l'île considère le réseau comme un moyen d'affronter le problème grandissant de la maladie respiratoire.

Eileen Gaudet, une gestionnaire de projet, dit qu'une étude récente menée par l'Association médicale canadienne montre à quel point il est urgent d'assainir l'air. « L'étude prévoyait qu'en 2008, 21 000 Canadiens allaient mourir des effets de la pollution atmosphérique », fait-elle remarquer.

THE  LUNG ASSOCIATION™  
Prince Edward Island

Par l'intermédiaire de groupes de discussion du réseau des gestionnaires de parcs de véhicules, d'échange d'information, d'un site Web, de bulletins d'information et d'ateliers, la Lung Association

souhaite modifier le comportement des conducteurs professionnels de véhicules diesels quant à la marche au ralenti. Joanne Ings, directrice générale, affirme que pour changer les comportements,

suite à la page 12

suite de la page 11

vous devez trouver ce qui peut motiver les personnes que vous désirez mobiliser. « Vous devez trouver le point commun entre les groupes », propose-t-elle. « Alors que notre motivation pour réduire la consommation de carburant est l'amélioration de la santé pulmonaire, pour les gestionnaires de parcs de véhicules, il s'agit d'économie d'argent. Cependant, lorsqu'on a l'occasion de présenter les avantages financiers à ne pas laisser tourner au ralenti les moteurs des véhicules diesels, expliquer le lien de cette démarche avec la santé pulmonaire demande peu d'efforts supplémentaires. »

Jusqu'à présent, le projet a été bien reçu par les gestionnaires des parcs de véhicules gouvernementaux et du milieu scolaire. Madame Gaudet dit que les membres du réseau étaient très emballés à l'idée de prendre part à leur premier atelier sur la gestion du carburant, qui était financé par Ressources naturelles Canada au printemps 2009. « Nos membres avaient hâte de

s'asseoir avec des animateurs formés pour débattre des questions de gestion du carburant. »

L'association souhaite qu'à l'avenir, le projet puisse s'étendre aux autres parcs de véhicules, comme ceux des autocars, qui sont nombreux à l'Île-du-Prince-Édouard. « Nous prévoyons dresser le profil et faire la promotion des réussites, de façon à ce que nos membres soient reconnus comme chefs de file de l'industrie », dit madame Gaudet.

Pour de plus amples renseignements sur le réseau de gestionnaires de parcs de véhicules, communiquez avec Eileen Gaudet à **anti-idling@pei.lung.ca**.

Pour un résumé de l'étude de l'Association médicale canadienne intitulée *L'air qu'on respire. Le coût national des maladies attribuables à la pollution atmosphérique*, rendez-vous au **cma.ca/multimedia/cma/content\_Images/Inside\_cma/Office\_Public\_Health/ICAP/CMA\_ICAP\_sum\_f.pdf**. ■

## Foire aux questions :

### Pourquoi RNCan a-t-il modifié la règle de 10 secondes pour la fixer à 60 secondes ?

La modification a été apportée pour équilibrer les facteurs tels que l'économie de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> et l'usure des composants. Dans cette optique, un écart de 60 secondes est recommandé. Vous économiserez de l'argent sur l'essence, et cette économie devrait plus que compenser toute augmentation possible des coûts d'entretien liés à l'usure supplémentaire de votre démarreur ou de votre batterie. De même, votre véhicule ne produira pas d'émissions de CO<sub>2</sub>, le GES principal qui contribue aux changements climatiques. Toutefois, les automobilistes devraient noter que la marche au ralenti pendant plus de 10 secondes consomme plus de carburant et produit plus de CO<sub>2</sub> qu'un redémarrage du moteur. Le message est le suivant :

Si vous prévoyez être arrêté pendant plus de 60 secondes, sauf dans la circulation, arrêtez le moteur. La marche au ralenti inutile gaspille de l'argent et du carburant et produit des GES qui contribuent aux changements climatiques.

Also available in English under the title:  
Idle-Free Zone – Fall 2009 Edition

N° d'inventaire : M27-01-2527F  
ISSN 1911-1746 (Imprimé)  
ISSN 1911-1754 (En ligne)

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.

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, 2009



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