

Environnement Canada

Direction des affaires environnementales

TD
886.5
C7614
2002

CAMPAGNE ANTI-RALENTI

Mai et juin 2002

RAPPORT FINAL



Préparation :

Dave Crowder, Spécialiste de Systèmes de gestion environnementale
Direction des affaires environnementales
Environnement Canada



Gouvernement
du Canada

Gov
of C

Rég. Québec Biblio. Env. Canada Library



Novembre 2002

Canada

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
APPROCHE	7
ORGANISATION DU PROJET	8
LIMITES.....	9
RÉSULTATS	11
<i>Stade de pré-intervention :</i>	<i>11</i>
<i>Stade d'intervention :</i>	<i>12</i>
<i>Stade de post-intervention :</i>	<i>14</i>
RÉSUMÉ.....	16
PROCHAINES ÉTAPES.....	17
COMPARAISON DES RÉSULTATS D'ENVIRONNEMENT CANADA ET DE RESSOURCES NATURELLES CANADA.....	18
ANNEXES.....	19
<i>ANNEXE 1 : Outil de collecte de données.....</i>	<i>20</i>
<i>ANNEXE 2 : Texte d'intervention</i>	<i>21</i>
<i>ANNEXE 3 : Tableaux sommaires de la collecte de données.....</i>	<i>23</i>
<i>ANNEXE 4 : Liste des bénévoles</i>	<i>29</i>
<i>ANNEXE 5 : Résultats à Ressources naturelles Canada</i>	<i>30</i>
<i>ANNEXE 6 : Communiqué</i>	<i>32</i>

PRÉFACE

J'aimerais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance et remercier tous les bénévoles qui ont participé à ce projet pour contrer la marche au ralenti. Ces personnes ont sacrifié du temps, malgré leurs horaires chargés, pour passer deux heures ou plus à la fois dehors afin de recueillir de l'information sur les véhicules en marche au ralenti. De temps à autre, ces personnes ont été confrontées à des conditions météorologiques difficiles et je suis reconnaissant auprès de tous ceux qui ont persévéré, en dépit des circonstances.

Merci aussi à Matt Nazaroff et à Peter Rudin-Brown d'avoir fait la collecte des feuilles de données à Place Vincent Massey et de s'être assuré que tout le monde avait le matériel d'information adéquat durant la période d'intervention.

La liste complète des bénévoles se trouve à l'annexe 4.

Sincèrement,

Dave Crowder

Coordonnées :

Pour plus d'information sur ce rapport ou sur le projet pilote d'Environnement Canada visant à contrer la marche au ralenti, veuillez communiquer avec :

**Dave Crowder, spécialiste de Systèmes de gestion
environnementale
Environnement Canada
Téléphone : (819) 994-5592
Courriel : david.crowder@ec.gc.ca**

Pour de l'information générale sur la marche au ralenti ou pour de l'aide afin de mener votre propre campagne contre la marche au ralenti, veuillez communiquer avec :

**Catherine Ray, Office de l'efficacité énergétique
Ressources naturelles Canada
Téléphone : (613) 995-5264
Courriel : CRay@NRCan.gc.ca
Site Web : <http://oee.nrcan.gc.ca/ralenti>**

Ce document est également disponible en anglais.

Sommaire exécutif

Environnement Canada et Ressources naturelles Canada ont demandé aux automobilistes de réfléchir à leurs habitudes de conduite et tout particulièrement à la

fréquence à laquelle ils laissent leur véhicule en marche au ralenti. Quand un moteur est en marche sans raison valable, il émet inutilement des gaz à effet de serre (GES) nocifs et d'autres émissions atmosphériques, il gaspille du carburant et de l'argent et réduit en fin de compte notre qualité de vie en augmentant la fréquence et la gravité de maux respiratoires variés.

Afin de combattre des problèmes comme le changement climatique et le smog urbain, nous devons tous faire une utilisation plus judicieuse de l'énergie. Dans le cas de la marche au ralenti, la solution est aussi simple que de tourner une clé.

Si chaque automobiliste canadien évitait de laisser son véhicule en marche au ralenti pendant cinq minutes chaque jour durant 365 jours, plus de 1,6 millions de tonnes de dioxyde de carbone (CO₂), ainsi que d'autres émissions nocives, n'entreraient pas dans l'atmosphère.

Afin de promouvoir l'utilisation responsable des véhicules dans la Région de la capitale nationale, Ressources naturelles Canada a désigné son édifice situé au 580, rue Booth et Environnement Canada a désigné deux édifices – les Terrasses de la Chaudière (TLC) et Place Vincent Massey (PVM) – comme étant, de manière permanente, des « zones anti-ralenti » dans le cadre d'un projet pour contrer la marche au ralenti lancé durant la Semaine de l'environnement en juin 2002. Ainsi, les conducteurs qui s'arrêtent à l'un ou l'autre de ces édifices pour plus de dix à vingt secondes sont encouragés à arrêter leur moteur.

À Environnement Canada, le projet pour réduire la marche au ralenti s'est réalisé en trois stades : la pré-intervention, l'intervention et la post-intervention. Près de 50 bénévoles des deux édifices ont été recrutés pour contribuer à la collecte de données et pour sensibiliser les conducteurs aux dommages encourus par la marche au ralenti.

Après huit jours seulement de collecte de données, plus de 1 150 observations de marche au ralenti ont été constatées, totalisant une durée de plus de 50 heures et une production de 161 kg d'équivalent de gaz carbonique (E-CO₂). Il nous est apparu qu'un mélange équivalent de voitures et de taxis pratiquaient la marche au ralenti à chaque édifice afin, principalement, de ramasser ou de déposer des passagers.

En dépit des différentes limites et des conditions météorologiques peu clémentes rencontrées durant le stade de post-intervention, les résultats indiquent clairement que les efforts des bénévoles durant le stade d'intervention ont donné lieu à une réduction du nombre de marches au ralenti qui ont eu lieu aux TLC et à PVM. Les objectifs du projet ont donc été atteints. Nous souhaitons que les conducteurs continuent à suivre la tendance vers une utilisation plus responsable de leurs véhicules et qu'ils feroient un effort conscient afin de réduire le temps où leur moteur marche au ralenti, gaspillant du coup carburant et argent et polluant l'air que nous respirons.

Contexte

Les changements climatiques risquent de perturber l'environnement au Canada en mettant possiblement nos ressources forestières et aquatiques en péril, en mettant en danger certaines espèces végétales et animales et en portant atteinte à la santé des humains.

Le smog urbain est la cause de la mort prématurée de milliers de Canadiens et Canadiennes chaque année, et il en coûte des millions de dollars à notre système de santé pour traiter des maladies respiratoires.

Les émissions provenant des véhicules sont un facteur majeur contribuant au smog urbain. Pour chaque litre d'essence utilisé, la voiture moyenne produit à peu près 2,4 kilogrammes de gaz carbonique (CO₂), le principal gaz à effet de serre (GES) qui contribue au changement climatique. De plus, d'autres émissions liées aux tuyaux d'échappement, telles les monoxydes de carbone, les oxydes nitreux et les hydrocarbures polluent l'air que nous respirons.

Si chaque automobiliste canadien évitait de laisser son véhicule en marche au ralenti pendant cinq minutes à chaque jour durant 365 jours, plus de 1,6 millions de tonnes de gaz carbonique (CO₂), ainsi que d'autres substances toxiques, n'entreraient pas dans l'atmosphère.

Afin de combattre des problèmes comme le changement climatique et le smog urbain, les Canadiens doivent être plus judicieux dans leur utilisation d'énergie. Dans le cas des moteurs qui sont en marche au ralenti, la solution est aussi simple que de tourner une clé.

Ressources naturelles Canada (RNCa) a récemment lancé une campagne de sensibilisation publique axée sur les enjeux des moteurs qui sont en marche au ralenti afin de mettre les automobilistes canadiens au courant des bénéfices de la réduction de telles pratiques et pour les encourager à réduire le nombre de fois où les moteurs sont inutilement en marche au ralenti dans leurs communautés.

Afin d'aider RNCa à livrer ces messages, une trousse d'outils basée sur le Web a été développée pour l'utilisation par les municipalités et les communautés à travers le Canada (<http://oee.nrcan.gc.ca/ralenti>). Le site leur fournit l'information et les outils dont ils auront besoin pour agir afin de restreindre la marche au ralenti inutile au niveau local. Le concept du site a été développé en sachant que plusieurs municipalités sont à la veille de développer leur propre plan d'action en matière d'environnement. Le site propose aussi une approche complémentaire au transport en commun ou au covoiturage dans le but de s'attaquer aux problèmes de la qualité de l'air et du changement climatique en encourageant une réduction de la marche au ralenti des véhicules personnels.

Il y a un intérêt grandissant pour la lutte contre la marche au ralenti; plusieurs communautés songent à privilégier une approche volontaire ou encore à légiférer pour

contrer le problème de la marche au ralenti.

Les municipalités de Waterloo, Oakville, Montréal, Toronto, London et Ottawa ont adopté des arrêtés-municipaux anti-ralenti. Des projets pour contrer les moteurs en marche au ralenti sont menés dans les villes de Mississauga et du Grand Sudbury, en Ontario. Calgary est en train d'ébaucher un règlement afin d'interdire la circulation dans les rues de la ville aux voitures qui produisent des montants excessifs de polluants et de réduire le temps pendant lequel il est permis de laisser son véhicule en marche au ralenti.

Afin de promouvoir l'utilisation responsable des véhicules dans la Région de la capitale nationale et dans le cadre d'un projet pour contrer la marche au ralenti lancé durant la Semaine de l'environnement en juin 2002, Ressources naturelles Canada a désigné « zone anti-ralenti » son édifice situé au 580, rue Booth. Environnement Canada a désigné deux édifices – les Terrasses de la Chaudière (TLC) et Place Vincent Massey (PVM) – comme étant, de manière permanente, des « zones anti-ralenti ». Ainsi, les conducteurs qui s'arrêtent à l'un ou l'autre des édifices pour plus de dix à vingt secondes sont encouragés à arrêter leurs moteurs.

Au même moment, RNCan et EC ont consacré du temps à observer les habitudes des automobilistes, tout particulièrement à la fréquence à laquelle ils laissaient leur véhicule en marche au ralenti. Le contexte et les résultats de ces campagnes sont décrites dans les pages suivantes.

Approche

À Environnement Canada, la campagne pour réduire la marche au ralenti a été menée en trois stades. la pré-intervention, l'intervention et la post-intervention. Des bénévoles des TLC et de PVM ont été recrutés pour contribuer à la collecte de données et pour renseigner les conducteurs sur les dommages causés par la marche au ralenti.

Dans un effort de maximisation de l'utilisation des ressources disponibles et de minimisation du dérangement des responsabilités régulières des bénévoles, il a été convenu que la collecte de données de base aurait lieu sur une période de deux jours et que la période d'intervention et de collecte de données de suivi aurait lieu sur un période de trois jours. Mardi, mercredi et jeudi ont été choisis comme période d'étude puisqu'on a supposé que ces journées donnent lieu au plus grand volume de circulation.

Les stades de pré-intervention (les 29 et 30 mai 2002) et de post-intervention (du 11 au 13 juin 2002) exigeaient que les bénévoles enregistrent tous les cas de marche au ralenti excessive sur une feuille de collecte de données (voir l'annexe 1 pour la feuille de collecte de données).

Le stade d'intervention a été mené pendant la Semaine de l'environnement (les 4, 5 et 6 juin). Il fallait que les bénévoles s'approchent des véhicules en marche au ralenti et parlent au conducteur en utilisant un « texte » établi les informant de l'effet négatif de la marche au ralenti (voir l'annexe 2). Les bénévoles ont aussi distribué des dépliants d'information et des autocollants pour les vitres aux conducteurs. De plus, ils ont rempli des feuilles de collecte de données pour les véhicules qui continuaient la marche au ralenti.

Chaque jour d'observation était divisé en quatre quarts de travail de deux heures et débutait à 8 heures pour se terminer à 16 heures. Pour chaque quart il y avait deux bénévoles déployés aux TLC et trois bénévoles à PVM pour enregistrer les cas de marche au ralenti excessive et inutile et, quand la situation le demandait, pour approcher les conducteurs.

Aux TLC, la zone observée était une section de 50 mètres de la rue Wellington à Gatineau directement en face de l'édifice. La zone d'étude était essentiellement constituée d'une station de taxi et d'une zone pour déposer et ramasser des passagers.

La zone d'étude de PVM consistait en trois côtés de l'édifice. Les deux rues de côté, Bourque et Caron, et la zone de stationnement arrière étaient considérées comme les zones de plus grande préoccupation pour l'édifice.

Organisation du projet

Une première rencontre avec des représentants de RNCan a été tenue afin de discuter de leur approche et de leur méthode de promotion d'une zone anti-ralenti. Des membres de la Direction des affaires environnementales à EC ont ensuite commencé à organiser la campagne pour PVM et TLC.

Une stratégie de communication a été élaborée. Elle décrivait comment faire la promotion du projet anti-ralenti dans les deux installations d'EC. Une note de breffage pour le bureau du ministre a été mise au point dans l'espoir que le ministre Anderson puisse être disponible pour une annonce ministérielle conjointe avec le ministre Dhaliwal de RNCan. À cause de conflits d'horaire variés, les ministres n'ont pu se rendre disponible pour faire l'annonce. Toutefois, tous les deux nous ont prêté leur entière collaboration et un communiqué de presse a été émis durant la Semaine de l'environnement. Une copie du communiqué est fournie à l'annexe 6.

La prochaine étape dans l'organisation de la campagne était celle du recrutement de bénévoles dans les deux installations pour les activités de collecte de données et pour mener les interventions. Compte tenu du nombre de quarts de travail disponibles, du nombre de personnes exigé pour remplir ces quarts et du nombre de jours de campagne, un nombre important de bénévoles était nécessaire pour chaque édifice. En fait :

Aux TLC : $8 \text{ jours} \times 4 \text{ quarts par jour} \times 2 \text{ personnes par quart} = 64 \text{ places à remplir.}$

À PVM : $8 \text{ jours} \times 4 \text{ quarts par jour} \times 3 \text{ personnes par quart} = 96 \text{ places à remplir.}$

Par conséquent, il fallait trouver des bénévoles pour un total de 160 postes. Malheureusement, tous les quarts de travail n'ont pas bénéficié d'une couverture complète (certains n'ont pas été couverts du tout) et la plupart des 48 bénévoles ont fini par prendre des quarts de travail multiples en vue de recueillir des données ou de faire des interventions.

Il fallait préparer, pour la période d'intervention durant la Semaine de l'environnement, des affiches anti-ralenti, des dépliants d'information et des autocollants pour les vitres. RNCan a pu fournir des affiches anti-ralenti bilingues à EC – ces dernières ont été affichées dans le hall d'entrée des TLC – et nous a prêté plusieurs dépliants bilingues et des autocollants pour les vitres. Une commande a été placée auprès d'un imprimeur pour obtenir des dépliants supplémentaires en nombre suffisant pour remettre les dépliants fournis par RNCan.

Avec la collaboration de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, trois panneaux de signalisation anti-ralenti bilingues ont été installés aux TLC et six panneaux ont été installés à la PVM. Malheureusement, les panneaux n'ont pas été installés avant la fin de la campagne, mais ils sont néanmoins aujourd'hui une partie permanente de l'affichage extérieur de ces deux édifices.

De sa conception à sa conclusion, le projet anti-ralenti s'est étendu sur environ huit semaines. En raison des contraintes de temps serrées, plusieurs difficultés importantes sont survenues et elles auraient probablement pu être évitées si nous avions bénéficié de plus de temps de préparation. Certaines de ces difficultés sont décrites dans la prochaine section.

Limites

Les résultats de la campagne anti-ralenti présentés dans ce rapport sont à des fins d'information seulement et ne devraient pas être utilisés comme fondement pour des décisions, des lignes directrices ou des recommandations. Il n'y a eu aucune tentative de normalisation des résultats du projet. Il y a un nombre important de limites qui doivent être comprises avant d'examiner les résultats du projet.

- 1. Le manque d'uniformité dans la collecte de données** – Chaque bénévole participant au projet avait un style particulier et une compréhension propre de la collecte d'information sur les véhicules en marche au ralenti. Par exemple, il est possible qu'un bénévole ait enregistré des véhicules alors qu'un autre bénévole, dans les mêmes circonstances, n'aurait pas considéré ces véhicules comme étant inutilement en marche au ralenti. Ce genre de situation aurait pu être réduit s'il y avait eu une séance d'information tenue avec tous les bénévoles avant le début de la campagne. Cela aurait servi à clarifier toutes divergences concernant les techniques et les exigences de la collecte de données.
- 2. Couverture incomplète** – En dépit des efforts pour maintenir en place deux bénévoles aux TLC et trois bénévoles à PVM en tous temps durant la campagne, il n'y avait tout simplement pas assez de bénévoles pour accomplir cette tâche. Le résultat, c'est que tous les quarts de travail à chaque édifice n'ont pas été comblés entièrement (ou pas du tout, dans certains cas). Sans une couverture complète durant un quart de travail, il est possible que des véhicules en marche au ralenti n'aient pas été enregistrés. Cette situation est difficile à surmonter en raison de la charge de travail des employés, des horaires quotidiens et du nombre de personnes requis pour le projet. Elle aurait pu être atténuée si un communiqué avait été transmis à tous les employés des deux édifices dans des délais raisonnables avant le début du projet.
- 3. Conditions météorologiques** – Les conditions météorologiques jouent un rôle important sur la période pendant laquelle les conducteurs laissent leurs véhicules en marche au ralenti. Par temps froid, les conducteurs laissent leurs véhicules en marche au ralenti pour garder l'appareil de chauffage en marche. Par temps chaud, les conducteurs laissent leur moteur en marche pour maintenir l'air climatisé. Durant la période d'étude, la température était généralement saisonnière (c'est-à-dire entre 18 et 23 degrés Celsius). Toutefois, il y a eu deux jours de température plus froide avec des pluies abondantes. Si la campagne avait été menée pendant les mois estivaux ou hivernaux, il est certain que les résultats auraient été complètement différents de ceux que nous présentons ici.

4. Conception de l'étude – En raison du temps et des ressources limités et du caractère intrinsèquement irréalisable de la conduite d'un projet anti-ralenti exhaustif, la campagne a consisté en deux jours de collecte de données de références, trois jours d'intervention et trois jours de collecte de données de suivi. Il est déraisonnable de s'attendre à ce que huit jours d'étude constituent une représentation exacte de la situation de la marche au ralenti dans la Région de la capitale nationale. En vue de constituer un portrait plus exhaustif, il serait nécessaire de mener l'étude pendant plusieurs semaines à différents moments pendant toute une année.

En dépit de ces limites et de ces défaillances, l'objectif global de la campagne, qui consistait à renseigner les automobilistes et à réduire le nombre de marches au ralenti inutiles ayant lieu aux deux édifices d'EC, a été atteint comme le démontre la prochaine section.

Résultats

Ce qui suit constitue les résumés des résultats de la campagne anti-ralenti à Environnement Canada. Pour les tableaux complets de la collecte de données, veuillez vous reporter à l'annexe 3.

À noter : La statistique se rapportant au pourcentage de temps où les véhicules sont en marche au ralenti comparativement au temps total de leur arrêt est un indicateur de la volonté du conducteur à couper les moteurs de sa voiture alors qu'il est arrêté. Un pourcentage élevé suggère que ceux qui pratiquent la marche au ralenti ne sont pas susceptibles de couper leurs moteurs une fois leur véhicule arrêté.

Stade de pré-intervention :

Mené les 29 et 30 mai 2002. Les conditions météorologiques ont varié entre ensoleillé et chaud (26° C) la première journée, et un mélange de nuages et de précipitations et 23° C le deuxième jour.

Aux TLC, les résultats de l'étude de référence étaient les suivants :

- sur un total de **311 observations** pendant les deux jours, **48 %** de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti étaient des taxis, **37 %** des voitures et **15 %** des camions ou des fourgonnettes;
- les véhicules en marche au ralenti ont accumulé **17,3 heures** de marche au ralenti inutile;
- la durée moyenne de marche au ralenti était de **3,3 minutes**;
- **85 %** de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti déposaient ou venaient chercher des passagers;
- le temps passé par les véhicules en marche au ralenti représentait plus de **60 %** de la durée totale de leur arrêt.

Tel que mentionné, la grande majorité des véhicules en marche au ralenti ramassaient ou déposaient des passagers. Il est aussi important de noter que près de 10 % de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti semblaient le faire sans aucune raison apparente. Souvent, les taxis se rendaient dans le stationnement en attente d'un passager et lorsque aucun ne se présentait, ils repartaient. Parfois, la raison de la marche au ralenti était complètement inconnue.

C'est durant ce stade de la campagne que la plus longue marche au ralenti inutile enregistrée aux TLC s'est produite : un camion diesel a fait de la marche au ralenti sans interruption pendant **95 minutes**.

À PVM, les résultats du stade de pré-intervention étaient les suivants :

- un total de **103 observations**, pendant les deux jours, qui comprenaient **38 % de voitures**, **37 % de taxis**, et **25 % de camions ou de fourgonnettes**;

- la durée totale de marche au ralenti accumulée était de près de **6 heures**;
- la durée moyenne de marche au ralenti était de **3,5 minutes**;
- **69 %** de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti déposaient ou ramassaient des passagers. En plus, plus de **18 %** de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti n'avaient aucune raison apparente de le faire;
- le temps passé par les véhicules en marche au ralenti représentait environ **75 %** de la durée totale de leur arrêt.

Puisque le personnel disponible était limité, aucune donnée n'a été recueillie à PVM lors du quart de travail de 8 heures à 10 heures le 30 mai.

Nous avons pu constater que le véhicule dont le moteur avait été en marche au ralenti pendant 95 minutes aux TLC avait fait de même à PVM pendant 30 minutes.

En résumé, il y a eu 414 observations de marche au ralenti excessive aux deux édifices pour un cumulatif de marche au ralenti de 23 heures. Cela se traduit par plus de 75 kg d'équivalent en dioxyde de carbone (E-CO₂) qui sont relâchés dans l'atmosphère inutilement. Le temps moyen de marche au ralenti de ces véhicules était d'à peu près 3,4 minutes.

Stade d'intervention :

Mené les 4, 5 et 6 mai 2002. Les conditions météorologiques étaient saisonnières : ensoleillé, quelques nuages et des températures variant entre 18 et 23° C.

Aux TLC, les observations pendant la période d'intervention étaient les suivantes :

- il y a eu un total de **113 observations**, comprenant **43 % de voitures**, **43 % de taxis** et **13 % de camions ou de fourgonnettes**;
- ces véhicules ont accumulé environ de **3,2 heures** de temps total de marche au ralenti;
- la durée moyenne de marche au ralenti était de **1,7 minutes**;
- encore une fois, la majorité des véhicules en marche au ralenti ramassaient ou déposaient des passagers (**67 %**), mais **27 %** des véhicules n'avaient aucune raison évidente d'être en marche au ralenti;
- le temps de marche au ralenti représentait plus de **70%** de la durée totale de l'arrêt des véhicules.

Pendant le quart de travail du 4 juin, de 8 heures à 10 heures, aucune observation de marche au ralenti n'a été enregistrée aux TLC.

Il n'est pas surprenant que le nombre d'observations soit significativement moins élevé qu'au stade de pré-intervention. C'est ce qui résulte de l'approche des voitures en marche au ralenti par les bénévoles plutôt que de s'en tenir à la stricte collecte de

données. En général, il a été noté que la grande majorité des conducteurs étaient très ouverts aux bénévoles et qu'ils coupaient immédiatement leur moteur.

À PVM, les résultats du stade d'intervention étaient les suivants :

- il y a eu un total de **80 observations**, comprenant **41 % de voitures**, **41 % de taxis** et **18 % de camions ou de fourgonnettes**;
- ces véhicules ont accumulé près de **2,2 heures** de temps total de marche au ralenti;
- la durée moyenne de marche au ralenti était de près de **1,7 minutes**;
- encore une fois, la majorité des véhicules en marche au ralenti ramassaient ou déposaient des passagers (**64 %**), mais **23 %** des véhicules n'avaient aucune raison apparente d'être en marche au ralenti;
- le temps passé en marche au ralenti représentait plus de **77 %** de la durée d'arrêt total des véhicules.

Puisque le personnel disponible était limité, la collecte de données à PVM n'a pu être menée le 4 juin de 14 heures à 16 heures, le 5 juin de 8 heures à 10 heures et de midi à 14 heures ainsi que le 6 juin de 8 heures à 10 heures et de 14 heures à 16 heures

En résumé, un total de 193 observations ont été faites durant le stade d'intervention, résultant en 5,4 heures de temps de marche au ralenti. La production de E-CO₂ durant cette période totalise plus de 17 kg. On ne demandait pas aux bénévoles de rapporter le nombre d'interventions qu'ils faisaient mais la réduction importante du nombre d'observations effectuées, comparativement au stade de pré-intervention, constitue un indicateur partiel de l'ouverture d'esprit des conducteurs à l'endroit de la campagne.

Pendant ce stade il est devenu clair que nombre de conducteurs avaient des idées fausses au sujet de la marche au ralenti. Parmi ces mythes :

- le véhicule doit être en marche pour se servir du téléphone cellulaire, de la radio ou des autres fonctions du véhicule (vitres, essuie-glaces, etc.);
- il est plus économique de laisser un véhicule de huit cylindres en marche au ralenti que d'en redémarrer le moteur après l'avoir coupé;
- les moteurs des camions de réfrigération doivent continuer à fonctionner pour que les denrées restent congelées;
- la marche au ralenti pendant quelques minutes ne contribue pas au changement climatique.

Nous espérons que ces fausses représentations disparaîtront à la suite d'initiatives supplémentaires de sensibilisation du public.

Stade de post-intervention :

Ce stade a eu lieu les 11, 12 et 13 juin 2002. Les conditions météorologiques étaient moins bonnes : des précipitations importantes et des températures plus fraîches, allant de 15 à 18° C.

Aux TLC, les résultats du stade de collecte de données de post-intervention étaient les suivantes :

- il y a eu **392** observations de marche au ralenti, composées de **41 % de voitures, 41 % de taxis** et de **18 % de camions et de fourgonnettes**;
- les véhicules ont accumulé un total de **16,8 heures** de marche au ralenti;
- la durée moyenne de marche au ralenti était de **2,6 minutes**;
- **77 %** de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti ramassaient ou déposaient des passagers et **17 %** n'avaient aucune raison apparente d'être en marche au ralenti;
- le temps de marche au ralenti représentait **74 %** de la durée totale d'arrêt des véhicules.

Le temps moyen de marche au ralenti n'a pas diminué autant que nous l'avions anticipé. Nous croyons toutefois que la température peu clémente a joué un rôle majeur dans le temps moyen de marche au ralenti. Le pourcentage de temps de marche au ralenti par rapport au temps d'arrêt total est une preuve supplémentaire de l'influence du facteur météo sur la marche au ralenti des véhicules. Alors que les conditions météorologiques empiraient durant toute la durée de l'étude, les pourcentages se sont accrus, ce qui nous indique que les conducteurs avaient moins tendance à couper leurs moteurs dans des conditions météorologiques moins désirables.

À PVM, les résultats du stade de collecte des données post-intervention étaient les suivantes :

- il y a eu **158** observations de marche au ralenti, comprenant **32 % de voitures, 34 % de taxis** et **34 % de camions ou de fourgonnettes**;
- les véhicules ont accumulé un total de **4,9 heures** de temps de marche au ralenti;
- la durée moyenne de marche au ralenti était de **1,9 minutes**;
- **54 %** de ceux qui pratiquaient la marche au ralenti ramassaient ou déposaient des passagers et **25 %** n'avaient aucune raison apparente d'être en marche au ralenti;
- la durée de marche au ralenti représentait **75 %** du temps d'arrêt total des véhicules.

Puisque le personnel disponible était limité, la collecte de données à PVM n'a pu être menée le 12 juin de 14 heures à 16 heures ainsi que le 13 juin de 8 heures à 10 heures et de 14 heures à 16 heures.

Même si le temps moyen de marche au ralenti constaté durant ce stade est un peu plus élevé que ce qui a été constaté pendant le stade d'intervention, cela est probablement attribuable aux conditions météorologiques qui ont prévalu durant cette période. Néanmoins, il est encourageant de noter qu'il y a eu une diminution significative du temps moyen de marche au ralenti comparativement au stade de pré-intervention.

En résumé, le stade de post-intervention de la campagne a consisté en 550 observations de marche au ralenti inutile aux deux édifices d'Environnement Canada. Les 21,7 heures de marche au ralenti ont entraîné une production de plus de 69 kg de E-CO₂. La durée moyenne de marche au ralenti pour ce troisième et dernier stade était de 2,4 minutes, ce qui représente une minute complète de moins qu'au stade de pré-intervention.

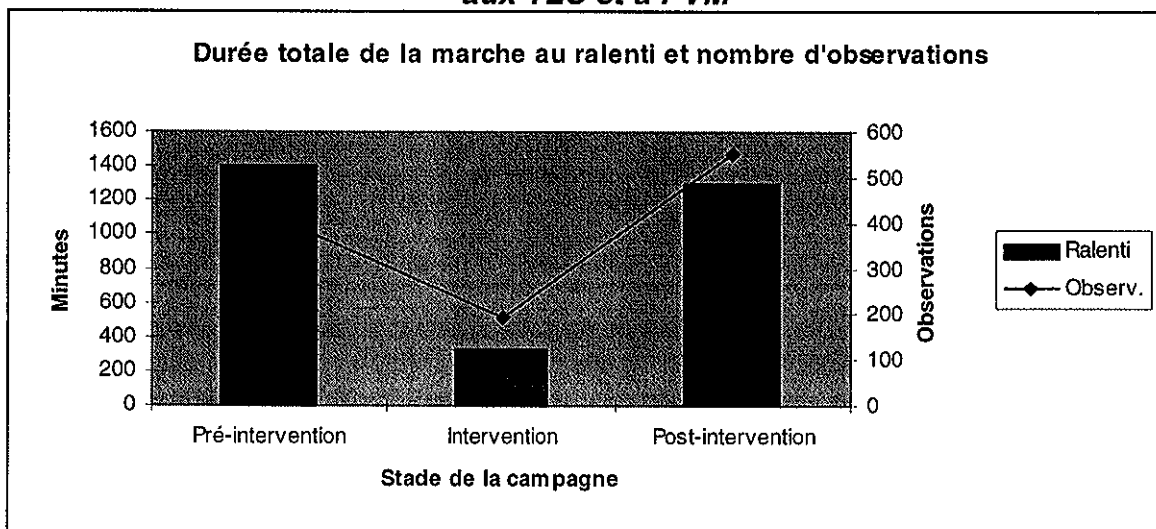
RÉSUMÉ

Le tableau 1, ci-bas, fait un sommaire du montant total de temps de marche au ralenti comparativement au nombre total d'observations faites aux TLC et à PVM durant la période complète de la campagne anti-ralenti.

Durant les huit jours de collecte de données, il y a eu plus de 1 150 observations de marche au ralenti inutile, totalisant plus de 50 heures et 161 kg de E-CO₂ produit. Il semble y avoir un nombre égal de voitures et de taxis en marche au ralenti à chaque édifice, et l'embarquement ou le dépôt de passagers en était la raison première.

En dépit des différentes limites telles qu'elles ont été présentées, et des conditions météorologiques peu clémentes qui ont prévalu durant le stade de post-intervention, il existe une indication claire que les efforts des bénévoles pendant la période d'intervention ont donné lieu à une réduction du nombre de marches au ralenti qui ont eu lieu aux TLC et à PVM, faisant du projet un succès dans son ensemble. Il est souhaitable que les conducteurs continuent à suivre la tendance vers une conduite plus responsable des véhicules et qu'ils fassent des efforts conscients pour réduire le montant de temps qu'ils passent en marche au ralenti, gaspillant carburant et argent et polluant l'air que nous respirons.

Tableau 1
Durée totale de la marche au ralenti et nombre d'observations
aux TLC et à PVM



Prochaines étapes

On doit constater, à partir des données recueillies aux TLC et à PVM, que la marche au ralenti inutile est un problème significatif. Il y a plusieurs sources de polluants atmosphériques. Toutefois, la marche au ralenti des véhicules est une source qui, par la sensibilisation et le changement des attitudes et des comportements, peut facilement être confrontée.

Le gouvernement du Canada s'engage à donner l'exemple quand il s'agit de la gestion responsable de l'environnement. L'objectif ultime de la campagne anti-ralenti de la Région de la capitale nationale est d'encourager tous les ministères/organismes fédéraux et le public à désigner leurs édifices comme des « zones anti-ralenti » et de continuer la campagne pour réduire le montant de temps pendant lequel les conducteurs laissent leurs véhicules en marche au ralenti.

D'autres installations d'Environnement Canada au pays ont été invitées à relever le défi que constitue la réduction de la marche au ralenti inutile de véhicules à proximité de leurs édifices respectifs. Avec l'appui d'autres installations, la campagne anti-ralenti pourrait potentiellement mener à une politique à l'échelle de tout le ministère qui désignerait « zones anti-ralenti » toutes les installations d'Environnement Canada. Des projets comme celui-ci sont des initiatives simples et facilement organisées qui contribuent à appuyer nombre de programmes ministériels importants, dont l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple et Le défi du leadership ainsi que les émissions extérieures.

D'autres ministères fédéraux vont peut-être suivre l'exemple de RNCan et d'EC, ce qui pourrait conduire à un travail de collaboration du gouvernement fédéral en vue de réduire les émissions des véhicules à la grandeur du pays.

**Comparaison des résultats de la campagne anti-ralenti
d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada**

Catégorie	Environnement Canada	Ressources naturelles Canada
Nombre de véhicules en marche au ralenti	1 150	720
Durée moyenne de ralenti – pré-intervention	3,4 minutes	1,68 minutes
Durée moyenne de ralenti – post-intervention	2,4 minutes	1,05 minutes
Durée de ralenti total	50,1 heures	18,3 heures
Total des gaz à effet de serre produits	161 kg	59 kg
Ralenti le plus long	95 minutes	58 minutes

À partir de ce tableau, il est évident que les deux campagnes ont produit des résultats similaires en dépit du fait que les deux projets avaient été structurés quelque peu différemment et qu'ils aient été menés à des périodes différentes. Alors qu'il est troublant d'extrapoler ces chiffres vers un portrait plus global du gouvernement fédéral, il est encourageant de noter qu'après que les sessions de renseignement et d'intervention eurent été menées, il y a eu une diminution significative de la moyenne de durée de la marche au ralenti dans les deux ministères. Ce fait prêle de la crédibilité à l'idée selon laquelle la communication et la sensibilisation peuvent apporter des résultats chiffrables.

Le résumé complet du projet de « zone anti-ralenti » de RNCan est disponible à l'annexe 5.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Outil de collecte de données

Feuille de données anti-ralenti

Date : _____

Observateur : _____

Heure de l'observation : _____

Temps de marche au ralenti : _____

Durée de l'arrêt : _____

Genre de véhicule (encerclez) : Voiture Taxi Camion(nette) Autres : _____

Raison du ralenti (encerclez) : Garderie Venir/aller chercher Inconnu Autres : _____

Autres notes :

ANNEXE 2 : Texte d'intervention

Vers une zone anti-ralenti à Environnement Canada

Texte suggéré pour les bénévoles

- Bonjour, mon nom est _____ et je travaille à Environnement Canada sur la campagne « Zone anti-ralenti » dont le but est de réduire la marche au ralenti, c'est-à-dire les périodes où le moteur de votre véhicule fonctionne alors que votre véhicule est immobile. Auriez-vous 30 secondes à me consacrer pour que je puisse vous informer des avantages à éliminer la marche au ralenti de façon à protéger l'environnement?

SI NON – remerciez le conducteur et reprenez votre observation.

SI OUI – continuez avec le texte suivant :

[Conseil : lorsque vous livrez vos informations, tenez la brochure et l'autocollant dans votre main – ils vous rappelleront les points que vous voulez aborder (économies d'argent, meilleure qualité de l'air, environnement plus sain, etc.) et vous pourrez, lorsque vous aurez terminé, les donner plus facilement à votre interlocuteur.]

- En évitant la marche au ralenti, vous réduisez votre consommation d'essence, et vous économisez. Ces économies peuvent aller jusqu'à 70 dollars par année, dépendamment du prix du carburant.
- Aussi, comme vous le savez peut-être, les gaz d'échappement sont nuisibles pour la santé. En éteignant votre moteur lorsque votre véhicule est immobile, vous vous trouvez à éviter de produire et de respirer des gaz d'échappement.
- Les gaz d'échappement ont aussi un effet nuisible sur la qualité de l'air et contribuent aux changements climatiques. En éteignant votre moteur, vous vous trouvez donc à prévenir le smog et les changements climatiques.
- Nous avons une brochure qui explique les avantages à éliminer les périodes de marche au ralenti. On y parle des économies, d'une meilleure qualité de l'air, et de protection de l'environnement. Voudriez-vous en avoir une?
- Nous demandons aux conducteurs de s'engager à éteindre le moteur de leur véhicule lorsqu'ils sont stationnés ou que leur véhicule est immobile en plaçant cet autocollant dans une des vitres de leur véhicule. L'autocollant sert d'aide-mémoire pour vous rappeler d'éteindre votre moteur, et il indique aussi à ceux qui le voient que vous vous êtes engagés à éliminer les périodes de marche au ralenti. Le collant a été conçu de façon à pouvoir s'enlever facilement. Seriez-vous prêt à apposer ce collant dans une des vitres de votre véhicule?

- Plusieurs personnes se sont déjà engagées à éviter la marche au ralenti. Seriez-vous prêt aussi?
- Merci et bonne journée!

ANNEXE 3 : Tableaux sommaires de la collecte de données

Tous les temps rapportés sont en minutes

PRÉ-INTERVENTION	DATE	QUART	TOTAL DURÉE RALENTI	MOY RALENTI	TOTAL DURÉE ARRÊT	TYPE VÉHICULE			RAISON DU RALENTI		
						VOITURE	TAXI	CAMION FOURGON -NETTE	GARDE- RIE-	RAMASSE/ DÉPOSÉ	INCONNU/AUTRES
TLC	29 mai	8:00-10:00	88,4	1,7	145,0	23	20	8	5	40	3
	*	10:00-12:00	145,0	6,0	154,0	4	17	4	0	24	0
		12:00-14:00	134,5	3,4	193,5	13	20	7	0	32	8
	**	14:00-16:00	197,0	7,0	214,0	9	12	7	1	23	4
		144 observ.	564,9	3,9	706,5	49	69	26	6	119	15
											4
	30 mai	8:00-10:00	180,3	3,8	353,5	26	12	9	4	32	7
		10:00-12:00	75,2	2,0	147,2	13	21	3	0	32	5
		12:00-14:00	108,7	2,4	224,0	17	25	4	0	44	2
		14:00-16:00	108,5	2,9	212,0	10	22	5	0	36	0
		167 observ.	472,7	2,8	936,7	66	80	20	4	144	14
											5

PVM	29 mai	8:00-10:00	8,3	0,9	8,3	4	5	0	0	8	0
		10:00-12:00	85,8	5,7	97,8	11	1	3	0	11	2
	***	12:00-14:00	80,2	6,2	108,8	7	1	5	0	7	4
		14:00-16:00	23,2	3,9	23,3	3	2	1	0	5	1
		43 observ.	197,5	4,6	238,2	25	9	9	0	31	7
											5
	30 mai	8:00-10:00		AUCUNES DONNÉES							
		10:00-12:00	42,9	1,5	119,8	4	15	10	0	21	5
		12:00-14:00	49,2	4,1	51,2	4	6	2	0	6	5
		14:00-16:00	73,8	3,8	73,8	6	8	5	0	13	2
		60 observ.	165,9	2,8	244,8	14	29	17	0	40	12
											8

* Un véhicule au ralenti pendant 95 minutes durant ce quart
 ** Un véhicule au ralenti pendant 32 minutes et un autre durant 35 minutes pendant ce quart
 *** Un véhicule au ralenti pendant 30 minutes durant ce quart

TOTAUX EC RCN : 414 observations
 1401 minutes (23,4 heures) de temps de marche au ralenti
 3,4 de temps de ralenti moyen
 37% voitures, 45% taxi, 17% camions et fourgonnettes

Tous les temps rapportés sont en minutes

INTERVENTION	DATE	QUART	TOTAL DURÉE RALENTI	MOY. RALENTI	TOTAL DURÉE ARRÊT	TYPE DE VÉHICULE			RAISON DU RALENTI		
						VOI- TURE	TAXI	CAMION FOURGON NETTE	GARDE- RIE	RAMASSE/ DEPOSÉ	INCONNU/ AUTRES
TLC	4 juin	8:00-10:00		AUCUNES	DONNÉES						
		10:00-12:00	6,2	1,6	6,2	2	2	0	0	3	1
		12:00-14:00	22,6	3,8	23,3	1	4	1	0	6	0
		14:00-16:00	7,8	0,7	7,8	4	4	2	0	7	2
		20 observ.	36,6	1,8	37,3	7	10	3	0	16	3
TOTAL:											
	5 juin	8:00-10:00	29,8	3,3	29,8	1	7	1	0	5	3
		10:00-12:00	15,8	1,0	33,8	7	9	0	0	8	8
		12:00-14:00	7,6	0,9	33,7	6	0	2	0	4	3
		14:00-16:00	30,7	3,4	43,5	4	1	4	0	7	2
		42 observ.	83,9	2,0	140,8	18	17	7	0	24	16
TOTAL:											
	6 juin	8:00-10:00	11,0	1,8	18,0	3	3	0	1	3	1
		10:00-12:00	15,5	1,1	15,5	8	5	1	0	8	5
		12:00-14:00	37,0	1,3	48,0	11	13	4	0	22	5
		14:00-16:00	5,0	1,7	5,0	2	1	0	0	3	0
		51 observ.	68,5	1,3	86,5	24	22	5	1	36	11
TOTAL:											

INTERVENTION	DATE	QUART	TOTAL DURÉE RALENTI	MOY. RALENTI	TOTAL DURÉE ARRÊT	TYPE DE VÉHICULE			RAISON DU RALENTI		
						AUTO, TAXI	TAXI	CAMION FOURGON NETTE	GARDE- RIE	RAMASSE/ DEPOSÉ	INCONNU/ AUTRES
PVM	4 juin	8:00-10:00	15,4	1,0	21,6	7	6	2	0	10	3
		10:00-12:00	35,1	5,8	37,0	3	1	2	0	4	2
		12:00-14:00	8,6	2,1	8,6	3	0	1	0	2	1
		14:00-16:00		AUCUNES	DONNÉES						
		25 observ.	59,1	2,4	67,2	13	7	5	0	16	6
TOTAL:											
	5 juin	8:00-10:00		AUCUNES	DONNÉES						
		10:00-12:00	26,7	1,3	26,7	7	11	2	0	12	5
		12:00-14:00		AUCUNES	DONNÉES						
		14:00-16:00	0,7	0,3	1,3	1	1	0	0	2	0

TOTAL:		22 observ.	27.4	1,2	28	8	12	2	0	14	5	3
6 juin	8:00-10:00			AUCUNES	DONNEES							
	10:00-12:00		18,5	2,3	46,5	3	5	0	0	7	0	1
	12:00-14:00		29,5	1,2	32,4	9	9	7	0	14	7	4
	14:00-16:00			AUCUNES	DONNEES							
TOTAL:		33 observ.	48.0	1,5	78,9	12	14	7	0	21	7	5

TOTAUX EC RCN : 193 observations
 323,5 minutes de temps de ralenti (5,4 heures)
 1,7 minutes, de temps de ralenti moyen
 42% voitures, 42% taxis, 15% camions et fourgonnettes

Tous les temps rapportés sont en minutes

POST-INTERVENTION	DATE	QUART	TOTAL TEMPS RALENTI	MOY. RALENTI	TOTAL DURÉE ARRÊT	GENRE DE VÉHICULE			RAISON DU RALENTI		
						VOITU- RE	TAXI	CAMION FOURGO NNETTE	GARDE- RIE	CHERCHÉ/ DÉPOSÉ	INCONNU AUTRES
TLC	11 juin	8:00-10:00	99,9	1,6	117,8	31	19	11	3	48	9
		10:00-12:00	94,8	3,3	106,8	7	19	3	0	25	3
		12:00-14:00	102,8	4,3	112,0	12	10	2	0	16	5
		14:00-16:00	189,6	3,8	409,3	20	21	9	0	38	11
		164 observ.	487,1	3,0	745,9	70	69	25	3	127	28
TOTAL :											
	12 juin	8:00-10:00	95,1	1,7	100,7	27	20	10	4	44	7
		10:00-12:00	61,8	3,1	99,8	8	7	5	0	16	4
	*	12:00-14:00	79,4	6,1	79,4	5	4	4	0	9	3
		14:00-16:00	104,4	2,7	119,4	21	8	9	1	25	12
		128 observ.	340,7	2,7	399,3	61	39	28	5	94	26
TOTAL :											
	13 juin	8:00-10:00	60,0	3,5	60	3	7	7	2	13	2
		10:00-12:00	8,4	0,5	8,4	4	11	1	0	16	0
		12:00-14:00	65,0	1,3	99,3	14	26	9	0	40	7
		14:00-16:00	47,1	2,6	48,7	8	8	2	1	12	5
		100 observ.	180,5	1,8	216,4	29	52	19	3	81	14
TOTAL :											

POST-INTERVENTION	DATE	QUART	TOTAL TEMPS RALENTI	MOY. RALENTI	TOTAL DURÉE ARRÊT	GENRE DE VÉHICULE			RAISON DU RALENTI		
						VOITU- RE	TAXI	CAMION FOURGO NNETTE	GARDE- RIE	RAMASSE/ DÉPOSÉ	INCONNU AUTRES
PVM	11 juin	8:00-10:00	29,8	2,0	29,8	5	3	7	0	11	4
		10:00-12:00	31,0	1,8	31,0	3	9	5	0	6	7
		12:00-14:00	20,3	1,0	20,3	5	8	7	0	13	2
		14:00-16:00	28,7	4,1	28,7	3	3	1	0	2	3
		59 observ.	109,8	1,9	109,8	16	23	20	0	32	16
TOTAL :											
	12 juin	8:00-10:00	19,1	1,6	30,1	4	7	1	0	10	2
		10:00-12:00	43,8	1,8	65,9	10	6	8	0	14	6
TOTAL :											

ANNEXE 4 : Liste des bénévoles

Tous les bénévoles sont des employés d'Environnement Canada, à moins d'indication contraire.

Arthrell, Jessica
Bilodeau, Jean
Blake, Kathy
Boisvert, Claudette
Bolduc, Christian
Carver, Claire
Casault, Nicole
Charles, Doretta: AINC
Chiasson, Francine
Couture, Daniel
Crowder, David
Daoust, Julie
Daze, Tanya
Dornan, Aaron
Doxey, Linda
Durocher, Louse
Emerson, Maria
Emmerson, Shelley
Finaly, Scott
Forget, Andrea
Fuchs, Rose
Gibbons, William
Glumac, Sarah
Haggis, Lisa

Halliburton, Charles
Hardy, Donald: AINC
Jackson, Stephanie
Jones, Jennifer
Keach, Greg
Kennedy, Andrew
Ketcheson, Kerry
King, Martha
Larocque-Drews, Georganne
Latreille, Berny
Legault, Loretta
Mallalieu, Chris
Martins, Rick
Mohninger, Blaine
Nandi, Monisha
Nazaroff, Matt
Philpott, Sharon
Roberts, Carrie
Rudin-Brown, Peter
Sabourin, Lynda
Shortall, Jennifer
Thomson, Jason
Turcotte, Susanne
Wong, Judy

ANNEXE 5 : Résultats à Ressources naturelles Canada

Ce qui suit est un rapport sommaire de la campagne anti-ralenti menée par Ressources naturelles Canada (RNCa) à son édifice de la rue Booth à Ottawa. Ce rapport original est fourni par le programme Bon sens au volant de l'Office de l'efficacité énergétique de RNCa.

Résultats de l'étude sur la marche au ralenti au 580 Booth

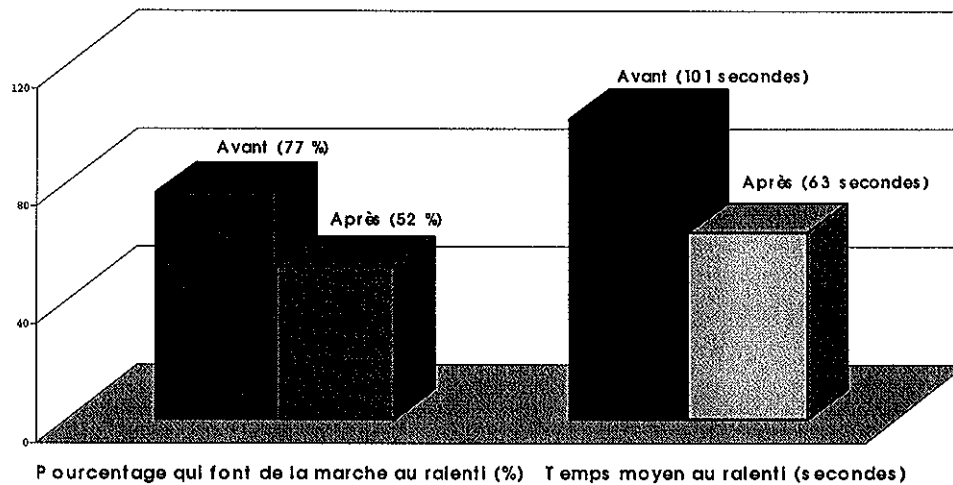
Dans le contexte de la Semaine de l'environnement et en préparation de l'introduction d'une zone anti-ralenti par Ressources naturelles Canada (RNCa), certains employés du Programme des véhicules personnels (Division de l'utilisation de l'énergie reliée au transport, Office de l'efficacité énergétique) ont fait une enquête sur la marche au ralenti inutile, c'est-à-dire, de plus de 10 secondes. Cette étude de trois semaines a eu lieu en mai 2002 et visait les zones pour déposer et ramasser les passagers au 580, rue Booth. L'étude s'est déroulée en trois étapes. La première fut une étape d'observation. Durant la seconde étape, nous avons entrepris des interventions afin de sensibiliser les conducteurs. La troisième fut une étape d'observation suivant les interventions.

Le but principal de l'étude était de déterminer s'il y aurait une diminution perceptible des marches au ralenti à la suite de la campagne d'intervention et de l'affichage de panneaux anti-ralenti. Les résultats sont les suivants.

Nous avons observé 1 056 véhicules durant la période de l'étude. 720 d'entre eux, soit 68 %, faisaient de la marche au ralenti durant plus de 10 secondes. La moyenne du temps en marche au ralenti était de 92 secondes. Un véhicule en particulier a fait de la marche au ralenti pendant près d'une heure. En tout, le temps total en marche au ralenti pour tous les véhicules observés fut de 18,3 heures, résultant en l'émission inutile de 59 kg de gaz à effet de serre.

La semaine avant notre intervention, nous avons observé que 77 % des véhicules faisaient inutilement de la marche au ralenti. À la suite de notre intervention, 52 % des véhicules faisaient de la marche au ralenti, une baisse de 32 %. Cette baisse suggère que plusieurs conducteurs qui auparavant faisaient de la marche au ralenti ont tout simplement arrêté de faire de la marche au ralenti. Par contre, il demeure qu'il continue d'y avoir des conducteurs au 580 Booth qui pratiquent excessivement la marche au ralenti, et ce malgré notre campagne de sensibilisation. Il est aussi intéressant de noter que l'incidence de la marche au ralenti est plus élevée le matin (73 %) qu'en après-midi (57 %). Par contre, le temps moyen en marche au ralenti est plus élevé en après-midi, période où les conducteurs attendent leurs passagers.

La marche au ralenti au 580 Booth avant et après intervention



Statistiques:

- ___ Nombre total d'observations : 1056
- ___ Temps de marche au ralenti maximum : 58 minutes
- ___ Pourcentage faisant de la marche au ralenti avant l'intervention : 77 %
- ___ Temps moyen de marche au ralenti avant l'intervention : 101 secondes
- ___ Pourcentage faisant de la marche au ralenti après l'intervention : 52 %
- ___ Temps moyen de marche au ralenti après l'intervention : 63 secondes
- ___ Temps total de marche au ralenti : 18,3 heures
- ___ Émissions de gaz à effet de serre : 59 kg

Nous pouvons utiliser nos résultats pour obtenir une estimation des émissions inutiles de gaz à effet de serre dues à la marche au ralenti sur l'ensemble des propriétés du gouvernement du Canada. Nous supposons ainsi que les conducteurs du 580, rue Booth sont représentatifs. Nous estimons donc que 7 300 kg de gaz à effet de serre sont émis chaque semaine par des conducteurs canadiens faisant de la marche au ralenti devant des édifices du gouvernement fédéral, ce qui revient à 380 tonnes de gaz à effet de serre annuellement. Notre étude suggère qu'une campagne de sensibilisation pourrait aider à réduire de telles émissions d'au moins un tiers.

ANNEXE 6 : Communiqué

Communiqué

2002/69

Le 6 juin 2002

LE GOUVERNEMENT DU CANADA LANCE UNE CAMPAGNE CONTRE LA MARCHE AU RALENTI

OTTAWA — « Coupez le contact! » tel est le message qu'entendront les fonctionnaires fédéraux pendant la semaine que durera la campagne-éclair menée par deux ministères.

Herb Dhaliwal, ministre des Ressources naturelles du Canada, et David Anderson, ministre de l'Environnement, ont lancé à leurs employés le défi de « passer à l'action », plus particulièrement pendant la Semaine de l'environnement qui se déroulera du 3 au 7 juin. « En laissant tourner le moteur, on gaspille une grande quantité de carburant et d'argent et on augmente les émissions de gaz à effet de serre, a affirmé le ministre Dhaliwal. Si chaque automobiliste évitait la marche au ralenti pendant à peine cinq minutes par jour pendant un an, nous pourrions empêcher un million de tonnes de dioxyde de carbone d'aboutir dans l'atmosphère. »

« L'élimination de la marche au ralenti est une façon de diminuer les problèmes environnementaux qui n'engage aucuns frais, a expliqué le ministre Anderson. Il n'y a qu'à couper le contact! En faisant des progrès sur les "choses simples", nous ouvrons la voie aux changements plus fondamentaux qui permettront d'atténuer les changements climatiques. »

Les deux ministres ont déclaré « zones anti-ralenti » les zones de stationnement et de débarquement de certaines installations de la région de la capitale nationale. On demandera aux automobilistes qui s'arrêtent plus de dix secondes dans ces zones de couper le contact. Cela permettra de les sensibiliser au fait que même des gestes simples peuvent aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui contribuent aux changements climatiques.

En coupant le contact, les automobilistes font aussi des économies, car il faut plus de carburant pour faire tourner le moteur au ralenti pendant plus de dix secondes que pour le redémarrer. En moyenne, les Canadiens laissent tourner leur moteur au ralenti de cinq à dix minutes par jour. Selon une étude récente, les Canadiens font collectivement grimper cette moyenne à 75 millions de minutes par jour pendant les grands froids d'hiver, soit l'équivalent d'un véhicule qui tournerait au ralenti pendant 144 ans.

On prévoit élargir ces mesures à d'autres installations du gouvernement du Canada. La campagne aidera le gouvernement à atteindre les objectifs qu'il s'est fixés dans le cadre de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple, qui a été mise en œuvre l'été dernier et qui a pour but de réduire les émissions de GES de 31 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2010.

RNCan a aussi élaboré un site Web qui fournit aux coordonnateurs environnementaux des

municipalités et aux collectivités du Canada l'information et les outils nécessaires pour faire diminuer la marche au ralenti à l'échelle locale. La trousse qui se trouve sur le site comprend un calculateur qui détermine les économies résultant de la diminution de la marche au ralenti. Elle comprend également des feuilles de calcul, des jeux, des questionnaires, des affiches et des dépliants. Pour de plus amples renseignements, visitez le site Action contre la marche au ralenti, à <http://oee.rncan.gc.ca/auvolant/ralenti>.

De plus, RNCan a accordé un total de 300 000 \$ à deux projets pilotes de lutte contre la marche au ralenti, à Mississauga et dans le Grand Sudbury, afin d'aider ces villes à renforcer leurs plans d'action locaux pour la protection du climat et afin d'évaluer l'efficacité d'une campagne de sensibilisation municipale à la marche au ralenti. Les résultats obtenus seront diffusés à d'autres municipalités du pays.

La campagne contre la marche au ralenti s'inscrit dans la volonté du gouvernement du Canada de garantir un environnement propre et sain et de préserver nos espaces naturels, éléments essentiels de notre qualité de vie.

Pour de plus amples renseignements, les médias peuvent communiquer avec :

Heather Bala
Directrice des communications
Cabinet du ministre
Ressources naturelles Canada
Ottawa
(613) 996-7252