

Action contre la marche au ralenti

Édition hiver 2005

Campagnes contre la marche au ralenti — une première étape idéale menant à la réalisation du Défi d'une tonne

En moyenne, chaque Canadien produit annuellement plus de cinq tonnes de gaz à effet de serre (GES) du seul fait de ses activités quotidiennes (source : Défi d'une tonne). Dans un effort visant à restreindre nos émissions de GES et leur impact sur le changement climatique, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et Transports Canada se sont alliés et ont lancé le Défi d'une tonne. Ce programme de sensibilisation du public vise à encourager chaque Canadien à réduire d'une tonne ses émissions de gaz à effet de serre, soit d'environ 20 p. 100, en changeant ses habitudes à la maison, au travail et sur la route. Réduire la marche au ralenti des moteurs constitue l'une des nombreuses mesures permettant de relever le défi.

Le Défi d'une tonne éveille les consciences aux avantages de la réduction des émissions de GES et offre aux Canadiens des programmes, des outils pratiques et du soutien pour encourager leurs efforts en ce sens. *(Suite à la page 4)*

En manchette...

Le mouvement contre la marche au ralenti s'associe au Défi d'une tonne

Le mouvement visant à contrer la marche au ralenti continue de prendre de l'ampleur partout au Canada à mesure que les municipalités et les groupes communautaires agissent pour favoriser un environnement plus sain en mettant un frein à la marche au ralenti inutile des moteurs de véhicules. Ce bulletin présente certaines des plus récentes mesures visant à inciter les conducteurs à couper le contact et met en relief la complémentarité des campagnes contre la marche au ralenti et du Défi d'une tonne. Découvrez ce qu'il y a de neuf dans la trousse d'outils virtuelle contre la marche au ralenti à l'adresse marcheauralenti.gc.ca et amenez votre collectivité à participer à cette vaste quête visant à faire du Canada une zone d'interdiction de marche au ralenti!



Le saviez-vous?

Les Canadiens font tourner le moteur de leur véhicule au ralenti plus souvent en hiver.

Les automobilistes canadiens laissent tourner le moteur de leur véhicule au ralenti en moyenne de 5 à 10 minutes par jour. Une étude récente indique que les jours de grand froid, les Canadiens le font volontairement, pour un total combiné de plus de 75 millions de minutes par jour, ce qui équivaut à faire tourner le moteur d'un véhicule au ralenti pendant 144 ans. Ils le font environ 40 p. 100 moins en été, mais ils gaspillent tout de même une quantité considérable de carburant et produisent des émissions polluantes inutiles.

Dans ce NUMÉRO

- Les collectivités locales s'attaquent à la marche au ralenti p. 2
- Le projet de Nappan suscite l'intérêt pour la lutte contre la marche au ralenti p. 3
- Le message visant à contrer la marche au ralenti atteint nos voisins du Sud p. 3
- Nouvelles de l'Ouest canadien p. 4
- Camions et parcs de véhicules — La lutte contre la marche au ralenti se poursuit à la maison p. 6





Les collectivités locales s'attaquent à la marche au ralenti

Nombre de municipalités ont adopté des mesures en vue de restreindre la marche au ralenti. Poursuivez votre lecture pour savoir quelles mesures novatrices ces collectivités ont mises de l'avant pour encourager les automobilistes à changer leurs habitudes à cet effet. Si vous souhaitez faire connaître vos histoires de réussite dans la lutte contre la marche au ralenti, communiquez avec nous à l'adresse auvolant@rncan.gc.ca



La campagne de la Ville de Québec, sous le thème « En un tour de clé! », montre la portée d'un programme multidisciplinaire contre la marche au ralenti. En mai et au début de juin, le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale (CRE-Capitale nationale), l'organisateur de la campagne, a entrepris de sensibiliser la population en communiquant avec les parents utilisant les services de garderie, en informant le personnel de la Ville, en s'adressant directement aux automobilistes et en menant une campagne média soutenue à l'échelle municipale.

Les parents de plus de 4 000 enfants ont reçu des dépliants informatifs sur la lutte contre la marche au ralenti grâce aux efforts



Le maire de Québec, Jean-Paul L'Allier, au lancement de la campagne à Québec.

conjoints de 60 centres de la petite enfance et du CRE-Capitale nationale. Les dépliants renseignaient sur les effets de la marche au ralenti sur l'économie, l'environnement et la santé et suggéraient une série de mesures que chacun pouvait mettre en pratique pour la restreindre. « Les parents étaient emballés de recevoir de l'information leur expliquant en quoi la marche au ralenti peut nuire à la santé de leurs enfants, et comment améliorer la situation », d'expliquer Méliissa Auclair, coordonnatrice du projet au CRE-Capitale nationale.

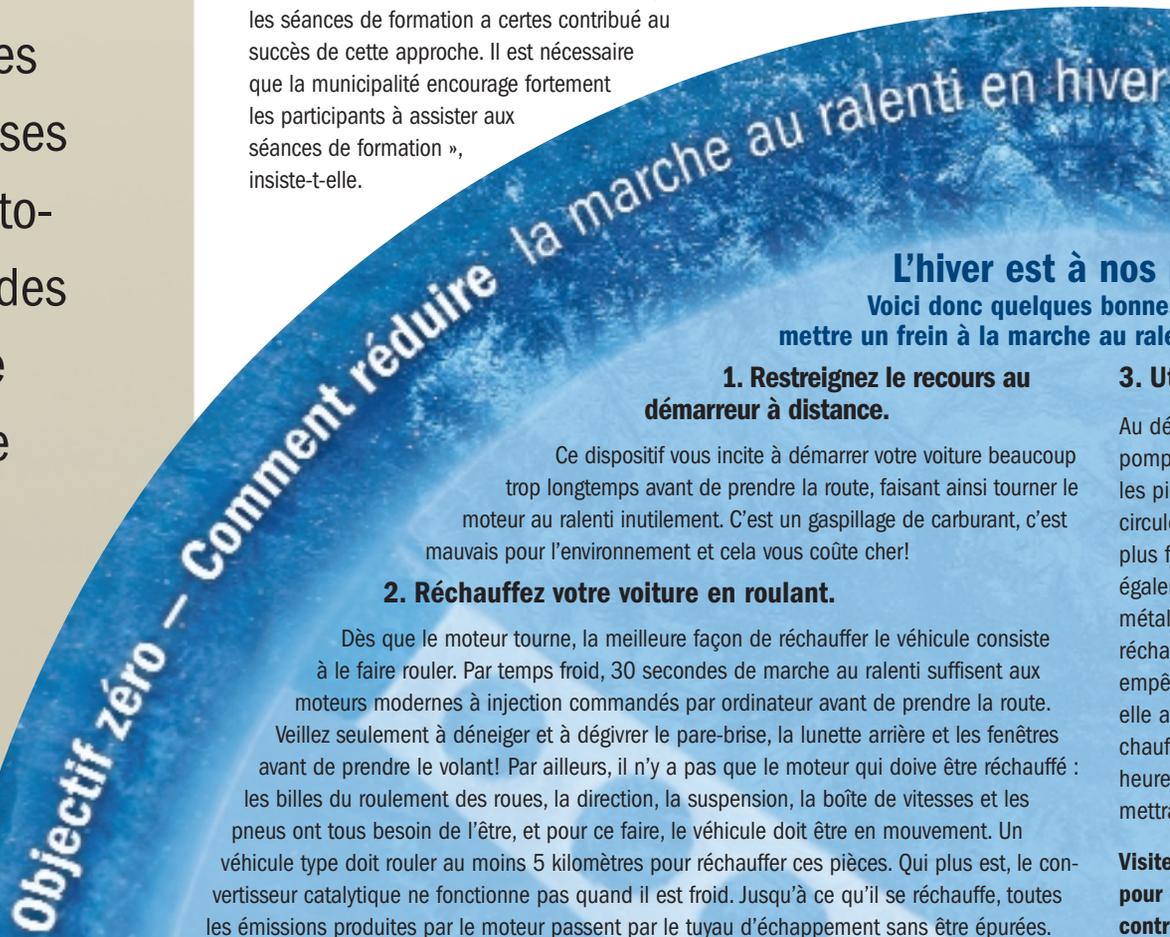
Le programme lancé par le CRE-Capitale nationale visait également à sensibiliser les employés municipaux en leur offrant de brèves séances de formation. Plus de 500 employés municipaux ont pu en apprendre davantage à ce sujet. « Ces séances ont permis de faire la lumière sur certains mythes véhiculés par les employés à propos de la marche au ralenti, et nous avons pu convaincre les gens de ne pas y avoir recours, ajoute M^{me} Auclair. Obtenir le soutien de la direction pour les séances de formation a certes contribué au succès de cette approche. Il est nécessaire que la municipalité encourage fortement les participants à assister aux séances de formation », insiste-t-elle.

Pour que le grand public entende le message visant à contrer la marche au ralenti, le CRE-Capitale nationale a poursuivi ses efforts en investissant quatre stations-service Ultramar. Le personnel du CRE-Capitale nationale a présenté à plus de 1 200 conducteurs de l'information sur la marche au ralenti et leur a remis un autocollant à apposer sur leurs voitures, indiquant leur engagement personnel à l'égard de la réduction de la marche au ralenti. « Cette mesure s'est révélée très efficace pour atteindre les conducteurs, parce que nous les avons approchés à l'endroit même où on laisse tourner le moteur au ralenti », précise M^{me} Auclair.

Le programme du CRE-Capitale nationale est également la preuve que les campagnes média s'avèrent un moyen efficace de sensibilisation à grande échelle au problème de la marche au ralenti. La campagne a débuté en avril 2004 par une activité de lancement à l'hôtel de ville qui a retenu l'attention des médias, notamment des quotidiens locaux, *Le Journal de Québec* et *Le Soleil*. La campagne a pris de l'ampleur au printemps, avec l'affichage de plus de 50 panneaux-réclames sur les autobus de la ville et dans les endroits publics achalandés, la diffusion de plus de 110 messages radio et la publication de plus de 150 annonces dans les médias locaux. Le site Web du CRE-Capitale nationale offre également aux résidents intéressés de l'information sur la marche au ralenti et ses effets, et sur ce que chacun peut faire pour l'éviter.

Une enquête réalisée après la campagne a indiqué que les efforts médiatiques ont été très efficaces, plus de 35 p. 100 des répondants ayant affirmé en avoir entendu parler.

Pour plus d'information sur la campagne du CRE-Capitale nationale, visitez le site www.cre-capitale.org/tourdecle.html.



L'hiver est à nos portes.
Voici donc quelques bonnes idées pour mettre un frein à la marche au ralenti par temps

1. Restreignez le recours au démarreur à distance.

Ce dispositif vous incite à démarrer votre voiture beaucoup trop longtemps avant de prendre la route, faisant ainsi tourner le moteur au ralenti inutilement. C'est un gaspillage de carburant, c'est mauvais pour l'environnement et cela vous coûte cher!

2. Réchauffez votre voiture en roulant.

Dès que le moteur tourne, la meilleure façon de réchauffer le véhicule consiste à le faire rouler. Par temps froid, 30 secondes de marche au ralenti suffisent aux moteurs modernes à injection commandés par ordinateur avant de prendre la route. Veillez seulement à déneiger et à dégivrer le pare-brise, la lunette arrière et les fenêtres avant de prendre le volant! Par ailleurs, il n'y a pas que le moteur qui doit être réchauffé : les billes du roulement des roues, la direction, la suspension, la boîte de vitesses et les pneus ont tous besoin de l'être, et pour ce faire, le véhicule doit être en mouvement. Un véhicule type doit rouler au moins 5 kilomètres pour réchauffer ces pièces. Qui plus est, le convertisseur catalytique ne fonctionne pas quand il est froid. Jusqu'à ce qu'il se réchauffe, toutes les émissions produites par le moteur passent par le tuyau d'échappement sans être épurées.

3. Utilisez un chauffage

Au démarrage, le moteur pompe l'huile dans toutes les pièces mobiles. Dans un froid intense, l'huile circule avec difficulté, ce qui est plus fort pour venir à bout du moteur, et également plus de temps pour que le métal et accroît l'usure. Le chauffage réchauffe le bloc-moteur, ce qui empêche ainsi l'huile de geler. Elle atteint la température de fonctionnement du chauffage-moteur branché quelques heures avant d'utiliser votre voiture. Elle mettra en marche au ralenti.

Visitez le site Action Climat pour obtenir d'autres idées contre la marche au ralenti.



Rebecca Rolfe, coordinatrice de la division du changement climatique du projet de Nappan offre un autocollant appuyant la lutte contre la marche au ralenti au cultivateur Peter Reid pour qu'il l'appose sur son tracteur.

Le projet de Nappan suscite l'intérêt pour la lutte contre la marche au ralenti

Qu'est-ce que les conversations au marché en plein air, le porte-à-porte et les cours de conduite ont en commun? D'après l'expérience du projet de Nappan, ce sont toutes de bonnes façons de parler de la lutte contre la marche au ralenti. Le projet de Nappan a suscité l'intérêt à l'égard de la durabilité dans la région rurale de la Nouvelle-Écosse, l'été dernier, et s'est avéré, pour les autres collectivités, un excellent exemple de la façon de joindre leurs initiatives locales au Défi d'une tonne. « Le projet vise à inspirer les citoyens des collectivités rurales du comté de Cumberland, en Nouvelle-Écosse, et à leur donner la capacité de relever le Défi d'une tonne du gouvernement du Canada en réduisant les émissions qu'ils produisent », résume Jason Blanch, directeur exécutif. Le projet compte quatre volets : des programmes de réduction d'utilisation des véhicules, une campagne contre la marche au ralenti, une visite guidée à pied du centre de démonstration du projet de Nappan et un programme en milieu scolaire.

« Les gens des régions rurales peuvent difficilement adopter d'autres moyens de transport, comme le transport en commun, alors la réduction de la marche au ralenti de leurs véhicules s'avère l'un des gestes les plus faciles à poser pour réduire leurs émissions, explique M. Blanch. Demander aux gens de s'engager à réduire la marche au ralenti est pour nous un moyen facile d'amener les conducteurs à réfléchir aux moyens qu'ils ont d'aider à préserver l'environnement et de trouver d'autres façons », ajoute-t-il. Pour sa part, la coordonnatrice du projet de Nappan et de

la division du changement climatique chez One Sky,

Rebecca Rolfe, a prêché par l'exemple dans

le cadre de cette initiative : elle a

passé plusieurs samedis

matins à tenir un stand

au marché en plein

air local pour

encourager

froid.

l'effe-moteur.

ur de votre véhicule doit
nt le bloc-moteur afin de lubrifier
s un moteur froid, l'huile est épaisse et
e qui signifie que le moteur doit travailler
out de la friction interne. L'huile épaisse prend
os à circuler, ce qui permet le contact métal sur
du moteur. L'utilisation d'un chauffe-moteur qui
ur et les lubrifiants est une réponse à ce dilemme. On
'être affectée par la basse température et, par conséquent,
ure voulue plus rapidement. Vous n'avez pas à laisser le
é toute la nuit. Par temps froid, branchez-le simplement deux
otre véhicule. Mieux encore, programmez une minuterie qui le
oment voulu.

contre la marche au ralenti à l'adresse marcheauralenti.gc.ca
dées et du matériel prêt à utiliser pour organiser une campagne
ralenti, quelle que soit la saison!

La Ville de Burlington donnera des contraventions

aux conducteurs qui laissent leur moteur tourner au ralenti

Les conducteurs de Burlington, en Ontario, qui laissent le moteur de leur véhicule tourner au ralenti produiront bientôt plus que des gaz d'échappement; des revenus aussi! Dès le 2 mai 2005, le conseil municipal adoptera un nouveau règlement stipulant que les conducteurs qui laissent le moteur de leur véhicule tourner au ralenti plus de trois minutes seront passibles d'une amende de 155 \$. « L'intention du règlement est de sensibiliser le public au problème et de décourager les conducteurs insoucieux de la marche au ralenti », explique Fleur Storace-Hogan, agente de soutien aux projets environnementaux de la Ville de Burlington.

Entre-temps, la Ville centre ses efforts sur la sensibilisation du public au règlement; elle a mis au point une « fausse contravention » qui livre de l'information aux automobilistes contrevenants sur le règlement dont l'entrée en vigueur est imminente, et les effets néfastes de la marche au ralenti. « Nous avons conçu cette contravention factice qui se veut une façon amicale d'informer les résidents du règlement à venir. Nous sommes heureux de voir qu'elle est bien reçue par la collectivité », commente M^{me} Storace-Hogan. Les agents de stationnement distribueront ces contraventions factices tout l'hiver.

les citoyens à s'engager contre la marche au ralenti. Elle a réussi à convaincre 400 conducteurs à signer un engagement. « Des personnes s'étant arrêtées au stand, presque toutes ont accepté d'apposer notre autocollant sur leur voiture pour montrer leur engagement contre la marche au ralenti, rapporte M. Blanch. Grâce à ces efforts, nous avons pu réduire les émissions de dioxyde de carbone d'environ 96 tonnes, et nous avons économisé environ 40 000 litres d'essence. »

Les autres jours de la semaine, l'équipe du projet de Nappan a fait du porte-à-porte pour offrir aux citoyens une pochette d'information sur la marche au ralenti comportant des autocollants et des brochures tirés de la trousse anti-ralenti. La pochette comprenait également un contrat à l'intention des membres de la famille afin qu'ils discutent des gestes qu'ils sont prêts à poser.

Le dernier volet de l'initiative contre la marche au ralenti visait à créer un partenariat avec l'école de conduite Fundy, où la formation en vue d'obtenir le permis de conduire sur une gamme de véhicules motorisés comprendra désormais du matériel éducatif portant sur les répercussions négatives de la marche au ralenti. Stewart Fraser, un moniteur de conduite de l'école, s'est personnellement engagé à diffuser le message visant à contrer la marche



Le cultivateur Peter Reid, avec l'autocollant apposé sur son tracteur.

au ralenti. « L'information sur le sujet, empruntée au projet de Nappan, s'intègre bien au cursus actuel parce que nos programmes mettent l'accent non seulement sur les compétences liées à la conduite, mais aussi sur tous les aspects de l'éducation des conducteurs », de dire le moniteur. Il indique que l'école Fundy a offert une trousse à plus de 300 conducteurs. « L'information a été très bien accueillie autant par les apprentis conducteurs que par les conducteurs suivant un cours de recyclage. »

Les efforts de l'équipe ne se sont pas arrêtés là. M^{me} Rolfe et M. Blanch ont discuté avec les cultivateurs rencontrés près du bureau afin de les encourager à cesser la marche au ralenti.

« Dans les régions rurales, on laisse souvent les moteurs diesels tourner au ralenti durant de longues périodes; en incitant les cultivateurs et les conducteurs de camions de la région à agir, nous pouvons avoir un effet très positif », ajoute M. Blanch.

Tout l'automne, l'équipe de Nappan poursuivra ses efforts en vue d'atteindre les objectifs du Défi d'une tonne. Pour plus d'information sur le projet de Nappan, le Défi d'une tonne et la campagne contre la marche au ralenti, visitez le site www3.ns.sympatico.ca/nappanproject/ (en anglais seulement). Pour télécharger le matériel nécessaire à l'organisation d'une campagne, consultez le site marcheauralenti.gc.ca.

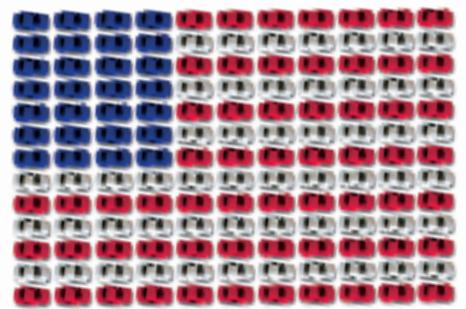


Le nouveau règlement s'appuie sur la campagne de Burlington, au cours de laquelle des affiches et des signets portant des messages visant la réduction de la marche au ralenti ont été distribués dans les écoles de l'endroit, les bibliothèques participantes et les installations municipales. La Ville a également placardé 32 écriteaux « Idle-Free Zone » (Zone d'interdiction de marche au ralenti) dans des sites municipaux achalandés qui ont été désignés comme étant des endroits « critiques » où la marche au ralenti est fréquente; 10 écriteaux dans trois stations de trains de banlieue GO; et plus de 50 autres dans les écoles de la localité.

Pour télécharger la contravention contre la marche au ralenti distribuée à Burlington, visitez le site [Action contre la marche au ralenti, à l'adresse \[marcheauralenti.gc.ca\]\(http://marcheauralenti.gc.ca\).](http://Action contre la marche au ralenti.gc.ca)

Le message visant à contrer la marche au ralenti

atteint nos voisins du Sud



Non seulement ce message a rejoint de nombreuses collectivités canadiennes, mais il a aussi fait son chemin jusqu'à Lenox, au Massachusetts!

En septembre, la Ville de Lenox a lancé une campagne visant à recruter tous les conducteurs de tous les types de véhicules motorisés dans le but de « préserver la santé des citoyens et leur environnement » en coupant le contact chaque fois qu'ils stationnent leur véhicule ou l'immobilisent pendant plus de 10 secondes.

Rick Gregg, initiateur de la campagne et président du sous-comité contre la marche au ralenti du comité sur l'environnement de la Ville de Lenox, explique que la campagne cherche à sensibiliser les citoyens et les visiteurs de Lenox aux effets néfastes de la marche au ralenti des moteurs de véhicules sur la santé des êtres humains et sur l'environnement, et au besoin d'éliminer la marche au ralenti inutile.

M. Gregg fait remarquer que, bien qu'une loi du Massachusetts régisse la marche au ralenti et que les contrevenants soient passibles d'une amende, la campagne de Lenox, du moins pour l'instant, n'a pour objectif que de sensibiliser les gens, de leur faire savoir pourquoi ils doivent faire cet effort et, espère-t-il, de les amener à se conformer à la loi grâce à une meilleure information.

Au nombre des outils de la campagne « Making Lenox Idle-Free » (Faire de Lenox une ville sans marche au ralenti), mentionnons des panneaux d'interdiction de marche au ralenti installés près des écoles de la localité et dans une réserve faunique, des affiches de fenêtres pour les entreprises locales, des brochures à distribuer et des activités médiatiques. M. Gregg attribue sa capacité à lancer la campagne au projet pilote de la Ville de Mississauga et au matériel offert dans la trousse anti-ralenti de RNCan. « J'admire ce que les collectivités canadiennes ont été capables d'accomplir relativement à la marche au ralenti, et le matériel fourni par RNCan nous a beaucoup aidés à organiser la campagne lancée à Lenox. »

L'American Lung Association de Western Massachusetts, l'organisme Massachusetts Audubon, le Center for Ecological Technology, l'American Automobile Association et le New England Grassroots Environmental Fund, ont tous soutenu la campagne.

Nouvelles de l'Ouest canadien

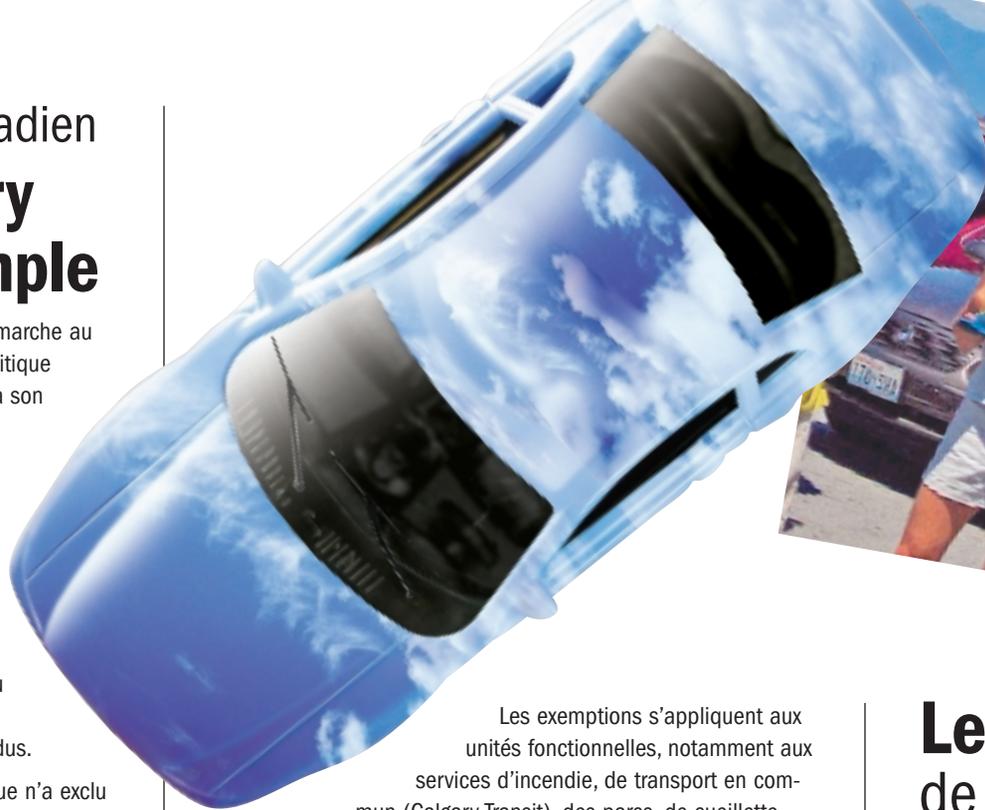
La Ville de Calgary prêche par l'exemple

Dans le but d'encourager les employés à réduire la marche au ralenti, la Ville de Calgary a adopté une nouvelle politique municipale visant à bannir cette habitude, intégrée à son système de gestion de l'environnement ISO 14001, EnviroSystem. « La Ville de Calgary est la première municipalité en Amérique du Nord à s'être dotée d'un tel système régissant son ensemble », explique Rob Shymanski, spécialiste en environnement de la Ville de Calgary. Le fait d'intégrer la politique contre la marche au ralenti à l'EnviroSystem permet à la Ville d'adopter des procédures cohérentes visant à réduire la marche au ralenti dans toute l'organisation, en plus de définir clairement les rôles et les responsabilités des individus.

L'approche de la Ville en vue d'élaborer cette politique n'a exclu personne; on a prévu des séances de consultation intégrant les grandes unités fonctionnelles afin de s'assurer que le produit final puisse convenir aux nombreux parcs de véhicules assurant les services municipaux. La Ville espérait élaborer une politique qui serait applicable dans l'ensemble de la corporation municipale. « Après avoir consulté les unités fonctionnelles, nous avons vite constaté qu'une politique globale qui fonctionne bien pour les véhicules personnels ne saurait convenir aux organismes comme le nôtre dont le parc de véhicules diversifié répond à des fonctions particulières », explique M. Shymanski. Un certain nombre d'exemptions devaient être prises en considération. Par conséquent, la politique définitive élaborée va comme suit :

« La marche au ralenti des véhicules gaspille le carburant, pollue et provoque l'usure prématurée du moteur. Chaque employé municipal a la responsabilité de minimiser les coûts d'exploitation du parc de véhicules tout en réduisant les effets néfastes sur l'environnement. Les contrevenants seront passibles de mesures disciplinaires.

« Les exceptions acceptées comprennent la première période de réchauffement du moteur quand la température est inférieure à -10 degrés Celsius et durant les périodes de froid intense sous la barre de -10 degrés Celsius. Lorsque le moteur doit rester en marche, peu importe la raison, l'opérateur doit demeurer dans le véhicule. »



Les exemptions s'appliquent aux unités fonctionnelles, notamment aux services d'incendie, de transport en commun (Calgary Transit), des parcs, de cueillette des ordures et du recyclage ainsi qu'à la voirie. Ces unités possèdent des véhicules dont les moteurs ne peuvent être arrêtés, et ce, pour des raisons de santé ou de sécurité. À titre d'exemple, les véhicules prioritaires comme les camions à incendie, engagés dans des opérations de secours, sont exemptés de même que les véhicules dont le moteur doit tourner pour alimenter un équipement hydraulique ou d'éclairage, comme par exemple un système de messages informatisé.

Afin de s'assurer que le personnel de la municipalité connaît la nouvelle politique, la Ville a conçu une vidéocassette de formation ainsi qu'un site intranet pour mettre en relief les principaux points de la politique et contribuer à sensibiliser les employés aux répercussions de la marche au ralenti inutile des véhicules.

La Ville de Calgary est allée plus loin. L'an dernier, Calgary a affirmé son engagement à réduire la marche au ralenti en plaçant plus de 200 affiches à cet effet dans les installations municipales, y compris dans les casernes de pompiers, les centres récréatifs et les cours d'entreposage de machinerie lourde; elle en a mis des exemplaires à la disposition des organismes désireux de promouvoir l'interdiction de la marche au ralenti dans certaines zones de leurs lieux de travail. La Ville a également produit une version téléchargeable de l'affiche.



Des bénévoles au terminal du traversier de Tsawwassen, en Colombie-Britannique.

Le programme BEST de Vancouver

Au printemps, l'organisme Better Environmentally Sound Transportation (BEST) et la Jack Bell Foundation ont officiellement lancé une campagne pour des lieux de travail sans marche au ralenti, visant les entreprises possédant des parcs de véhicules et leurs employés, afin de réduire la marche au ralenti inutile des moteurs dans la région métropolitaine de Vancouver.

La campagne pour des lieux de travail sans marche au ralenti vise à sensibiliser les entreprises et les municipalités aux avantages de la mise en œuvre d'une politique contre la marche au ralenti visant leurs parcs de véhicules, afin de favoriser l'économie de carburant et de réduire les dépenses. L'un des principaux éléments de la campagne BEST consiste à démontrer les économies d'argent qui peuvent être réalisées en un an. À titre d'exemple, le coût inhérent à la marche au ralenti pour une seule voiture pendant 10 minutes équivaut au prix d'un dixième de litre de carburant. En un an, ces minutes peuvent totaliser environ 100 \$ pour chaque véhicule léger au Canada. « Nous avons pu retenir l'attention des gestionnaires de parcs en leur expliquant les coûts associés à la marche au ralenti. Les économies peuvent être considérables », souligne David Hendrickson, coordonnateur de la campagne pour des lieux de travail sans marche au ralenti.

Cette campagne offre aux gestionnaires de parcs une trousse comportant des produits de communication, notamment des affiches, des fiches d'information, des décalques pour le pare-brise ainsi que des autocollants pour le pare-chocs. Elle offre aussi des présentations lors de déjeuners-conférences ainsi que des conseils sur l'élaboration d'un plan d'action pour la réduction de la marche au ralenti. David Hendrickson souligne que l'autocollant offert dans le cadre de la campagne est essentiel pour susciter l'intérêt à l'égard du problème puisque le grand public peut tout de suite reconnaître les entreprises participantes.

L'une des caractéristiques uniques de la campagne BEST était la sensibilisation des conducteurs à la marche au ralenti inutile des véhicules pendant qu'ils attendaient au terminus du traversier (BC Ferry) à Tsawwassen, service qui assure le transport d'environ 1,3 million de véhicules privés et commerciaux chaque année. Au cours de l'été, les bénévoles du BEST ont monté un présentoir, distribué de l'information, répondu aux questions et demandé aux conducteurs de s'engager à ne plus faire tourner leur moteur au ralenti et à partager des faits portant sur la marche au ralenti avec leurs familles et leurs amis.

« Nous tentons de faire faire le lien aux gens entre la marche au ralenti, la qualité de l'air et l'économie. Idéalement, nous espérons que les employés mettront en pratique dans leur vie personnelle le message de la campagne pour des lieux de travail sans marche au ralenti », de conclure M. Hendrickson. Jusqu'à maintenant, la campagne a réussi à rejoindre les employés de plusieurs organismes, notamment ceux de Novex Couriers. « Novex souhaite ardemment que ses conducteurs participent et s'efforcent de ne plus faire tourner leur moteur au ralenti parce que ce faisant, ils polluent l'air, gaspillent de l'argent et cela ne mène nulle part », ajoute M. Robert Safrata, directeur général de Novex Couriers.

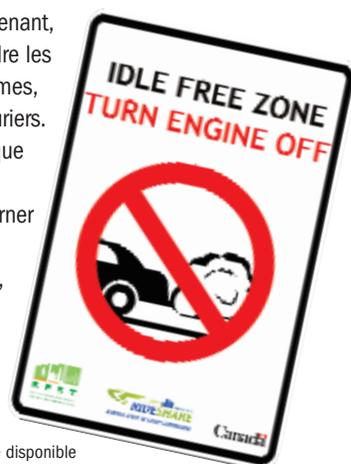


Image disponible en anglais seulement.



LE DÉFI d'une tonne

Agissons contre les changements climatiques

(Suite de la page 1)

Le Défi d'une tonne met l'accent sur les actions individuelles et œuvre avec les collectivités dans le but d'encourager leurs citoyens à participer. Près de 40 communautés ont été choisies pour participer aux défis communautaires pilotes lancés aux collectivités partout au Canada. Elles évalueront une gamme d'approches visant à engager les citoyens à l'échelle de la communauté. Dans le cadre du Défi d'une tonne, les collectivités participantes formuleront des recommandations quant aux investissements nécessaires au Défi d'une tonne à l'échelle nationale, détermineront les mécanismes de soutien requis et mettront à l'essai divers outils et produits favorisant l'action communautaire. « Même si votre communauté n'a pas été choisie pour relever un défi communautaire pilote, vous pouvez tout de même participer et utiliser l'information, les produits et les outils élaborés pour le Défi d'une tonne », souligne Michel Gareau, gestionnaire du Défi d'une tonne et du Programme de sensibilisation du public à Environnement Canada.

Le volet « défi communautaire » du Défi d'une tonne a commencé par un rassemblement à Ottawa au début de novembre pour initier l'élaboration de campagnes de réduction des GES dans les collectivités participantes. Des représentants de l'Initiative des véhicules personnels de RNCan étaient présents afin d'encourager chaque collectivité à intégrer une campagne contre la marche au ralenti dans son plan d'action local du Défi d'une tonne.

Les campagnes contre la marche au ralenti s'avèrent un excellent moyen de concrétiser un plan d'action visant à atteindre localement les objectifs du Défi d'une tonne parce que tous les outils et l'information nécessaires à la collectivité sont déjà disponibles sur le site Action contre la marche au ralenti. Afin de faciliter la tâche des organisateurs de la campagne, RNCan a mis au point un outil : 10 conseils pour mener une campagne efficace de lutte contre la marche au ralenti guide les collectivités pas à pas dans l'élaboration de leur campagne. Pour en savoir plus, visitez le site marcheauralenti.gc.ca.

Pour plus d'information sur le Défi d'une tonne, visitez le site changementsclimatiques.gc.ca.

Markham et Newmarket s'affrontent pour relever le Défi communautaire contre la marche au ralenti

Les collectivités de Markham et de Newmarket ont accepté de sauter dans le ring pour relever le Défi communautaire contre la marche au ralenti.

Le printemps dernier, ces deux villes de l'Ontario se sont lancé un défi afin d'encourager 500 résidents de leurs collectivités respectives à s'engager à réduire la marche au ralenti inutile. Le défi est une idée originale de la York Region Environmental Alliance (YREA) qui œuvre auprès des écoles avec l'aide de bénévoles dans le but de sensibiliser les conducteurs qui laissent tourner leur moteur inutilement, en les informant et en leur demandant de s'engager à ne plus le faire. « Les deux villes ont accepté avec enthousiasme de relever le défi et elles avaient hâte d'y participer », affirme Sari Merson, l'organisatrice de la campagne. Non seulement la YREA fait la promotion du défi, mais elle est également le marqueur officiel!

1^{er} round Newmarket prend la tête

Newmarket a donné son 110 p. 100, se classant première avec 155 engagements contre la marche au ralenti contre 2. Selon Joe Sponga, conseiller de Newmarket, cette première position impressionnante de sa ville a été le fruit d'une course effrénée à l'engagement au marché en plein air de la localité et d'activités au cours de l'été.

2^e round Markham réplique

En réplique à l'impressionnante performance de Newmarket au premier round, Markham a publié une annonce dans un journal de l'endroit, l'*Economist & Sun*, afin d'encourager ses citoyens à prendre un engagement. Ces derniers ont répondu à l'appel et, avec l'aide de la YREA lors du Festival de Thornhill, ils ont ramené Markham dans le combat. Le dernier décompte dénombrait 174 engagements pour Newmarket contre 164 pour son adversaire. « Markham s'est mis à marquer des points quand la rumeur selon laquelle Newmarket était en tête s'est répandue, et nos citoyens ont senti qu'ils devaient réagir », relate Erin Shapero, conseillère de Markham. Rejoindre les citoyens pendant les activités locales, placarder des affiches au centre municipal et faire participer les groupes communautaires sont au nombre des moyens que Markham a employés.

3^e round La lutte bat son plein!

Les belligérants étant presque à égalité, le combat s'intensifie, particulièrement avec l'esprit de compétition que démontre le conseiller Sponga quand il affirme : « Je veux vraiment montrer à Markham que nous sommes plus soucieux de l'environnement qu'eux ». Plus sérieusement, il ajoute : « Les gens aiment ce type de compétition parce qu'elle fait appel à la fierté de la collectivité, et nous sommes très fiers ici, à Newmarket. »

À l'instar de son homologue, la conseillère Shapero confirme que les citoyens de Markham placent la durabilité en matière d'environnement en tête de leurs priorités et, par conséquent, concurrencer Newmarket en faveur de la réduction des émissions de GES, de la lutte contre les changements climatiques et l'assainissement de l'air est pour eux très important. Elle parle avec beaucoup d'enthousiasme de ce type de

programme fort prisé des municipalités. « Bien que nous soyons en concurrence, ce défi nous permet de voir ce que l'autre fait et nous échangeons de l'information, de sorte que nos deux collectivités font un grand pas vers l'avant. »

M^{me} Merson explique pour sa part que les villes ont adopté des mesures positives en encourageant les employés à s'engager et en distribuant de l'information dans les centres communautaires et les bibliothèques publiques. La YREA travaillera de concert avec Markham et Newmarket cet automne dans le cadre d'initiatives planifiées, ciblant les centres commerciaux, les magasins de bières et autres endroits où les gens laissent souvent tourner le moteur de leur véhicule au ralenti.

Markham et Newmarket reçoivent également l'aide des jeunes pour diffuser le message visant à contrer la marche au ralenti. Les élèves de l'école secondaire Unionville, à Markham, ont remis des « avis d'infraction » aux automobilistes qui laissent leur moteur tourner au ralenti devant l'école. Les avis indiquaient que la marche au ralenti du moteur gaspille le carburant et contribue aux changements climatiques. Cet automne, le défi se poursuivra dans les cours d'école, grâce à la participation de sept écoles dans chaque collectivité. « La meilleure façon d'intéresser les parents consiste à les rejoindre par l'intermédiaire de leurs enfants », affirme M^{me} Merson.

Le coup de grâce

Les deux villes étudient activement d'autres moyens d'éradiquer les habitudes de marche au ralenti par le biais de règlements et de politiques proscrivant cette pratique. Markham espère que son règlement entrera en vigueur dès cet hiver, alors que Newmarket a élaboré une politique visant les véhicules municipaux. Son conseil municipal étudie aussi la possibilité d'adopter un règlement contre la marche au ralenti.

Pour obtenir les derniers résultats de la lutte contre la marche au ralenti opposant Markham à Newmarket, visitez le site www.yrea.org/anti-idling/anti-idling_home.htm (en anglais seulement).



Valerie Burke (en costume d'époque) s'adresse aux gens qui s'arrêtent au stand d'information, à Markham.

Avez-vous besoin d'aide pour organiser votre campagne?

Avez-vous des questions concernant l'élaboration d'un programme contre la marche au ralenti pour votre collectivité? Aimeriez-vous faire connaître vos histoires de réussite ou commenter l'information que nous avons fournie?

Veillez faire parvenir par courriel vos questions et vos commentaires à l'adresse auvolant@rncan.gc.ca et nous serons heureux de vous aider!

Communiquez avec nous. Vous verrez que nous ne marchons pas au ralenti!



Quoi de neuf?

RNCan a élaboré un nouvel outil – le plan d'action 10 conseils pour mener une campagne efficace de lutte contre la marche au ralenti – pour aider les collectivités à organiser leurs campagnes contre la marche au ralenti.

Le plan d'action comprend un processus par étapes qui guide l'utilisateur dans le but :

- de fixer les objectifs de la campagne;
- de faire la recherche préalable;
- de faire appel au marketing social communautaire;
- de préparer les messages, les outils et les stratégies clés;
- d'évaluer les activités.

Il fournit également des exemples et des ressources provenant de campagnes précédentes qui peuvent être téléchargés sans frais.

Pour consulter le plan d'action, rendez-vous à l'adresse marcheauralenti.gc.ca



Le Centre canadien de prévention de la pollution porte le message visant à contrer la marche au ralenti au-delà de nos frontières

Par le truchement de son Programme de réduction de la marche au ralenti chez les camionneurs, le Centre canadien de prévention de la pollution (C2P2) a passé l'été dernier à sensibiliser les conducteurs de camions de fret au poste frontalier du pont Blue Water, à Sarnia, en Ontario.

Chaque jour, des centaines de milliers de camions lourds diesels à 24 roues empruntent les routes en Amérique du Nord. En fait, Kady Cowan, coordonnateur du programme du C2P2, précise que le département de l'Énergie des États-Unis estime que les trois millions de camions de transport qui sillonnent les États-Unis gaspillent quelque 3,8 milliards de litres de carburant par année par la marche au ralenti. Cela équivaut à environ 11 milliards de kilogrammes de GES et à 400 000 kilogrammes de matières particulaires rejetées dans l'atmosphère par l'industrie du transport chaque année.

À Sarnia, la marche au ralenti laisse des signes évidents, dont le smog produit par les milliers de camions dont le moteur tourne au ralenti alors qu'ils attendent pour traverser la frontière entre les États-Unis et le Canada. La période d'attente atteint parfois quatre heures, et la plupart des conducteurs laissent tourner le moteur de leur camion alors qu'ils avancent en une lente procession. Le C2P2 a reconnu le potentiel d'assainissement de l'air aux postes frontaliers et a décidé de prendre des mesures en discutant du problème avec les conducteurs.

Le Programme de réduction de la marche au ralenti chez les camionneurs a adopté une approche ciblée qui met l'accent sur le contact direct avec les conducteurs qui attendent dans les enceintes douanières et aux postes de pesage. Les conducteurs ont été approchés par le personnel du projet qui les informait du problème de la marche au ralenti, leur posait des questions sur leurs habitudes à cet effet et les renseignait au sujet des effets néfastes de la marche au ralenti sur l'environnement et la santé. « L'économie de carburant est une question importante pour les entreprises de camionnage, et situer la marche au ralenti dans ce contexte a contribué à leur faire comprendre les avantages de l'éviter », explique M. Cowan. Les conducteurs pouvaient aussi répondre à un sondage qui leur donnait droit de participer à un tirage.

L'automne dernier, le C2P2 a poursuivi ses efforts visant à réduire la marche au ralenti aux postes frontaliers en réalisant une étude de cas portant sur des dispositifs évitant le recours à cette pratique. En réalité, ce sont les conducteurs qui ont pris cette habitude, et non les entreprises de camionnage, et ce qui les motive à laisser le moteur tourner diffère d'un conducteur à un autre. « Les conducteurs passent entre huit et dix heures dans leurs camions lorsqu'ils ne conduisent pas et, par conséquent, le chauffage, la climatisation et l'utilisation d'appareils dans les cabines couchettes sont essentiels pour assurer leur sécurité et leur bien-être sur la route », poursuit M. Cowan. Le C2P2 a donc décidé d'évaluer l'utilisation de deux dispositifs évitant le recours à la marche au ralenti afin d'étudier leur fonctionnement et la réceptivité des conducteurs à l'endroit de ces solutions de recharge éconergétiques.

Pour en savoir davantage sur le Programme de réduction de la marche au ralenti chez les camionneurs du C2P2, communiquez avec Kady Cowan, coordonnateur du programme, au 1 800 667-9790.

Dans le prochain numéro

Vous trouverez encore plus d'histoires de réussite, de conseils et d'information sur la façon de faire dans le prochain bulletin Action contre la marche au ralenti. Notre prochain numéro traitera de plusieurs questions d'actualité :

- Les programmes en milieu scolaire : *Comment interdire la marche au ralenti autour de nos écoles?*
- Les règlements contre la marche ralenti et les campagnes de sensibilisation : *Quelle est la meilleure approche pour résoudre le problème de la marche au ralenti? La réglementation, la sensibilisation ou une combinaison des deux?*
- Initiative fédérale Prêchez par l'exemple : *Ressources naturelles Canada affiche ses couleurs.*



Camions et parcs de véhicules – La lutte contre la marche au ralenti se poursuit à la maison

La Zone de tranquillité sans marche au ralenti d'Écoflotte

Les conducteurs de camions de partout au pays sont sollicités afin de réduire la marche au ralenti inutile dans les relais routiers. Dans le cadre de ses efforts constants de sensibilisation, la division Écoflotte de Ressources naturelles Canada a lancé, le 4 octobre 2004, la troisième campagne annuelle de la Zone de tranquillité sans marche au ralenti au relais routier Husky, à Brandon, au Manitoba.

Cette année, la participation est très élevée puisque 82 relais, concessionnaires et centres de services routiers ont fait de leurs emplacements des zones d'interdiction de marche au ralenti. Cela signifie que les camionneurs qui se garent dans les zones de tranquillité peuvent respirer un air plus pur, bien dormir dans un endroit paisible et avoir bonne conscience puisqu'ils savent qu'ils font leur part pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le programme est présenté à l'automne et coïncide cette année avec le programme de rabais d'Écoflotte conçu pour aider les propriétaires de véhicules à diminuer leur consommation d'essence et leurs frais d'entretien. Des économies peuvent être réalisées en modifiant les pratiques d'exploitation et en installant des dispositifs éconergétiques, par exemple des chaufferettes de cabine et des groupes électrogènes d'appoint, qui diminuent le besoin de recourir à la marche au ralenti. Les propriétaires de camions, d'autocars et d'autobus de classes 6, 7 et 8, immatriculés pour le service de transport commercial au Canada, sont admissibles à un rabais pour l'installation de dispositifs approuvés, achetés après le 12 août 2003.

Pour plus d'information sur les rabais, composez sans frais le 1 800 387-2000 ou visitez le site www.ecoflotte.gc.ca.



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

L'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada renforce et élargit l'engagement du Canada envers l'efficacité énergétique afin d'aider à relever les défis posés par les changements climatiques.

